

Autor: Agustín Helal

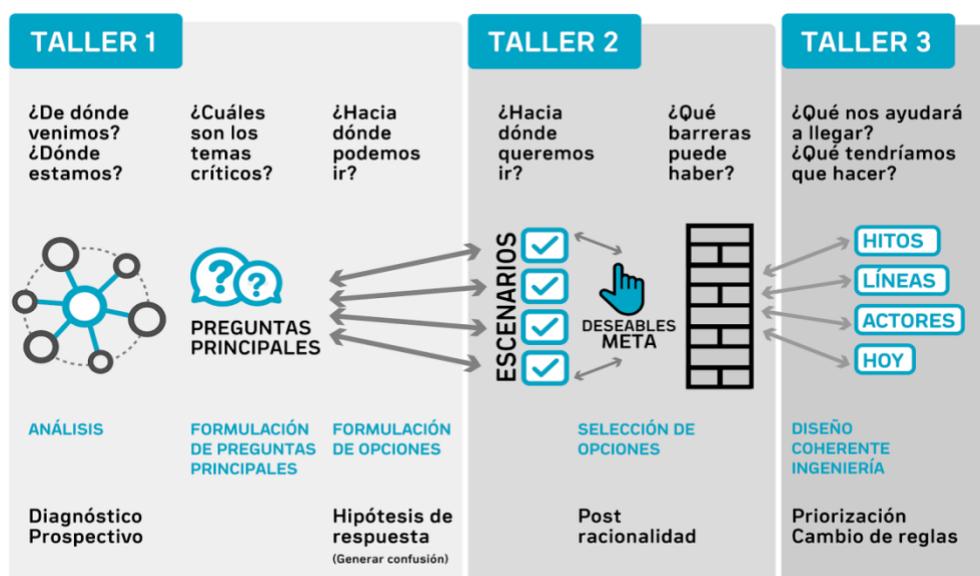
## Introducción

El siguiente resumen detalla los componentes principales del primer taller prospectivo del tema “Bahía de Montevideo puerta abierta a la región” correspondiente al Proyecto Montevideo del Mañana coordinado en conjunto por la Facultad de Ciencias Sociales (FCS) y la Intendencia de Montevideo (IM).

El objeto del estudio es la bahía de Montevideo y todas las áreas vinculadas con las actividades que se desarrollan en ésta. El foco está puesto en el relacionamiento de las diversas actividades, instituciones y actores que representan a éstas dentro de las zonas geográficas delimitadas para el análisis, y en los productos resultantes de estos relacionamientos. Se observa con especial atención las actividades que se realizan en la zona, las infraestructuras vinculadas con éstas, la gestión del espacio y los impactos ambientales, sociales y económicos que el desarrollo de las mismas genera.

Debido a que se trata de un proceso participativo, el proyecto consta de 3 talleres prospectivos que convoca a expertos e involucrados en la temática. El primer taller busca analizar el Diagnóstico Prospectivo realizado por el Equipo de FCS, formular las preguntas principales de futuro y comenzar a enunciar opciones de respuesta (hipótesis que luego deriven en posibles escenarios). La consigna de este taller es responder ¿De dónde venimos? ¿Dónde estamos? ¿Cuáles son los temas críticos? ¿Hacia dónde podemos ir?

A continuación diagrama ilustrativo de las dinámicas del taller.



Desarrollado por Cecilia Alemany  
Equipo Montevideo del Mañana, FCS/UdelaR

El taller estuvo compuesto por 4 sesiones: la primera sesión constó de una presentación del equipo, de la metodología empleada, del documento diagnóstico y de los invitados. La segunda sesión abrió el debate sobre la presentación del diagnóstico prospectivo, la tercera sesión se desarrolló a través de charlas de café entorno a las preguntas de futuro, y, por último, la cuarta sesión fue sobre la identificación de respuestas e hipótesis posibles.

Asistieron en total 26 actores de diversas instituciones, obteniendo la participación del 84% de personas convocadas con un total de 31 invitados.

## Sesión 2: Comentarios, críticas y aportes al Diagnóstico Prospectivo

La sesión 2 tuvo la intervención de diversos actores cuyos comentarios por tema se resumen a continuación, detallándose posteriormente los mismos por actor.

### Resumen de comentarios por tema

<p>El sistema es funcional, para que actúe como modelo le falta mayor legibilidad de la intensidad de las actividades o componentes (mapear intensidades), su localización o ámbito geográfico, lo simbólico y lo ambiental.</p> <p>Todo el trabajo está visto con enfoque muy territorial. Tendrían que aparecer variables económicas y sociales con enfoque más sectorial.</p> <p>Necesidad de estudiar las estrategias de actores clave, bajo un análisis de actores fuertes y débiles, así como de sus estrategias históricas. (El análisis de actores se dejó en esta etapa expresamente de lado como opción metodológica.)</p> <p>Escenario a prospectivar muy lejanos en el tiempo se plantea – si la posibilidad metodológica lo permite- de identificar escenarios temporales más acotados.</p>	<p><b>ASPECTOS CONCEPTUALES</b></p>
<p>Importancia de la actitud proactiva o pasiva del Estado y de la sociedad, relacionada con el modelo de desarrollo.</p> <p>Utilizar sectores más primarios para apalancar la estrategia de desarrollo país</p>	<p><b>ASPECTOS DEL CONTEXTO NACIONAL</b></p>
<p>En un futuro multienergético, la demanda de petróleo va a seguir existiendo con una disminución más lenta de lo que se estima.</p> <p>Importancia del contexto internacional para definir los escenarios locales.</p>	<p><b>ASPECTOS DEL CONTEXTO INTERNACIONAL</b></p>
<p>Contaminación a la bahía por las cuencas.</p> <p>En lugar de calidad de vida de las personas, definir sobre la calidad del ambiente o ecosistemas que es más amplio e incluye a las personas.</p> <p>Incorporación de un área específica sobre el tema cuenca en la IM.</p> <p>Falta incorporar la llegada a la bahía de los cursos de agua y la recuperación ambiental natural. Recuperar los tres arroyos que inciden en la bahía como patrimonio natural.</p>	<p><b>ASPECTOS AMBIENTALES</b></p>
<p>Incorporar el espejo de agua de la bahía como espacio público integrador.</p> <p>Falta la apreciación del valor cultural-testimonial de la bahía y su patrimonio. Falta el deporte, la recreación.</p> <p>Analizar impactos sociales como la gentrificación en la revitalización urbana o en grandes obras y desagregarlo por género (comercio sexual, etc.).</p>	<p><b>ASPECTOS SOCIALES</b></p>

<p>Acciones proactivas para disminuir la movilidad de personas como por ejemplo el telecommuting.</p> <p>Bahía como vía de transporte urbano.</p> <p>Las refinerías que cierran van a seguir siendo terminales para abastecimiento.</p> <p>Ubicación actual de UTE es estratégica, no sólo por la generación, sino también por la transformación, transmisión y distribución.</p>	<p><b>ASPECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD</b></p>
<p>Cuestionamiento sobre validez de las coordinaciones o acuerdos políticos actuales.</p>	<p><b>ASPECTOS INSTITUCIONALES</b></p>
<p>Las variables territoriales plantean que más que a una dimensión territorial pertenecen a una dimensión urbanística.</p> <p>Relatividad del concepto “Fricción ciudad-puerto”, cuyo relacionamiento puede ser, según como tenga lugar el mismo, un círculo vicioso o virtuoso.</p>	<p><b>ASPECTOS TERRITORIALES</b></p>
<p>Ausencia de variables económicas nacionales o mención de la estructura productiva del país que impactan sobre la actividad portuaria.</p>	<p><b>ASPECTOS ECONÓMICOS</b></p>

**Comentarios identificados por actor:**

(Ordenado por primera participación en la sesión)

-Se cuestiona cómo se están considerando el tema de las cuencas. Opina asimismo que si se va a considerar el tema ambiental de la bahía, hay que considerar todas las fuentes que aportan a la contaminación de la misma.

Además, plantea que la definición de la variable “contaminación del agua”, a misma se formula de una forma muy antropocéntrica, dado que se define la calidad de vida de las personas y no del ámbito. Él lo plantearía desde el punto de vista de la calidad del ambiente de los ecosistemas, dado que también va a redundar en la calidad de vida de las personas, de otra forma parecería que sólo importa la calidad de vida de las personas, y el ambiente cambia la calidad de vida a las personas e influye en algunas de las actividades económicas. Agrega a modo de ejemplo que, urbanísticamente se puede querer una playa que tenga un desarrollo de médanos, y esto no afecta a la calidad de vida de las personas, así como en caso contrario, se podría apostar a una calidad de vida para las personas que sea buena, pero que no lo sea para el ambiente. Lo que él propone es no centrar el análisis en la calidad de vida de las personas, sino en la del ambiente y obtener la calidad de vida humana como consecuencia de la calidad del ambiente.

-Comenta al respecto de las cuencas de la bahía que se están realizando transformaciones en el Departamento de Desarrollo Ambiental de la IM, incorporando un área específica que aborda el tema cuencas, no solamente de las dos cuencas del Miguelete y Pantanoso, sino del Carrasco y del Santa Lucia. Agrega al respecto de estas zonas que existe una especie de ausencia de liderazgo operativo.

Además, puntualiza que en el horizonte temporal de 30 y pocos años pueden ocurrir disrupciones interesantes, como por ejemplo, el desarrollo de África implicaría el surgimiento de una “nueva China”, lo cual impactaría en la forma de producción regional.

Remarca como factor importante la lógica proactiva o pasiva que pueden tener las voluntades políticas y el conjunto de la sociedad en cuanto a su modelo de desarrollo. A modo de ejemplo cita un análisis que se hizo sobre la evolución de las cargas en el Uruguay. Con una política pasiva dicho estudio daba un nivel de carga determinado, y con una política proactiva el nivel de cargas era un 80% superior.

Por otro lado, señala que se habla de la fricción ciudad-puerto, pero puntualiza que conceptualmente es un tema equivocado, dado que si bien en la realidad existe esa tensión, ésta puede convertirse en un círculo vicio o virtuoso. Cita el caso de Hamburgo, el cual demuestra que lo que era un círculo vicioso puede convertirse en una oportunidad. Dice la variable debería ser “fricción o sinergia ciudad-puerto”, porque se puede potenciar mucho, en favor de la ciudad o en favor del puerto. Agrega que no solamente en Europa pasa esto, porque hay muchos otros ejemplos otros en el mundo, como lo es el caso de Ecuador, donde se generan múltiples oportunidades por tener ciudad-puerto. Finalmente propone cambiar la variable “fricción ciudad-puerto” por “fricción o sinergias ciudad-puerto”.

Tema aparte, comenta que podemos imaginarnos un país que esté orientado a otra actividad, por ejemplo a las TICs y no tanto a la actividad portuaria, teniendo como objetivo “salir de la primarización”. Pero que en realidad los países que teóricamente salen de la primarización, lo que hacen no es salir de la misma, sino que hacen que el peso de ésta en la economía sea más chico. Por ejemplo, Noruega no deja de producir petróleo, sigue produciéndolo, lo que pasa es que con los recursos que se generan se promueven otros desarrollos que hacen que la producción de petróleo, sea tal vez menos importante. Holanda no deja de ser un polo logístico regional, hace una apuesta a altas tecnologías y sigue teniendo los ingresos del polo logístico, ¿qué hace con ese dinero?, apalanca al resto del modelo de desarrollo. Entonces agrega que, si bajo esa visión, el país dice “queremos seguir siendo un centro logístico regional”, Uruguay tiene que hacer una terminal en el Este o decide no serlo, porque el calado de la bahía no le permitiría ocupar el rol de centro logístico. Ahora, hacer una terminal en el Este implica que el puerto de Montevideo sea un puerto totalmente distinto y que la relación puerto-ciudad sea totalmente distinta y más amigable con la ciudad. Todo este análisis no es independiente de lo que va a pasar en el mundo y además de lo que queremos hacer nosotros con lo que va a pasar en el mundo.

-Destaca que en la locación dónde se encuentra UTE en la bahía hoy, no solamente hay generación, sino que hay también un centro de transmisión muy importante, el cual está sustentando a un área muy grande de Montevideo. A la energía generada, hay que transformarla, trasmitirla y distribuirla, siendo estas algunas de las actividades a las que se dedica UTE en la zona. Finalmente comenta que, por más que cambie la matriz de producción energética, se requiere de unidades de respaldo que generen y centros de distribución, con lo que indiscutiblemente hay que seguir contando con la utilización del punto dónde se encuentra UTE en la bahía.

-Nota que a lo largo del documento y los anexos falta la apreciación del valor cultural-testimonial de la bahía, y cree que tanto el valor patrimonial (natural y cultural) y la herencia cultural de la bahía, tienen que formar parte del discurso. Comenta la falta del deporte y la recreación, y desde el punto de vista natural, falta agregar todos los esfuerzos que ha hecho en los últimos años el gobierno de Montevideo respecto al Miguelete y al Pantanoso. Falta también, la llegada a la bahía de los cursos de agua y la recuperación del ambiente natural, o por lo menos del testimonio natural en la desembocadura de la bahía, y también del arroyo la Tuna, que está entre Punta de Sayago y Santa Catalina.

Luego agrega sobre el sistema que, dentro de la dimensión actividad económica, sólo aparece planteada una variable inmobiliaria y no una variable económica. Agrega que en líneas generales el trabajo está todo teñido por la dimensión territorial, y que le llamó la atención que una de las dimensiones fuera la territorial, cuando todas son vistas desde el territorio. Añade que dadas las variables que componen a la dimensión territorial en realidad debería ser la dimensión urbanística. Comenta finalmente que falta hacer hincapié en las variables económicas y sociales.

-Dice que visto lo que se ha dicho sobre las coordinaciones o acuerdos a niveles políticos, hay que considerar si existen o no existen.

-Comenta que la penetración del transporte eléctrico va a ser bastante lenta, y que no es tan veloz como se piensa en el mundo. Cuando se analiza el tema de los energéticos y de energía eléctrica, el tema hay que analizarlo por sectores, en algunos no va a poder ser sustituido el uso de la energía eléctrica, por ejemplo, en la industria, y en el transporte pesado. Agrega que el futuro va a ser multienergético. Tal vez el uso del petróleo va a ser reducido, pero va a haber necesidades de todas maneras. El petróleo va a seguir existiendo, muchas petroleras se van a transformar en petroquímicas, y aquellas refinerías que no sigan refinando en su momento van a seguir siendo terminales para abastecer de petróleo. Las grandes estimaciones dicen que para el 2030 en los países muy desarrollados, donde el auto eléctrico se está promocionando mucho y hay muchos incentivos para su venta, estos ocuparán el 25% de las ventas totales. Se está pensando que en el año 2040 van a haber 1600 millones de vehículos en el mundo y los más optimistas estiman que 600 de ellos van a ser eléctricos. Finalmente Rabosto comenta que tal vez los procesos sean más lentos de lo esperado y que la refinería en el 2050 va a seguir estando, tal vez con otro caudal que el que existe hoy, aunque el actual ya es muy chico.

-Por un lado cree que tratar de proyectarse a un escenario tan lejano puede ser una dificultad, vería la posibilidad metodológica de plantear escenarios temporales más acotados.

Por otro, le parece que el sistema bahía tiene un énfasis bastante fuerte como sistema funcional, y se deja de lado que el sistema también es un tema ambiental y espacial. Agrega que si bien cada una de las actividades que están nucleadas en lo celeste (haciendo alusión al dibujo del sistema) tiene un lugar, no tienen intensidad, parecería que al sistema funcional para que actuara como modelo, le faltan algunas claves de localización, de intensidad, de proyección, de ver hacia atrás. El sistema bahía también es un sistema simbólico, y ambiental. Comenta que parecerían existir unas lecturas transversales con las que explorar mucho más lo que puede pasar en el sistema.

Sobre las intensidades agrega que, si se mapearan las intensidades, se reconocerían algunas de estas actividades en un lado y no en otros, y eso es clave, porque si no parecería que el sistema es homogéneo, y no es homogéneo, es heterogéneo.

-Destaca la ausencia de la bahía como vía de transporte urbano.

-Le preocupa la movilidad de personas, comenta que se pueden hacer acciones proactivas para disminuir la movilidad de personas como promover el telecommuting, el trabajo desde el hogar. Uruguay, y particularmente Montevideo, tienen grandes conectividades para poder trabajar desde el hogar. Perdomo dice que si dos, o tres días a la semana el individuo pudiera quedarse en su casa trabajando, bajaría en 60% la demanda del transporte. Este es un tema muy complejo, porque afecta aspectos psicológicos del individuo, y a la normativa. Los estados, y los gobiernos pueden fomentar el coworking, o centralidades que permitan disminuir la necesidad de movilidad, es decir pueden atacar la demanda.

-Describe que a veces cuando se prevén grandes obras no se analiza el impacto social, así como tampoco se analiza este mismo punto pero desagregado por género en términos del comercio sexual, el cual muchas veces es generado por las grandes construcciones o la permanencia de muchas personas en su entorno. En términos de impacto social territorial, hace referencia a que cuando se habla de la revitalización de espacios, es necesario hablar de gentrificación.

-Le llama la atención la ausencia de algunas variables económicas que sobre todo impactan sobre el puerto y su actividad, como lo son la demanda internacional de nuestros productos y la estructura productiva de nuestro país. Aclara que no es lo mismo un puerto y su impacto territorial en la ciudad de un país que apuesta a la intensificación sostenible (producir más granos, más madera, etc.) que en la de un país que tiene una estructura productiva totalmente distinta, y que se basa en las TICs o en producir componentes electrónicos. Se imagina que el puerto y la infraestructura en el puerto serían distintos, así como el impacto de ese puerto en el resto de la ciudad.

-Sugiere tomar al espejo de agua de la bahía como un espacio público que sea integrador, no solamente al entorno de los espacios terrestres, sino al propio espejo de agua.

-No ve reflejado en el análisis las estrategias de los actores, y cree que estaría faltando las estrategias actuales de los actores más determinantes, es decir los que tienen intereses fuertes sobre la bahía y los que tienen poder de determinación sobre la misma. Por ejemplo las variables contaminación del agua y gestión ambiental, para ciertos actores es un único tema, que es parte de una estrategia que ya existe. Federico afirma que la bahía es un espacio de intereses fuertes, y que quién representa a los intereses débiles en relación a la bahía es la IM, intereses que no existen, que no están posicionados con fuerza. Por ejemplo, cuando se habla de abrir la bahía al uso público, no se está expresando una reivindicación social, no se está expresando una reivindicación específica de un grupo de interés, sino que se está postulando eso como una idea. Es decir, la IM, en gran medida está operando, no en base a intereses materiales, sino a visiones de equilibrio, o visiones de armonizar usos, pero que viene de las ideas no tanto de la reivindicación, o del peso de ciertos actores. Hay actores que se mueven por intereses materiales muy concretos, y actores que intentan representar los intereses más difusos y todavía no configurados en la conciencia social. Sugiere que un análisis de intereses fuertes y de intereses débiles sería necesario para comprender mejor a las variables y al sistema.

### **Sesión 3: Charlas de café sobre las preguntas de futuro**

A continuación, se describirá la pregunta original y su transformación en cada mesa, dada por la participación de 3 grupos diferentes de personas pertenecientes a 3 de las otras mesas, que rotaban y recorrían el salón cada 10 minutos para comentarlas.

La información que se encontrará es la pregunta original, los comentarios que provocó y su final transformación, incluida la conformación de la mesa original, sus cambios por inasistencias, y moderadores a cargo. El número de mesa está relacionado a la pregunta que responderán en la Sesión 4. También se presentan las variables asociadas a las preguntas, definidas por el Equipo de FCS, y el respectivo cambio que atraviesan al transformarse la pregunta.

**PREGUNTA 1:** ¿Cuáles son los distintos modelos de gestión ambiental y los distintos manejos de la contaminación del agua que podrían llevarse a cabo en la bahía de Montevideo?

#### **Principales comentarios, críticas y aportes**

En la mesa se consideró que era importante cambiar “manejo de la contaminación del agua”, lo que se consideraba algo muy puntual, a “minimización de la contaminación de la bahía”. Se

amplía el ámbito de estudio, pasando de “contaminación del agua” a “contaminación de la bahía” y considerando los distintos tipos de contaminación que puedan darse en la misma (del suelo, del aire y del agua). Se utiliza el concepto “minimización” en lugar de “manejo” dado que este incluye otros conceptos de gran importancia como lo son la minimización y reducción, mientras que la palabra manejo sólo daba una vaga pauta de gestión.

En la nueva pregunta se habla de “específicamente” para aclarar que dentro de todo lo que integra la gestión de la bahía, hay un foco especial en la contaminación de la misma.

Se agrega la palabra “entorno” incluyendo en el objeto de estudio no sólo a la bahía sino también a sus alrededores, ya que lo que pase en el entorno afectara a la bahía y viceversa. Dentro de este entorno se hizo mención a la situación de los arroyos que desembocan en la bahía.

Se considera más apta la palabra “posible” que “distintos” cambiando esta palabra de la pregunta original a la nueva.

Hubo un acuerdo generalizado en la importancia de la identificación de modelos de gestión ambiental. Se hizo hincapié en la gobernanza de esos modelos, en identificar los actores y se propuso (fuera del objetivo de esta sesión) un órgano de gestión de la bahía único.

Se comentó que uno de los grandes desafíos para limpiar la bahía era luchar contra los pasivos ambientales tales como la chatarra naval, siendo la principal dificultad para atacar al mismo la soberanía de los barcos.

**Nueva pregunta:** ¿Cuáles son los posibles modelos de gestión ambiental y específicamente de minimización de la contaminación de la bahía y su entorno?

**Variables:**

-*Originales:* Gestión ambiental; Contaminación del agua

-*Utilizadas:* Gestión ambiental; Contaminación de la bahía.

-*Comentarios:* Dado la variación en la pregunta original se entendió que contaminación del agua quedaba demasiado restringida para estudiar la contaminación de la bahía.

**Participantes:**

-Ignacio Lorenzo - Cambio Climático (DINAMA)

-Sonia Pagalday - Servicio de Obras y Proyectos de Saneamiento (IM)

-Cyro Croce - Ingeniero consultor ambiental.

-Miguel Rabosto- Gerente de Planificación y Desarrollo, (ANCAP)

-Federico Souteras - Departamento de Residuos Sólidos y Sustancias, (DINAMA)

**Moderador:** Agustín Helal

**PREGUNTA 2:** ¿Qué tipo de consensos y acuerdos consistentes en el tiempo son posibles entre los diferentes actores del ámbito?

**Principales comentarios, críticas y aportes:**

La discusión de la pregunta estuvo muy centrada en un único aspecto. La discusión giró en torno a una afirmación fuerte de algunos miembros del primer grupo que discutió la pregunta, en el sentido de que la pregunta suponía que había un sistema en torno a la bahía que podía ser armonizado. Entonces, la pregunta giró hacia la necesidad de que existieran ámbitos en los cuales pudieran emerger y manifestarse los distintos intereses para, a partir de ahí, estudiar

posibles consensos. Por ello la pregunta quedó: ¿Qué tipo de mecanismos consistentes en el tiempo es posible implementar para administrar la confrontación de intereses?

Sin embargo, al leerse todas las preguntas reformuladas quedó claro que esa pregunta había quedado muy similar a la del grupo 4 (¿Qué modelo de gobernanza, planificación concertada y gestión colaborativa se requiere para afrontar las fricciones o potenciar las sinergias entre las actividades y valores socio-culturales que se desarrollen en todo el ámbito (principal y complementario?). Por ello, se decidió que se debería trabajar con la pregunta original.

**Nueva Pregunta:** Se mantiene la misma que estaba antes.

#### **Variables**

-*Originales:* Coordinación de los diferentes actores, Valor potencial del suelo.

-*Utilizadas:* Coordinación de los diferentes actores, Valoración y recalificación del territorio de la bahía, Calidad de vida de la población.

-*Comentarios:* Hubo problema para identificar otras variables, vinculado a la confusión con la pregunta de futuro y finalmente en lugar de la variable “Valor potencial del suelo” se eligió “Valorización y recalificación del territorio de la bahía”, a la que se sumó “Calidad de vida de la población del ámbito”.

#### **Participantes:**

-Paula Venturini – Arquitecta asesora (DINOT)

-Mariano Arana – Edil Junta Departamental de Montevideo

-Fernando Isabella – Director del Departamento de Planificación (OPP)

-Alejandra Koch – Gerenta de Área Sistema Nacional de Puertos de la (ANP)

-Roberto Villarmarzo – Sociedad de Arquitectos del Uruguay y consultor

**Moderador:** Luis Bértola

**PREGUNTA 3:** ¿Cuáles son los diferentes modelos posibles de conectividad y de accesibilidad al puerto?

#### **Principales comentarios, críticas y aportes:**

La pregunta original engloba varios conceptos que son: **(1) Demanda y Oferta de transporte y logística, (2) Planificación de la Oferta, (3) Visión País.** Dentro del primer concepto, se debe tener en cuenta la conectividad con el foreland (puertos y mercados destino) y también el hinterland (área en tierra a la cual el puerto de Montevideo, presta sus servicios y da conexión para exportación e importación). También es relevante el tamaño de masa crítica de demanda que da lugar a fuertes inversiones en infraestructura. Para este tema, también resulta relevante la política nacional, respecto de la promoción de inversiones en infraestructura (de transporte y logística) que el Estado lleva adelante. Para la planificación de la oferta de infraestructura portuaria, también se considera relevante tomar en cuenta la planificación de la ciudad y el modelo de desarrollo compatible entre ambos. Como ejemplo, en varios casos a nivel mundial, el Intendente (o gobernador) forma parte del Directorio de la Autoridad Portuaria. Se cuestiona el modelo de desarrollo para el puerto, preguntándose si se trata de una actuación por PLAN o PROYECTOS, tomando en cuenta los distintos modos de transporte: marítimo fluvial y oceánico, carretero y ferroviario. Esto dio lugar a un primer cuestionamiento: ¿Existen modos alternativos al actual? E inmediatamente llevó a la reflexión: ¿Cuál debe ser el modelo de conectividad para la ciudad, incluyendo el puerto? En el diálogo sobre este punto, se habló de lo necesario que es tener una **Visión País**, por los largos tiempos y costos de inversión, desarrollo y uso de las

infraestructuras. De allí, se deriva la siguiente pregunta: ¿Cuál es el rol que se quiere para el puerto en una visión de desarrollo país? Con lo cual, es necesario pensar al puerto de Montevideo dentro de un Sistema Nacional de Puertos. Luego, ¿cuál es el modelo conceptual y espacial a desarrollar? Se trata de un puerto multipropósito, ahora, ¿se sigue con la tendencia mundial de desarrollo por terminales separadas? Montevideo, ¿es una ciudad-puerto? O ¿un puerto con una ciudad detrás? Para optimizar los resultados, se debe llevar adelante una coordinación entre todos los actores con presencia de la ciudad en la bahía, dando servicios portuarios a las personas y tomando al puerto como nodo intermodal, sin desconocer el origen de la ciudad por la necesidad de puerto y evolucionando en el tiempo. En la mitad del diálogo, este se centró en el rol de la ciudad primando en la dirección del puerto y el uso del mismo en la bahía. Finalmente, el diálogo tomó en cuenta y modificó la pregunta hasta lograr la redacción final, tomando en cuenta el servicio que brinda al país.

**Nueva Pregunta:** ¿Cuál debe ser el modelo de conectividad para la bahía, el puerto, teniendo en cuenta la ciudad y con una visión de movilidad país?

### **Variables**

*-Originales:* Flujo de vehículos e infraestructura vial, accesibilidad y conectividad al puerto, infraestructura de la bahía on shore.

*-Utilizadas:* Las mismas que las originales.

*-Comentarios:* No se realizaron cambios. Existía ya un gran consenso sobre el rol de puerto entre los participantes y las distintas visiones de futuro para la bahía y el puerto, con lo cual se pudo realizar el trabajo en un breve tiempo comparado con los demás equipos. Sí había diferencias respecto al tiempo en futuro donde se debían dar los eventos y/o cambios radicales y para estos, sobre cuál serían las tecnologías que predominarían sobre las demás en esos distintos cambios radicales.

### **Participantes:**

-Luis Perdomo - Ingeniero asesor DINALOG del MTOP

-Fabricio Díaz - Representante de Grupo RAS

-Carlos Borrazás – Representante de CALOG

-Fernando Puntigliano - Director del Departamento de Desarrollo Ambiental (IM)

-Néstor Fernández - Gerente del Departamento Sistema de Gestión de ANP

-Federico Bervejillo - Arquitecto de la academia y consultor

**Moderador:** Ramiro Rodríguez

**PREGUNTA 4:** ¿Cómo se pueden afrontar las fricciones entre las actividades que se desarrollan en la bahía y en las áreas extraportuarias (urbanas y suburbanas)?

**Principales comentarios, críticas y aportes:** Se agregó el concepto de “modelo de gobernanza” y el de “participación concertada” buscando no crear una respuesta simplista. Además se hizo hincapié que en el relacionamiento entre las actividades, no sólo se identifican tensiones sino que también las posibles sinergias, y que este relacionamiento resultante depende de la gestión que se realice, por lo que se agregó la palabra sinergia al texto de la pregunta. Dentro de actividades, se entendió que no quedaban incluidos a simple vista los valores socioculturales, por lo que se decidió incorporar los mismos a la pregunta. Inicialmente se agregó la palabra “suelo” para definir el espacio pero finalmente se definió al ámbito con la frase “tanto el principal como el complementario”.

**Nueva pregunta:** *¿Qué modelo de gobernanza, participación concertada y gestión colaborativa se requiere para afrontar las fricciones o potenciar las sinergias entre las actividades y valores socioculturales que se desarrollen en todo el ámbito (tanto el principal como el complementario)?*

#### **Variables**

-*Originales:* Infraestructura off shore, Fricción ciudad-puerto.

-*Utilizadas:* Infraestructura off shore, Fricción y sinergia ciudad-puerto, Infraestructura on shore.

-*Comentarios:* Dado que siempre se recurría a la infraestructura on shore para complementar la visión/respuesta/escenario que se planteaba, se agregó la misma. Sobre Fricción ciudad-puerto se criticó duramente la visión funcionalista de la bahía ya que se centra en el puerto. Se expandió el alcance de la variable “Fricción ciudad-puerto” agregándole la palabra “sinergia”.

#### **Participantes:**

-Claudia Cabal - Gerenta de Medio Ambiente (UTE)

-Facundo Sosa - Referente de INALOG

-Justo Onandi - Director de Logística del Departamento de Movilidad (IM)

-Daniel Christoff – Arquitecto consultor.

**Moderadora:** Florencia Álvarez

**PREGUNTA 5:** *¿Qué modelo de desarrollo socio-territorial podría mejorar la calidad de vida de la población del ámbito?*

#### **Principales comentarios, críticas y aportes:**

En la mesa se consideró que a la pregunta original debían realizarse dos grandes cambios. El primero relacionado al “modelo de desarrollo socio-territorial”, ya que se entendió que dicho concepto restringía mucho las posibles respuestas. Por tal motivo se propuso enunciar la pregunta de forma más general, sustituyendo la referencia a un modelo por “políticas e intervenciones” que pueden llevarse a cabo para ese fin de mejorar la calidad de vida. El otro aspecto observado en la mesa, fue que no quedaba claro a qué tipo de población refería la pregunta. Dado que en dicha pregunta se pretendió incluir toda la población que actúa en el ámbito, tanto la residente como la que trabaja allí o circula por la zona como es el caso entre otros, de los turistas o población pasante en general (pueden tener origen y destino fuera del ámbito), se entendió que el término más ajustado a dicho contenido era el de “población flotante y residente”.

En cuanto al término territorio que figura en la pregunta, se decidió que valía la pena realizar una aclaración respecto a lo que abarca, destacando especialmente que el ambiente está incluido en el concepto de dicho término.

Aunque no correspondía a la pregunta, se puso de manifiesto así mismo la preocupación de que pudiera existir un modelo invasivo de las actividades económicas de la bahía hacia las áreas residenciales como un factor que empeora la calidad de vida de la población.

También se destacó la necesidad de rejerarquización y dignificación del ámbito para mejorar la calidad de vida.

**Nueva pregunta:** *¿Qué tipo de políticas e intervenciones pueden llevarse a cabo en el territorio de la bahía para mejorar la calidad de vida de la población flotante y residente?*

#### **Variables**

-*Originales*: Calidad de vida de la población del ámbito; Valoración y recalificación del territorio de la bahía.

-*Utilizadas*: Las mismas que las originales.

-*Comentarios*: Se decidió mantener las variables seleccionadas originalmente, dado que el contenido de la pregunta original no cambió sustancialmente, y que si bien existen otras variables en el diagnóstico prospectivo que también tienen incidencia en esta pregunta, se entendió que las dos variables seleccionadas en primera instancia, son las de mayor relevancia.

#### **Participantes:**

-Karina Larruina - Economista asesora del MINTUR

-Fernando López D'Alessandro - Historiador residente de Ciudad Vieja

-Adriana Bentancur - Representante Municipio A

-Pablo Seltnercich - Representante Municipio C

-Mariana Matto – Vinculada a temas de género y referente del SUPRA

-Marcelo Bednarik - Departamento de Planificación (IM)

**Moderadora:** María Inés Huber

#### **Sesión 4: Matrices de respuestas posibles**

A continuación, se desarrollan los resultados obtenidos de la matriz de respuestas posibles a cada pregunta de futuro. En primer lugar, se puede observar la nueva pregunta (que surge de la Sesión 3) en base a la cual se trabajó, en segundo término, los resultados textuales de la matriz, complementados con los apuntes de los cofacilitadores.

La matriz se compone de una columna de variables estratégicas relacionadas a la pregunta de futuro, y, columnas donde se identifica una respuesta posible según los siguientes parámetros:

- 1- Todo sigue igual: Sí el futuro fuera como hoy ¿cómo se describiría?
- 2- Retroceso: Reversión de la tendencia
- 3- Avance tendencial: No son modas, sino tendencias a largo plazo
- 4- Salto cualitativo: Mejora importante de la tendencia
- 5- Cambio radical: Ruptura o disrupción en cómo conocemos hoy a esa variable

En la siguiente imagen puede verse como cada una de estas matrices debería verse, y que se considera en cada una de las columnas.

Orden de trabajo sugerido	Retroceso (2)	Todo sigue igual (1)	Avance tendencial (3)	Salto cualitativo (4)	Cambio radical 1 (ruptura de tendencia 1) (5)	Cambio radical 2 (ruptura de tendencia 2) (6)
Variable Estratégica	<p>Este es el retroceso de la variable estratégica en cada caso y su tendencia, no es necesariamente algo negativo per se. No es malo o bueno es una reversión de la tendencia, si estaba en aumento, disminuye, etc.</p> <p>¿Cómo describirían un retroceso de la tendencia de esta variable en relación a esta pregunta?</p> <p>¿Qué podemos poner que nos permita entender cómo sería un retroceso?</p> <p><i>Una vez que tengamos algo escrito:</i></p> <p>¿Esto la describe o tendríamos que agregar algún elemento más que sea relevante para entender cómo sería un retroceso?</p>	<p>Si el futuro fuera como hoy, ¿cómo lo describiríamos en esta variable?</p> <p>¿Qué les sugeriría que sigue todo igual en esta variable en torno a esta pregunta?</p> <p>¿Qué pondrían para contestar esta pregunta desde la perspectiva de esta variable si nada cambia?</p> <p><i>Una vez que tengamos algo escrito:</i></p> <p>¿Esto la describe o tendríamos que agregar algún elemento más que sea relevante para ustedes? ¿Algo más?</p>	<p>¿Cómo describirían la tendencia actual de esta variable proyectándola a futuro?</p> <p><i>Una vez que tengamos algo escrito:</i></p> <p>¿Esto la describe o tendríamos que agregar algún elemento más que sea relevante para ustedes?</p> <p>¿Qué más podríamos decir para describir el avance tendencial?</p> <p>¿Qué diferencia esta columna de la anterior, habrá que agregar algo más o cambiar algo para que se diferencien y no se confundan?</p>	<p>¿Cuál sería un salto importante de la tendencia, es decir que diera un salto cualitativo en relación a lo que esperamos hoy quienes estamos en la mesa?</p> <p>¿Cómo describiríamos ese salto importante de la tendencia que superaría nuestras expectativas de continuidad de la tendencia?</p> <p><i>Una vez que tengamos algo escrito:</i></p> <p>¿Qué diferencia esta columna de la anterior, habrá que agregar algo más o cambiar algo para que se diferencien y no se confundan?</p> <p>¿Esto la describe o tendríamos que agregar algún elemento más que sea relevante para ustedes?</p>	<p>¿Cómo describirían un cambio radical, que implique una ruptura o una disrupción en cómo la conocemos hoy a esta variable en relación a esta pregunta?</p> <p>¿Qué podría pasar para que esta variable se comporte de una manera totalmente diferente en el futuro en relación a esta pregunta?</p> <p>¿Cómo describiríamos ese cambio radical y su relación con la pregunta?</p> <p>¿Tenemos algún indicio que sugiera que esto pasa en algún otro ámbito o país que valga la pena anotar aquí?</p> <p><i>Una vez que tengamos algo escrito:</i></p> <p>¿Esto la describe o tendríamos que agregar algún elemento más que sea relevante para ustedes?</p> <p>¿Qué diferencia esta columna de la anterior, habrá que agregar algo más o cambiar algo para que se diferencien y no se confundan?</p>	<p>¿Cómo describirían otro cambio radical diferente al anterior, que implique una ruptura o una disrupción en cómo la conocemos hoy a esta variable en relación a esta pregunta?</p> <p>¿Qué podría pasar para que esta variable se comporte de una manera totalmente diferente en el futuro en relación a esta pregunta?</p> <p>¿Cómo describiríamos ese otro cambio radical y su relación con la pregunta?</p> <p>¿Tenemos algún indicio que sugiera que esto pasa en algún otro ámbito o país que valga la pena anotar aquí?</p> <p><i>Una vez que tengamos algo escrito:</i></p> <p>¿Esto la describe o tendríamos que agregar algún elemento más que sea relevante para ustedes?</p> <p>¿Qué diferencia esta columna de la anterior, habrá que agregar algo más o cambiar algo para que se diferencien y no se confundan?</p>

En el desarrollo de esta sesión no se trabajará con la matriz en forma de cuadro, sino que se desarrollara en forma de texto, a modo de que sea más fácil de disponer la información.

**PREGUNTA 1:** ¿Cuáles son los posibles modelos de gestión ambiental y específicamente de minimización de la contaminación de la bahía y su entorno?

### VARIABLE ESTRATÉGICA: GESTIÓN AMBIENTAL

#### Retroceso

Se plantea como un posible retroceso de esta variable que aumente el nivel del barro en el fondo de la bahía producto de la acumulación de sedimentaciones, disminuyendo la profundidad de la misma y aumentando los costos del dragado. Esta situación en la bahía deteriora la calidad de la actividad portuaria, la cual se encarece por los dragados más constantes y profundos, y pierde agentes internacionales en el puerto por no cumplir con las normativas internacionales de calidad ambiental. Se deteriora también la calidad de vida dada la falta de gestión ambiental, y como respuesta a este deterioro el mercado inmobiliario se ve también en caída bajando el precio de las tierras circundantes.

#### Todo sigue igual

Se identifica que la bahía carece hoy de falta de objetivos comunes y ambientales entre los actores involucrados, no hay coordinación y se realizan actuaciones aisladas por parte de los mismos. Este panorama genera mejoras lentas en la gestión y además que todas estas terminen siendo ineficientes e ineficaces.

#### Avance tendencial

Si la situación en la que se está aumentando en su tendencia se creyera que habrá una menor contaminación de la bahía pero con pasivos en aumento. Además se estipula el crecimiento del puerto, tanto para dentro de la ciudad, adquiriendo el uso de nuevas zonas como puede ser la playa de maniobras, así como el crecimiento del puerto hacia la bahía, a través de nuevos rellenos. Este panorama implicará el desplazamiento de las zonas residenciales. La falta de objetivos comunes generará conflictos entre las instituciones.

### **Salto cualitativo**

Siguiendo con la tendencia antes descrita, el crecimiento del puerto dentro de la ciudad en algunas zonas claves, en conjunto con el empeoramiento de la contaminación de la bahía (dada la incapacidad de los actores de llevar una gestión ambiental coordinada), genera la despoblación de la zona. Se perderán los barrios. Los mismos se empobrecen dadas las condiciones y son lentamente captados por el puerto. Además, se van perdiendo los valores históricos que van quedando dentro de la frontera portuaria, así como los valores paisajísticos y la bahía en general. A este panorama se le suma además el aumento de inundaciones por el crecimiento del nivel del mar.

### **Cambio Radical 1**

Existen objetivos comunes de desarrollo integral sostenido de la bahía que involucran a varias instituciones, se toman posturas fuertes respaldadas con políticas de estado y apoyadas en una visión de largo plazo sobre la bahía. En este contexto los expertos se imaginan a la bahía como lugar de recreación, paisajismo, con la población accediendo al puerto, y zonas de este que hagan las veces de rambla.

### **Cambio Radical 2**

Se realizan las terminales en el Este, especificándose el tipo de carga que acceden a estas terminales y también las que entran al puerto de Montevideo. La construcción de estas terminales implica la pérdida de posibilidades de inversión en Montevideo, ya que ahora las grandes inversiones que podrían realizarse en el puerto de Montevideo se realizan en los departamentos que tienen jurisdicción sobre las nuevas terminales en el Este.

Si bien la ANP tiene menos poder en la bahía, no se modificarse significativamente la gestión ambiental de la misma.

## **VARIABLE ESTRATÉGICA: CONTAMINACIÓN DE LA BAHÍA**

### **Retroceso**

No aumentará la contaminación en la bahía, pero quedarán los pasivos (el acumulado) de la misma. De este pasivo se irá degradando una parte, pero será la menor.

### **Todo sigue igual**

Según los expertos si todo sigue como está hoy, va a seguir aumentando la contaminación en la bahía, siendo uno de los causales de la misma las cuencas del Pantanoso y Miguelete. Dichas cuencas arrastran residuos sólidos de los arroyos a la bahía. La contaminación no tiene como autodepurarse en la bahía, primero porque no es propia de su ecosistema, segundo porque se han hecho rellenos que impiden los flujos adecuados dentro de la bahía. Esto implica que la contaminación no se degradará por si sola con el tiempo.

De mantenerse la contaminación, esta llegará a las playas cercanas, generando externalidades negativas en las mismas, afectando finalmente la posibilidad de baño.

### **Avance tendencial**

Con la contaminación aumentando en la línea antes planteada, puede darse el cambio de los flujos de los ríos por las diversas obstrucciones que estos encuentran en su fluir, generando problemas en los barrios y en los vertidos que finalmente llegan a la bahía.

Por otro lado, la descarga de los aliviaderos se ve condicionada, esto puede darse por varios motivos. El primero es que la contaminación en materia de residuos sólidos termine obstruyendo la descarga de los aliviaderos en la bahía erosionando el sistema. El segundo es que los rellenos realizados en la bahía impidan el correcto funcionamiento del sistema de aliviaderos. El tercero es que suba el nivel del mar y por ende el de la bahía, dificultando la descarga. Con el sistema de saneamiento se corre una suerte similar.

Todo lo antes descrito impacta directamente en la biodiversidad de la bahía viéndose esta perjudicada, y además en la posibilidad de pesca.

### **Salto cualitativo**

En este salto, los valores han aumentado mucho más allá de la tendencia, el ecosistema de la bahía no funciona en absoluto conllevando a la pérdida de especies. La contaminación va más allá del límite de la bahía y se extiende por toda la costa. En lo que respecta a contaminación se volvería a una década como la de los 80.

Todo el panorama antes descrito impactaría directamente en el turismo y en las posibilidades de residencia en la zona.

### **Cambio Radical 1**

En este primer cambio radical se describe un cambio positivo, donde se implementan planes de cuenca, planes de saneamiento, se ataca al pasivo acumulado y se realizan proyectos que terminan con una bahía limpia. Además, se sugieren ideas de cómo tratar con problemas del propio ecosistema como el barro del dragado, utilizándolo de forma productiva para realizar ladrillos con el mismo.

### **Cambio Radical 2**

Este otro cambio radical describe un escenario opuesto al anterior, donde las leyes internacionales se vuelcan en contra de instituciones de protección y regulación ambiental, como lo es en Uruguay la DINAMA. Esto genera que se desarrollen nuevas actividades industriales en la bahía, como puede ser una planta de procesamiento, incorporándose de esta manera un nuevo actor contaminante en la bahía.

**PREGUNTA 2:** ¿Qué tipo de consensos y acuerdos consistentes en el tiempo son posibles entre los diferentes actores del ámbito?

## **VARIABLE ESTRATÉGICA: COORDINACIÓN DE LOS DIFERENTES ACTORES**

### **Retroceso**

Eliminación de las autonomías departamentales, la profundización de las chacras portuarias, es decir, el desarrollo de políticas portuarias de espaldas a los problemas de la ciudad y que se deshacen complementariedades existentes.

### **Todo sigue igual**

Existencia de un discurso que promueve la coordinación de intereses pero por una práctica que implica la toma de un conjunto de decisiones de manera descoordinada.

**Avance tendencial**

Avance de la coordinación del sistema nacional de puertos, pero sin mayores mejoras en la coordinación con la ciudad.

**Salto cualitativo**

Aumento de la eficiencia de la coordinación entre actores y por la localización en la zona de algunas nuevas actividades ciudadanas

**Cambio Radical 1**

Efectivo funcionamiento de un tercer nivel de gobierno en la zona y por el retiro de las empresas públicas de la zona (ANCAP, UTE).

**Cambio Radical 2**

Creación de una autoridad metropolitana de transporte y de gestión de la bahía.

**VARIABLE ESTRATÉGICA: VALORIZACIÓN Y RECALIFICACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA****Retroceso**

Predominio de actividades logísticas e industriales en el entorno de la bahía.

**Todo sigue igual**

Lentos avances para recuperar partes de la zona de la bahía como espacios urbanos.

**Avance tendencial**

Reconocimiento y revisión de los planes existentes.

**Salto cualitativo**

Recuperación de la calidad ambiental de la bahía, por ejemplo, mejorando la calidad del agua y la apertura a actividades deportivas, avances en dirección a modelos GREEN PORT.

**Cambio Radical 1** Reducción significativa de las actividades logísticas e industriales.

**VARIABLE ESTRATÉGICA: CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN DEL ÁMBITO****Retroceso**

Vaciamiento continuo de la zona, agudizado por nuevos emprendimientos logísticos e industriales.

**Todo sigue igual**

Baja dinámica demográfica, concentrada en población de bajos ingresos y generándose pocos atractivos para la inversión urbana.

**Avance tendencial**

Lograr que quienes generen externalidades negativas en la zona se hagan cargo de las mismas.

**Salto cualitativo** Recuperación ambiental de la bahía, que se concrete el proyecto de terminal off-shore, aliviando la carga logística, que se activen suelos de propiedad pública y que se produzcan mejoras logísticas.

**Cambio Radical 1** Cambio de la matriz energética, que, como se dijo arriba, permitiría eliminar o reducir el peso de ANCAP y UTE.

**Comentarios:** La discusión estuvo todo el tiempo muy sesgada hacia la reivindicación de soberanía e injerencia de la Intendencia de Montevideo sobre la bahía y que esa injerencia debería estar orientada a la construcción de espacio urbano con mejora de niveles de vida para la población.

**PREGUNTA 3:** ¿Cuál debe ser el modelo de conectividad para la bahía, el puerto, teniendo en cuenta la ciudad y con una visión de movilidad país?

#### **VARIABLE ESTRATÉGICA: FLUJO DE VEHÍCULOS E INFRAESTRUCTURA VIAL**

##### **Retroceso**

Utilización de rutas nacionales hasta el puerto sin uso para viajes urbanos.

##### **Todo sigue igual**

Congestionamiento de las rutas, sin bloqueo pero con demoras.

##### **Avance tendencial**

Aumento del flujo vehicular liviano en proximidad a la bahía.

##### **Salto cualitativo**

Playa de pre-embarque y Viaducto de rambla.

##### **Cambio Radical 1**

Se propone un cambio bastante importante, con segregación de flujo de cargas y flujo de movilidad urbana.

##### **Cambio Radical 2**

Este otro cambio prevé la utilización de vehículos autónomos, combinado con economías colaborativas (uber) y utilizando tecnologías como los drones taxi para la entrega final.

#### **VARIABLE ESTRATÉGICA: ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD AL PUERTO**

##### **Retroceso**

Accesos múltiples al puerto.

##### **Todo sigue igual**

Operación próxima a la saturación en picos de demanda.

##### **Avance tendencial**

Aumento de la congestión y tiempos de saturación.

##### **Salto cualitativo**

Desarrollo de puerto tipo "Smart port", con gran utilización de TICs en combinación con procesos automatizados y digitales. Implementación del sistema V.U.P. (Ventanilla Única Portuaria), un único acceso al puerto y la calendarización para organizar entrada ordenada al de los vehículos al puerto.

##### **Cambio Radical 1**

Terminales de Aguas Profundas (TAPs) para graneles fuera de la bahía de Montevideo, situando a Uruguay como trader logístico.

##### **Cambio Radical 2**

Reubicación de refinería y boya petrolera en terminales de aguas profundas (TAP) logístico.

#### **VARIABLE ESTRATÉGICA: INFRAESTRUCTURA DE LA BAHÍA ON SHORE.**

##### **Retroceso**

Puerto sobredimensionado, o bien por que creció más de lo que era necesario, o bien por que la actividad disminuyó y quedó con un tamaño más grande de lo necesario.

##### **Todo sigue igual**

Necesidad de mayor infraestructura (portuaria).

##### **Avance tendencial**

Continuación de la inversión bajo el Plan Maestro, este plan Maestro puede ser el mismo de hoy o no, se entiende el mismo como un plan ordenado de inversiones siguiendo un lineamiento específico.

##### **Salto cualitativo**

Desarrollo de PLP (Puerto Logístico de Punta Sayago) con su correspondiente Shuttle fluvial que conecte a Montevideo y Punta de Sayago.

##### **Cambio Radical 1**

Uno de los cambios radicales que podría darse consiste en la profundización del dragado y del canal de acceso, aumentando la posibilidad de entrada al puerto por barcos de mayor calado.

##### **Cambio Radical 2**

Otro escenario radical es la construcción de la terminal recalificadora y el aumento del abrigo marítimo dado el desarrollo de dicha terminal. Además se espera el aumento de la productividad por cambios tecnológicos.

**PREGUNTA 4:** ¿Qué modelo de gobernanza, participación concertada y gestión colaborativa se requiere para afrontar las fricciones o potenciar las sinergias entre las actividades y valores socioculturales que se desarrollen en todo el ámbito (tanto el principal como el complementario)?

#### **VARIABLE ESTRATÉGICA: INFRAESTRUCTURA OFF SHORE**

##### **Retroceso**

Estaría dado por menos infraestructura off shore necesaria a causa de una disminución en la actividad portuaria, es decir, el puerto tiende a crecer requiriendo más espacio terrestre.

##### **Todo sigue igual**

Se identificó una situación con altos niveles de inseguridad, contaminación y congestión vial. Se hizo énfasis en la existencia de predios vacantes cercanos a la bahía.

##### **Avance de la tendencia**

Concentración en un mismo punto muy cercano al puerto de todas las infraestructuras necesarias para el puerto, contrario a la dispersión por toda la ciudad.

##### **Salto cualitativo**

Nuevo puerto Hub que exija disminuir la infraestructura off shore, ya que Montevideo se convertiría en un puerto doméstico. Ello genera que la fricción con la ciudad disminuya y la

integración regional aumente. El espacio debería disminuir y reordenarse para darse el salto en sí mismo. La opción de un nuevo Hub resulta de la información que se brindó en la puesta en común del diagnóstico cuando se menciona que en Brasil hay mayores condiciones para desarrollar uno.

#### **Cambio radical 1**

Un cambio radical, en un tono apocalíptico, sería que el puerto no sea utilizado para el comercio, ya que el país pasa a un régimen de autoabastecimiento (desapareciendo el comercio mundial en general). Ante ello el puerto no tendría por qué utilizar tanto territorio off shore.

#### **Cambio radical 2**

Otro cambio radical, y poniendo el ejemplo de Puerto Madero en Buenos Aires, es la posibilidad de que el puerto una atracción turística en la que sus alrededores acompañan con vida nocturna, oferta gastronómica. Las instalaciones de UTE y ANCAP serían desplazadas para cumplir el objetivo de generar un espacio recreativo.

### **VARIABLE ESTRATÉGICA: FRICCIÓN Y SINERGIA CIUDAD-PUERTO**

(La variable sufre un cambio al transformar la pregunta y agregar la posibilidad de que haya sinergia entre el puerto y la ciudad)

#### **Retroceso**

No llega a identificarse un retroceso.

#### **Todo sigue igual**

Se identifica congestión del tráfico, Ciudad Vieja disminuyendo su actividad que además es disfuncional al puerto, y, predominando la falta de identificación por parte los ciudadanos que conviven con el puerto, no se genera una sinergia.

#### **Avance tendencial**

Aumento de la fricción entre la ciudad y el puerto, donde los actores que tengan más poder lo continúan consolidando.

#### **Salto cualitativo**

De esta manera, el salto cualitativo sería lograr compatibilizar los roles, competencias y usos. Se debería de generar una nueva normativa que sea promovida por la articulación entre las diversas instituciones que conviven en el territorio.

#### **Cambio radical 1**

El cambio radical estaría dado por una nueva institucionalidad integrada a la bahía. Se identifica como uno de los problemas principales es la falta de cooperación, coordinación y diálogo entre las instituciones que podrían encontrar un espacio con esta medida.

#### **Cambio radical 2**

Otro cambio radical estaría dado sí la competencia del puerto se diera bajo la Intendencia. Este cambio radical es pensado desde la lógica opuesta: actualmente la Intendencia poco peso tiene en la gestión del puerto, por lo tanto un cambio radical sería que las competencias del puerto pasen a estar bajo la Intendencia. Ello generaría menores fricciones con la ciudad que es gestionada en temas claves por la Intendencia, la cual no encuentra cohesión con la actividad portuaria. Bajo una misma institución, podrían alinearse los objetivos de la ciudad con el puerto.

## **VARIABLE ESTRATÉGICA: INFRAESTRUCTURA ON SHORE**

En la mesa se respondieron las variables que se tuvieron en principio para la respuesta original: Infraestructura off shore, Fricción ciudad - puerto e Infraestructura on shore, esta otra variable fue respuesta de manera secundaria, recurrente siempre para complementar las ideas que surgían respondiendo sobre las otras 2 variables. . Es por este motivo que no trabaja en las configuraciones “retroceso”, “todo sigue igual” ni “avance tendencial”.

### **Retroceso**

#### **Todo sigue igual**

#### **Avance tendencial**

**Salto cualitativo** Nuevo Puerto Hub (el cual está relacionado con el salto cualitativo en la variable Infraestructura off shore). La bahía montevideana se vería afectada a nivel interno y externo por este nuevo Hub.

**Cambio Radical 1** En función de los resultados obtenidos en las otras variables, un cambio radical, sería el relleno de gran parte de la bahía para utilizarla como puerto, se habló de forma ilustrativa del relleno de un 85% de la bahía, menos el canal todo sería puerto.

**Cambio Radical 2** Granel y contenedores en Punta de Sayago (Punto relacionado a puerto turístico que se propuso como cambio radical en la variable Infraestructura off shore, granel y contenedores se trasladarían a Punta de Sayago.)

**PREGUNTA 5:** ¿Qué tipo de políticas e intervenciones pueden llevarse a cabo en el territorio de la bahía para mejorar la calidad de vida de la población flotante y residente?

## **VARIABLE ESTRATÉGICA: CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN DEL ÁMBITO**

### **Retroceso**

Aumento de la brecha de desigualdades de la población de los diferentes barrios. Deterioro de la calidad del hábitat con caída de la calidad de vida y retroceso de la gentrificación.

#### **Todo sigue igual**

Aumento de las desigualdades (pobreza, educación, trabajo, salud) en barrios peor situados y mejora de los relativamente más privilegiados. Ciudad Vieja aumento de la gentrificación. Falta de servicios de apoyo a migrantes. Insuficientes servicios de protección a las mujeres respecto a la explotación sexual. Problemas ambientales en la cuenca del Pantanoso y desembocadura del Miguelete y calidad de agua de la bahía. La Teja servicios aceptables, pero retroceso en lo ambiental (residuos, ocupación de calles por ANCAP). Cerro, La Paloma - Casabó leves mejoras de servicios o estancamiento. Problemas de conectividad entre barrios y acceso a servicios.

#### **Avance tendencial**

Disminución y aumento de la brecha de desigualdad de la población según los barrios del ámbito. Cambios en la organización del trabajo (automatización). Incremento de población flotante (turismo, trabajo, etc.). Mayor desarrollo económico con aumento de la fricción entre actividades. Puerto pesquero podrá afectar el ambiente y relacionamiento social (prestaciones sexuales, etc.). Problemas ambientales desembocadura del Miguelete por residuos y en la cuenca del Pantanoso.

#### **Salto cualitativo**

Políticas que desmotivan la gentrificación (cooperativas de vivienda para población original, etc.). Ferrocarril Central con impactos negativos ambientales, económicos, de movilidad urbana, y en actividades del ámbito en general. Puesta en funcionamiento de Punta de Sayago como puerto, disminuirá la dinámica del puerto y las fricciones entre actividades en su entorno, con retroceso en la necesidad de rellenos de la bahía. Ejecución de proyectos residenciales y de espacio público de gran impacto mejorarán la calidad de vida. Proyectos de gran impacto de logística generarán empleo. Puesta en funcionamiento de emisario Punta Yeguas y Plan Pantanoso.

#### **Cambio Radical 1**

Traslado de TCP abre visuales y permite usos recreativos. Cierre o reducción de la actividad de ANCAP y de UTE, disminuye riesgos. Bahía de Montevideo como vía de transporte urbano. Uso del espejo de agua de la Bahía para deportes y recreación. Construcción de un Hospital del Oeste.

#### **Cambio Radical 2**

Avance del puerto, la logística y la industria en la bahía, desplaza la población residente por empeoramiento de la calidad de vida.

### **VARIABLE ESTRATÉGICA: VALORACIÓN Y RECALIFICACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA.**

#### **Retroceso**

Acelerada valorización y recalificación del territorio de la bahía de forma equilibrada con grandes inversiones y con coherencia entre proyectos de los diferentes actores clave.

#### **Todo sigue igual**

Lenta valorización y recalificación de forma desigual entre barrios de ámbito. Ciudad Vieja mantiene mejoras alcanzadas (espacios públicos). Plan Fénix con retroceso de la transformación urbana prevista por mantenimiento de actividad logística. Bella Vista con estancamiento en su desarrollo y Capurro con pequeñas mejoras. La Teja y el Cerro con leve mejoramiento del hábitat. En Cerro Norte y Casabó siguen existiendo áreas con precariedad urbana.

#### **Avance tendencial**

Mejoramiento de las áreas consolidadas centrales. Desvalorización de zonas por aumento de la fricción entre actividades (Plan Fénix - Bella Vista). Mayor ocupación de áreas de la bahía por parte del puerto y actividades logísticas e industriales con desvalorización y obstrucción del paisaje. Valorización de la zona Oeste de la bahía para actividades logísticas con aportes a desarrollos residenciales (generación de esp. público en Pta. de Sayago). Falta de coherencia de proyectos

#### **Salto cualitativo**

Ejecución de proyectos urbanos de gran impacto positivo para actividades residenciales y espacios de convivencia que incluyen recuperación del patrimonio (Proyectos de Detalle Cerro-Bahía, Bella Vista-Capurro, Rambla Monteverde, Acceso Norte a Ciudad Vieja, ex Estación Central y playa de maniobras) y proyectos de gran impacto positivo para actividades logísticas como el Puerto Logístico de Pta. de Sayago y su conectividad. Proyecto Ferrocarril Central con impacto ambiental y territorial negativo para áreas residenciales que atraviesa.

#### **Cambio Radical 1**

Terminal de aguas profundas del Este cambia la operativa portuaria y libera espacio en el puerto para otros usos. Traslado de TCP. Cierre o reducción de la actividad de ANCAP y de UTE libera áreas para otros usos que valorizan el ámbito. Uso de la Isla de la Libertad

### **Cambio Radical 2**

Ocupación de la bahía con destino solo logístico o industrial desplaza áreas y proyectos residenciales y de espacio público con pérdida de accesibilidad ciudadana a la bahía (aumenta fricción ciudad-puerto y desvalorización de áreas residenciales).

### **Principales comentarios:**

Los integrantes de la mesa tuvieron dificultades en el llenado de las matrices por lo estrechamente relacionadas que se encontraban las dos variables analizadas. A último momento se realizaron aportes complementarios y se acordó verbalmente un reacomodamiento de los contenidos a efectos de ajustarlos más específicamente a cada variable. Si bien no hubo tiempo de registrar por escrito dichos aportes y cambios, los mismos fueron incorporados a las matrices que anteceden.

Se destaca que por el escaso tiempo disponible, no se pudieron completar algunas columnas con más contenido, ni se analizaron otras variables también vinculadas a la pregunta como por ejemplo "Fricción ciudad-puerto".

## Anexo

A continuación la lista con los participantes organizada según las mesas de trabajo utilizadas para las sesiones 3 y 4.

Nombre e institución	Asiste
<b>MESA 1</b>	
1. Ignacio Lorenzo - Cambio Climático (DINAMA)	Si
2. Sonia Pagalday - Servicio de Obras y Proyectos de Saneamiento (IM)	Si
3. Cyro Croce - Ingeniero consultor ambiental (DINAMA)	Si
4. Miguel Rabosto - Gerente de Planificación y Desarrollo (ANCAP)	Si
5. Federico Souteras - Departamento de Residuos Sólidos y Sustancias (DINAMA)	Si
<b>MESA 2</b>	
1. Paula Venturini - Arquitecta asesora (DINOT)	Si
2. Alejandra Koch - Gerente del Área Sistema Nacional de Puertos (ANP)	Si
3. Roberto Villarmarzo - Sociedad de Arquitectos del Uruguay	Si
4. Mariano Arana – Edil Junta Departamental de Monevideo	Si
5. Fernando Isabella - Director del Departamento de Planificación (OPP)	Si
6. Juan José Olaizola - Diputado, no es seguro	No
7. Pablo Genta - Director de la Dirección Nacional de Logística	No
<b>MESA 3</b>	
1. Luis Perdomo - Ingeniero asesor DINALOG del MTOP	Si
2. Fabricio Díaz – Representante de Grupo RAS	Si
3. Juan Carlos De León – Presidente de la Comisión Directiva de la CALOG	No, en su lugar asiste Carlos Borrazás
4. Fernando Puntigliano - Director del Departamento de Desarrollo Ambiental (IM)	Si
5. Néstor Fernández – Gerente del Departamento Sistema de Gestión (ANP)	Si
6. Federico Bervejillo - Arquitecto de la academia y consultor	Si
7. Ronald Beare – Christophersen	No
<b>MESA 4</b>	
1. Claudia Cabal - Gerenta de Medio Ambiente (UTE)	Si
2. Facundo Sosa – Referente de INALOG	Si
3. Justo Onandi- Director de Logística del Departamento de Movilidad (IM)	Si
4. Daniel Christoff – Arquitecto consultor.	Si
<b>MESA 5</b>	
1. Silvia Altmark - Economista asesora del MINTUR	No, en su lugar asiste Karina Larruina

2. Fernando López D'Alessandro - Historiador residente de Ciudad Vieja	Si
3. Marcelo Bednarik - Departamento de Planificación (IM).	Si
4. Gabriel Otero – Alcalde del Municipio A	No, en su lugar asiste Adriana Bentancur
5. Susana Rodríguez – Alcaldesa Municipio C*	No, en su lugar asiste Pablo Seltnercich
6. Elbio Bos – Concejal Municipio A	No
5. Mariana Matto - Vinculada a temas de género y referente del SUPRA	Si
8. Ana Rivera – Directora de la División Planificación Territorial de la IM	No

*\*Originalmente estaba en mesa 4, pero pasó para mesa 5.*