

Una visión productiva...



El Puerto de Mar del Plata

- Año 2009 -

I. Agradecimientos:

La elaboración del presente trabajo excede el Equipo Técnico descripto precedentemente sino que ha sido producto del aporte inestimable de diferentes personas relacionadas de uno u otro modo con cada uno de los temas abordados que merece ser destacada.

En un principio hemos recibido la orientación adecuada por parte del Sr. Oscar Fortunato, Presidente de la Cámara de Empresas Pesqueras Argentinas, quien no solo nos brindó una nítida visión de la realidad portuaria sino que también realizó la indicación precisa del material bibliográfico suministrado por la biblioteca del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP).

Por su parte el C.P.N. Mario Padín nos orientó al abordar la organización administrativa del predio portuario marplatense, cediendo amablemente algunas propuestas de su autoría.

Los Dres. Martín Colombo y Diego Villar, ambos Magister en Derecho Administrativo de la Universidad Austral, colaboraron en el análisis de la concurrencia de competencias en la zona portuaria por parte de cada uno de los niveles organizativos del Estado.

Resultó también de gran utilidad la provisión de estadísticas actuales sobre el movimiento de buques por parte del Sector de Operaciones del Consejo Portuario Argentino, aspecto que nos posibilitó trabajar con una base sólida y confiable de datos.

Cada uno de los mencionados logró captar que la esencia del presente estudio resulta se endereza al perfeccionamiento de aspectos neurálgicos del sector dejando a un lado intereses puramente sectoriales, por lo que agradecemos su desinteresada participación.

Sección I



Introducción Historia Infraestructura



MPA  **Mar del Plata**
movimiento productivo argentino



II.- Introducción.

Las distintas actividades industriales, productivas y comerciales que se llevan a cabo en el Puerto de la ciudad de Mar del Plata es una obligación ineludible cuando se analiza el perfil económico de la región, ya que toda actividad económica no se desarrolla en un entorno particular y aislado sino que también establece vínculos con distintos agentes económicos de otros sectores y actividades.

Será el conocimiento acabado de las diferentes relaciones que se generan lo que posibilitará proponer una estrategia de desarrollo regional en pos de elevar la competitividad de los sectores involucrados.

Este informe se realiza desde una óptica productiva y empresarial que logre reflejar la mirada del Movimiento Productivo Argentino en temas como el desarrollo e integración de la economía regional, proponiendo un estudio concreto que puntualice el análisis y desarrollo de los aspectos más importantes sobre los que se hay que trabajar en el Puerto marplatense y en sus inmediaciones.

De este modo centramos nuestra atención sobre:

- 1.- La infraestructura portuaria marplatense.
- 2.- La estructura del sector naval.
- 3.- Posibilidad de incluir a Mar del Plata en el itinerario de cruceros

(Terminal de Cruceros) y su compatibilidad con los dos tópicos anteriores.

En el análisis no perdemos de vista que si bien en la actualidad el turismo es la actividad económica principal de nuestra ciudad, es incontrastable que Mar del Plata constituye el principal puerto pesquero del país movilizándolo el 60% de la pesca en la Argentina lo que permite disponer de un enlace comercial internacional para la ciudad y la región. Asimismo nuestro Puerto se encuentra preparado para prestar servicios de cargas generales, y se encuentra vinculado con la salida hacia mercados internacionales de la producción regional.

Igualmente intensa es la actividad de la industria naval, que cuenta con astilleros, talleres y terminales de reparaciones, habiéndose posicionado como uno de los más importantes Centros de Reparación Naval de la Argentina por su ubicación geográfica.

Asimismo abordamos el vigente tema de la ampliación de las actividades que actualmente se desarrollan en la zona portuaria, estudiando las posibilidades que existen para recibir turismo proveniente de cruceros. Mucho es lo que se ha hablado acerca de la ubicación estratégica de Mar del Plata a la hora de ser incluida en los itinerarios por parte de las compañías de cruceros, por lo que analizamos la compatibilidad de este proyecto con el óptimo desempeño de las industrias pesquera y naval marplatenses.

Este estudio técnico de la infraestructura portuaria se encamina a facilitar en el futuro mejores condiciones operativas que permitan la comercialización de mayores volúmenes y propicien, del mismo modo, un ambiente favorable para la consolidación de las diversas actividades que en este espacio se desarrollan o que pretenden desarrollarse; nuestro principal objetivo radica en prestar especial atención a las potencialidades de nuestra ciudad a fin de aportar propuestas útiles, concretas y aplicables para dar luz a nuevas posibilidades de desarrollo productivo y comercial de la región en su conjunto a través del complejo portuario.

III.- Terminal Portuaria.

III.- a.- Definición.

La Real Academia Española lo define como el lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga y embarque y desembarco, entre otras.



A su vez, los puertos pueden ser definidos como “espacios delimitados, estratégicamente situados en costas marítimas, fluviales o lacustres, dotados de infraestructura, instalaciones y personal adecuados para la realización de las operaciones relacionadas con el tráfico de personas y mercancías”¹.

Por su parte Blasco² agrega que pueden ser naturales o artificiales, pero para que un puerto sea considerado como tal, es necesario que se presten una gama de servicios a los barcos atracados, tales como:

i.- Estación Marítima: aunque están menos desarrolladas comercialmente que las de otros sistemas de transportes, albergan los servicios de facturación, policía, aduanas, sanidad, sala de espera y los servicios propios de este medio, como son meteorología y auxilio en alta mar.

ii.- Servicios de Abastecimiento: aquellos que satisfacen los requerimientos de los buques, tales como: combustible, electricidad, agua, provisiones, estibadores, almacenes, silos, frigoríficos, etc.

iii.- Astilleros: construcción, mantenimiento o reparación de los barcos.

iv.- Protección y Atraque: construcciones de rompeolas o diques de abrigo (separan la parte abrigada del puerto, del mar abierto, y son los que protegen a los barcos de las inclemencias climáticas); muelles (destinados al amarre de los barcos); dársenas (superficies de agua abrigada dentro del puerto, protegidas por los rompeolas) y bocanas (son las “puertas” de acceso a los puertos), entre otras.

En un informe de la CEPAL³ se define al puerto como “fondeadero, bahía, rada o abrigo donde se han construido instalaciones para facilitar las operaciones comerciales relacionadas con la carga y descarga de buques, la manipulación y el almacenamiento de cargamento, así como la inspección aduanera de las mercancías y el traslado de éstas desde los medios de transporte marítimos a los terrestres”.

Sin embargo, si se observan con más atención las características y volúmenes de las cargas movilizadas, como también las conexiones del puerto con los servicios de transporte hacia el interior, esa definición amplia se empieza a modificar. Por una parte los puertos que movilizan cargas a granel suelen ser puertos de usuario único, altamente especializados, de propiedad del dueño del producto movilizado, y dirigidos por el mismo, y usuarios importantes de sistemas de transporte barato por ferrocarril, vías acuáticas y tuberías. Por otra parte los puertos de carga general suelen pertenecer a los gobiernos, su funcionamiento se halla a menudo en manos del sector privado, están equipados para movilizar una variedad de cargas y unidades de carga y utilizan los sistemas de transporte caminero y ferroviario.

Los puertos que movilizan los mismos tipos y volúmenes de carga y utilizan lo mismos sistemas de transporte terrestre son sorprendentemente parecidos, pero surgen grandes diferencias por las maneras como los gobiernos y las empresas de servicios en los puertos crean instituciones, las distintas funciones que desempeña cada uno y las relaciones entre ellas.

IV.- Autoridades Portuarias en la República Argentina.

El objetivo del presente apartado consiste en permitir al lector entienda como funciona el deslinde de competencias nacionales, provinciales y municipales

¹ Fernández Gómez, Carmen y Blanco Castro, Ana, Producción y Venta de Servicios Turísticos en Agencias de Viajes, Madrid-España, Editorial Síntesis S.A., 1996, pág. 183.

² Blasco, Albert, Turismo y transporte, Madrid-España, Editorial Síntesis, S. A., 2001, págs. 112-113.

³ Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe, C.E.P.A.L.-NACIONES UNIDAS. 1991.



en una jurisdicción portuaria, con especial referencia al Puerto de Mar del Plata y su Consorcio Portuario Regional.

IV.- a.- Aclaraciones previas.

Antes de comenzar resulta oportuno para la mejor comprensión del texto y alcanzar su objeto, recordar en forma sintética algunas nociones como la de competencia, dominio y jurisdicción:

La competencia es el conjunto de poderes, facultades y atribuciones que el ordenamiento jurídico le atribuye a un órgano o ente estatal por conducto de la Constitución Nacional, Provincial, las leyes que se dicten en consecuencia, la Ley Orgánica de las Municipalidades, etcétera y es reconocida como uno de los principios básicos de la organización administrativa siendo su característica esencial la circunstancia de hallarse establecida en interés público por una norma estatal de "orden público inderogable" en tanto ella no surge de la voluntad de los administrados ni de la voluntad del propio órgano o ente estatal.⁴

El concepto de dominio⁵ responde al interrogante sobre quien es el dueño de la cosa. Nos impone preguntarnos ¿a quién pertenece?, ¿quién es el propietario?.

Jurisdicción⁶, en cambio, es un término que alude a la potestad regulatoria, fiscalizadora y sancionatoria del Estado sobre un determinado bien.

El dominio es un derecho real administrativo; la jurisdicción, una forma de manifestación del poder de policía⁷. Resulta tradicional señalar que el dominio se ejerce sobre las cosas, la jurisdicción sobre, sobre las relaciones.

Habitualmente, el dominio y la jurisdicción coinciden en un mismo ámbito estatal. El dueño o propietario es quien los regula y, en caso de duda, cabe presumir que se suman en una misma persona pública pues, en última instancia, la jurisdicción constituye una materia no delegada por los Estados locales en el Poder central⁸.

En suma, por regla general, la jurisdicción se considera asignada al titular de dominio – es decir, a las provincias o municipalidades – pero existen circunstancias exógenas a la propiedad estatal misma que hacen que la potestad de regulación y fiscalización se separe de la propiedad y corresponda al Estado Nacional. La extraterritorialidad de algunos usos y, en general, el carácter excedente del mero interés local respecto del empleo de recursos hace que la jurisdicción se separe del dominio. En estos casos, la provincia o municipalidad propietaria no posee potestad regulatoria y fiscalizadora o la tiene, pero compartida con una autoridad nacional⁹, tal el caso del puerto de Mar del Plata.

⁴ Cfr. COMADIRA JULIO R., "Procedimientos Administrativos – Ley Nacional de Procedimientos Administrativos Anotada y Comentada, Tomo I, LL, 2003, pág. 116 y siguientes.

⁵ BOTASSI CARLOS, "Dominio y jurisdicción. Competencia Nacional, Provincial y Municipal, publicado en Jornadas..., página 675/676.

⁶ NdR: entendida como la parte del territorio hasta donde se extienden las facultades de una autoridad.

No debe confundirse con la jurisdicción entendida como la potestad, derivada de la soberanía del Estado de aplicar el derecho a un caso concreto, resolviendo de un modo definitivo e irrevocable una controversia, es ejercida en forma exclusiva por los tribunales de justicia integrados por jueces autónomos e independientes.

⁷ El poder de policía, en cuanto potestad reguladora del ejercicio de los derechos y del cumplimiento de los deberes constitucionales de los habitantes puede ser ejercido concurrentemente por la Nación y las Provincia. Destaca Marienhoff, con cita de Gonzáles Calderón, que "poderes concurrentes" significa que, en situaciones determinadas, ciertos poderes pueden ser ejercidos, indistintamente, por Nación o por las provincias. "Son consecuencias tales facultades concurrentes de la armonía del conjunto, de la unidad de fines y concordancia de propósitos que supone nuestro régimen de gobierno (COMADIRA JULIO R, Derecho Administrativo, 2da edición, Lexis Nexis, Abeledo – Perrot, 2003, página 698)

⁸ Art. 121 CN: Las provincias conservan todo el poder no delegado por esta constitución al Gobierno Federal, y el que expresamente se hayan reservado por pactos especiales al tiempo de su incorporación.

⁹ BOTASSI CARLOS, opinión y obra citada, página 678.



IV.- b.- Titulares de Competencia en Jurisdicción del Puerto de Mar del Plata

Hasta 1992 los puertos argentinos respondían a la siguiente estructura: 1) puertos públicos comerciales que dependían de la Administración General de Puertos (AGP)¹⁰, 2) puertos privados industriales y 3) terminales privadas con régimen legal precario.

A partir de la denominada "Reforma del Estado"¹¹, el gobierno nacional encaró un profundo programa de desregulación, privatización y descentralización de las actividades marítimas y portuarias¹².

En ese contexto –y como consecuencia del convenio suscrito entre el Estado nacional y la provincia de Buenos Aires el 12/6/1991– se produjo la transferencia de puertos de la Nación a la órbita provincial¹³.

Ello implicó trasladar al gobierno provincial la atribución de administrar y explotar comercialmente los puertos ubicados en jurisdicción provincial.

En el ámbito local esa competencia luego fue asignada al Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, ente de derecho público no estatal creado por Decreto provincial 3572/1999, cuyas atribuciones propias y finalidad funcional son las mismas que, con carácter genérico y bajo el rótulo administración, prescribe el art. 12 de la ley 24093.

Sus funciones básicamente son la administración y explotación portuaria (*cfr.* arts. 12 de la ley 24093 y 1° del Acta de Transferencia de la Administración Portuaria Bonaerense al Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata)¹⁴ y su estructura organizacional esta conformada por un Directorio de composición Plural, el cual se integra con representantes del sector privado, gremial, provincial y municipal

En la faz dominial, como consecuencia de lo dispuesto por los arts. 11, 12 y concordantes de la ley de puertos 24093 y el art. 12 inc. b) del decreto reglamentario 769/1993, el puerto de Mar del Plata debería ser parte del dominio público provincial.

No obstante, se advierte que la transferencia dominial convenida en 1992 entre la Nación y la provincia aún no se ha formalizado¹⁵, lo que relativiza la afirmación precedente.

En suma, en jurisdicción puerto de Mar del Plata y como a continuación se analizará, existen competencias nacionales, provinciales y municipales, debiendo tenerse presente que como antes se apuntó, en nuestra organización constitucional puede existir jurisdicción federal o provincial sin domino de aquella y domino sin jurisdicción.

¹⁰ La "AGP" tenía asignada como función principal la regulación de todo lo atinente a inversión y prestación de servicios portuarios, atribución que era a su vez compartida con la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

¹¹ V. leyes 23696, 23697, 24307, 24903 y decretos 2074/1990, 906/1991, 2284/1991, 2694/1991, 817/1992 y 769/1993, entre otros.

¹² Puede ampliarse en FUNDACIÓN DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS LATINOAMERICANAS, *La regulación de la competencia y de los servicios públicos*, FIEL, Bs. As. 1999, p. 339 y ss.; GORDILLO, AGUSTÍN, "Desregulación y privatización portuaria", *RDA*, n° 9 á 11, Depalma, p. 31 y ss.; y SANONER, Marcelo F., *Reflexiones en torno a la desregulación portuaria*, LL, 1994-E, p. 969, entre otros.

¹³ La legislatura provincial ratificó el traspaso por medio de la ley 11206, reglamentada por decreto 1579/1992.

¹⁴ Puede ampliarse en GUIRIDLIAN LAROSA, JAVIER, "Deslinde de competencias nacionales, provinciales y municipales en jurisdicción portuaria (con especial referencia al puerto de Mar del Plata y su consorcio portuario regional)", *RAP*, n° 282, p. 15 y ss.

¹⁵ V. dictamen del Procurador fiscal subrogante ante la CSJN emitido el 6/4/2006 en los autos "Recurso de hecho deducido por la Fiscalía de Estado de la Pcia. de Bs. As. en la causa 'ODANO'", resuelta el 27/12/2006 por la Corte Suprema de Justicia de la Nación.



IV.- b.- i.- Deslinde de Competencias del Estado Nacional en Jurisdicción Portuaria

Como resulta del art. 4º de la Ley 24093, compete al Estado Nacional la habilitación de “todos los puertos comerciales o industriales que al comercio internacional o interprovincial”¹⁶.

También se ha considerado que el estado nacional conserva potestades “inherentes a la temática vinculada con la legislación laboral, aduanera, ambiental, sanitaria, de la navegación, comercial y de policía de seguridad.”¹⁷. El resto de las actividades portuarias se encuentra en cabeza del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata.

IV.- b.- ii.- Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata

Como dijimos, el Poder Ejecutivo Provincial a través del Decreto 3572/99 creó un Ente Público no estatal al que denominó “Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata” y delegó¹⁸ en él, a partir del primero de noviembre de 2000, todo lo relativo a la Explotación, Administración y Gestión del Puerto de Mar del Plata.

Lo expuesto dimana no solo del art. 12 de la Ley 24.093, sino también del art. 1º del Acta de Transferencia de la Administración Portuaria Bonaerense al Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, así también del estatuto regulatorio de su accionar, aprobado como anexo I del Decreto Provincial 3572/99¹⁹.

A partir de esto, el Consorcio Portuario es a partir de allí, responsable de las políticas que se fijan para el otorgamiento de Permisos de Uso; la determinación y aplicación de tarifas; la facturación y cobro de servicios; las habilitaciones; las Sanciones; el Ingreso y Egreso de buques a la Estación Portuaria; y, la circulación en áreas restringidas, entre otras competencias.

Es importante destacar que hasta la conformación de aquel no estaban representados los sectores privados ni gremiales y que, a partir de su creación, dado su carácter regional se encuentra representados el gobierno de la provincia, el gobierno municipal, la UCIP, la Bolsa de Comercio, el sector exportador de la producción, de la pesca, de empresas turísticas y de municipios de la zona.

Con respecto a su estructura organizacional²⁰, está dirigido por un directorio, integrado por once miembros. Su Presidente es representante del Poder Ejecutivo Provincial, quien lo nombra.

Los restantes directores son designados: uno de ellos por el poder ejecutivo del Partido de Gral. Pueyrredón y el resto por la Dirección Provincial de actividades Portuarias, a propuesta de Cámaras y Asociaciones Portuarias marplatenses.

Cuenta también con Asesoría Letrada Legal y Laboral.

¹⁶ Cfr. incs. 10 y 13 del art. 75 de la Const. nac. y art. 8º de la *ley de navegación* 20094.

¹⁷ GUIRIDIAN LAROSA, J., op. cit., p. 18.

¹⁸ El CPRMDP ejerce función administrativa por delegación, circunstancia que no solo ha sido admitida por la doctrina y la jurisprudencia, sino que emana de su propio estatuto de conformidad con lo establecido por el art. 4, 7 y 30 (Conf. GUIRIDIAN LAROSA, obra y opinión citada, pág. 17).

¹⁹ En particular, la regla en el Decreto Provincial 3752/99 surge del art. 7º el cual establece: “...El Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata tendrá por objeto y serán sus funciones: a) Administrar y explotar el Puerto de de Mar del Plata...” (Conf. GUIRIDIAN LAROSA, obra y opinión citada, pág. 17), recordando también el citado autor que: “... la función básica que se le atribuye al CPRMDP es la que con anterioridad se hallaba en cabeza de la autoridad Provincial, por delegación que a su vez se había formulado el Estado Nacional. En efecto, tal como resultaba del artículo 8º del Decreto 1579/92, reglamentario de la ley bonaerense 11.206 “El Delegado Administrador tendrá la función de administrar y fiscalizar la explotación comercial de la delegación portuaria a su cargo...”

²⁰ El actual Directorio conforme lo dispone el artículo 16 de su Estatuto - Decreto 3572/99 - esta integrado por: Dos miembros, designados por el Poder Ejecutivo Provincial en su representación (PRESIDENTE y GERENTE GENERAL); un miembro, en representación de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredón, designado por su Departamento Ejecutivo y siete representantes de Cámaras y Asociaciones, industriales, comerciales y gremiales del quehacer portuario y de actividades turísticas, mineras, agropecuarias y de servicios del área de influencia del Puerto Regional de Mar del Plata, designados por la Dirección Provincial de Actividades Portuarias, dependiente del Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires. Las asociaciones son: SIMAPE, APDFA, CAIPA, CÁMARA PERMISONARIOS, FECCOAPORT, CÁMARA ARMADORES, CAMECO.



En cuanto al control de sus actos administrativos el mismo compete a la Fiscalía de Estado de la Provincia de Buenos Aires, y en lo que concierne a la Administración Contable y Financiera, esto se encuentra a cargo de una Auditoría Externa y el Honorable Tribunal de Cuentas de la Provincia de Buenos Aires.

Por último, internamente está organizado en áreas profesionalizadas, a cargo de una Gerencia General²¹.

IV.- b.- iii.- Deslinde de competencias del Municipio de General Pueyrredón

Por último corresponde tratar lo relativo al ámbito de atribución competencial reservado al municipio en la zona de intereses de la unidad portuaria Mar del Plata.

Sobre esta cuestión los autores sostienen la inexistencia de competencias municipales dentro de la jurisdicción portuaria en cuestión²², sosteniendo que excluidas que fueren aquellas potestades conferidas al CPRMDP a través de su decreto creacional, toda otra competencia, ya sea en materia reglamentaria, impositiva, ambiental, sanitaria, urbanística, etc., se halla en cabeza del Estado Provincial, sin perjuicio de las atribuciones ejercidas de manera concurrente entre el Estado Nacional y la Provincia.

Sin perjuicio de ello apuntan que no debe perderse de vista la circunstancia que la tutela de los intereses comunales en jurisdicción de la unidad portuaria Mar del Plata se halla ejercida por los representantes de las distintas municipalidades que poseen en el Directorio del CPRMDP, lo cual les asegura una participación en la adopción de las medidas que hacen a la esfera de atribuciones que dicho ente tiene asignadas.

A fin de corroborar lo expuesto el autor en comentario menciona a título de ejemplo el conflicto de competencia suscitado entre la provincia y la municipalidad de General Pueyrredón en lo relativo al poder de imposición tributaria, citando al respecto una controversia donde tuvieron oportunidad de expedirse los órganos de contralor previstos en la Constitución de la Provincia de Buenos Aires - la Asesoría General de Gobierno, la Contaduría General de la Provincia de Buenos Aires y la Fiscalía de Estado - que dictaminaron en sentido contrario a la existencia del mentado poder de imposición por parte del municipio en la esfera del Puerto de Mar del Plata.

Pocas líneas después y con justificación en el artículo 123 de la Constitución Nacional²³, sostiene en cuanto al deslinde de competencias Nación - Provincia en materia de poder de Policía que "*...parecería más conveniente reconocer una atribución concurrente de tal potestad - dentro de las cuales quedarían comprendidas, entre otras, las materias relativas a salubridad, higiene, urbanísticas y ambientales - entre la provincia de Aires y los municipios incluidos dentro de la zona de intereses de la jurisdicción portuaria provincial, en tanto de tal circunstancia no se derive una "repugnancia efectiva" entre las respectivas regulaciones ni se menoscabe ningún fin o interés público provincial relevante...*".

Opinión esta que compartimos si tenemos en cuenta que antes de operarse la transferencia a favor de la provincia de Buenos Aires, el dominio, administración y explotación del puerto correspondía al Estado nacional, que vino a delegar sus facultades en materia de administración y explotación a la provincia. De modo que la situación -desde el punto de vista del municipio- se mantuvo inalterada. Antes -cuando la administración y explotación eran ejercidas directamente por la Nación- y ahora -cuando tales atribuciones pasaron a manos de la provincia de Buenos

²¹ Gerencia operativa, gerencia de explotación y marketing, gerencia contable y financiera, gerencia de administración y personal, gerencia de obras.

²² GUIRIDIAN LAROSA, J, op. cit. p. 19.

²³ Artículo que recepta constitucionalmente la autonomía municipal.



Aires– los municipios en cuyos territorios se hallan enclavadas las áreas portuarias conservan su poder de policía y tributario local²⁴.

Las potestades que han sido delegadas a la provincia de Buenos Aires con relación al Puerto marplatense –sin perjuicio de las que conserva el Gobierno Nacional– han sido las de administración y explotación portuaria. De allí que toda materia que no se relacione específicamente con la actividad portuaria no ha variado, más allá de los cambios normativos producidos en la década anterior. Por lo que se mantiene en cabeza de las autoridades locales.

En este sentido la Asesoría General de Gobierno, al ser consultada por el control de sanidad e higiene en puestos de elaboración y expendio de alimentos en el área del puerto de Bahía Blanca, sostuvo que debe aplicarse la doctrina de la interferencia reconociendo la potestad de policía municipal en aquellas materias en que no se interfiera *“...(aunque fuere indirectamente) en la prestación de los servicios para los cuales el establecimiento de utilidad nacional (ahora provincial) fue creado”*.

Por ese motivo concluyó que los *“... locales destinados a elaboración y expendio de alimentos no se vinculan directamente con la actividad específicamente portuaria, por lo que se encuentran sujetos al contralor comunal...”*²⁵.

Justamente con base en la existencia concreta de diferentes materias en el ámbito portuario es que el cuarto párrafo del art. 6º del decreto 769/1993 – reglamentario de la ley de actividades portuarias 24093– establece que: *“La autoridad portuaria de la jurisdicción a la que pertenecen sólo podrá cobrarles las tasas relacionadas a los servicios específicos que les brindan, sean directos o indirectos”*.

Es decir, los servicios específicos a los que se refiere la norma son los servicios típicos de la actividad –v.gr. tasas de dragado, movimiento de mercaderías, etc.– los cuales son prestados por la autoridad portuaria. Pero el resto de los servicios son a cargo de la comuna.

Resumiendo, con relación a la potestad tributaria del municipio tanto la postura de la Asesoría de Gobierno de la provincia de Buenos Aires como la sostenida por diversos pronunciamientos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación²⁶ y de la Provincia admiten esta facultad en territorios sometidos a la jurisdicción nacional o provincial.

Así lo ha advertido la Procuración del Tesoro, receptando un criterio anterior de la Corte Suprema²⁷ en casos vinculados con los reclamos provinciales en establecimientos de utilidad nacional que tratan idéntica situación que la de los reclamos de potestades municipales en establecimientos provinciales²⁸ y, más

²⁴ En este sentido, ya un decreto nacional del 16/6/1891 disponía: *“Queda sujeto a la jurisdicción municipal el nuevo Puerto de la Capital, tanto en las secciones libradas ya al servicio público como por lo que respecta a las que se hallan aún en construcción, en todo cuanto concierne a los servicios a cargo de la Municipalidad y el cumplimiento de las ordenanzas vigentes o que dictare en virtud de sus atribuciones”* (art. 1). Ello fue ratificado por decreto del 4/5/1927: *“Sin perjuicio de la jurisdicción nacional, declárase de jurisdicción municipal, en cuanto se refiera al ejercicio de los poderes meramente locales, las obras efectuadas en la ribera del Río de la Plata y las demás a efectuarse en todo su frente”* (art. 1) y con posterioridad por decreto 10167 del 18/12/1964, del que cabe destacar su tercer considerando: *“Que a la luz de los antecedentes históricos y constitucionales, de la doctrina y de la jurisprudencia, cabe resaltar así que la jurisdicción nacional en la zona portuaria de la Capital Federal, lo es a los fines de la navegación, policía aduanera y defensa nacional, en tanto que la municipal se ejerce en ese lugar en todo lo referente a la seguridad, higiene, moralidad y, en general, en todo lo concerniente a los intereses permanentes y directos de la ciudad y de sus habitantes”* (BOCBA, 120. *“Límites y jurisdicción”*, p. 35 y B.O., 12/1/65).

²⁵ *Dictamen* del 19/5/1999 suscripto por el Dr. SAÚL ARCURI

²⁶ *“OPERADORES DE ESTACIONES DE SERVICIO SA”*, LL, 1998-D, p. 2197.

²⁷ Expuesto en Fallos 308:647; 312:1870; 314:1725 y 314:1796.

²⁸ *Dictamen* 222:230: *“...la supresión de la jurisdicción provincial debe limitarse a los casos en que su ejercicio interfiera con la satisfacción del propósito de interés público que requiere el establecimiento nacional, pero, como el ejercicio de una facultad por la provincia en los enclaves de jurisdicción federal... incide siempre en aquéllos, la pauta para aceptar o rechazar las facultades locales no es la incidencia*



recientemente, la Asesoría General de Gobierno²⁹ y Contaduría General de la Provincia³⁰.

IV.- c.- Otras competencia en el Puerto de Mar del Plata.

Formulamos a continuación una breve descripción de algunas otras competencias que se presentan en el Puerto de Mar del Plata, describiendo la actuación de sus titulares.

IV.- c.- 1.- Autoridad Portuaria Nacional.

Se trata de un organismo dependiente de la Secretaría de Transporte de la República Argentina, Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dependiente del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

Según la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, la responsabilidad primaria de la Dirección Nacional de Puertos es la contemplada en el Decreto 1142/2003 que propone elaborar, proponer y ejecutar las políticas, planes y programas definidos por la Autoridad Portuaria Nacional. Dichos puntos han de llevarse a cabo mediante las siguientes acciones:

- i.** Planificar y controlar el cumplimiento de las políticas, planes y programas de la Autoridad Portuaria Nacional.
- ii.** Asesorar técnicamente en materia portuaria a la Autoridad Portuaria Nacional y a los organismos públicos y/o privados que lo requieran.
- iii.** Intervenir en el control de los procedimientos de habilitación de puertos.
- iv.** Coordinar la acción de los distintos organismos del Estado Nacional y entes privados que interactúan en el ámbito portuario.
- v.** Fiscalizar las actividades operativas de los puertos de acuerdo con la legislación vigente.
- vi.** Intervenir en la aplicación del régimen disciplinario por el incumplimiento de las disposiciones legales y/o reglamentarias en que incurrieran los titulares de las administraciones portuarias públicas y privadas.

IV.- c.- 2.- Dirección Nacional de Vías Navegables.

La responsabilidad primaria de este organismo es efectuar la propuesta y control de ejecución de las políticas y planes referidos a la actividad en las vías navegables. Las principales acciones que este organismo lleva a cabo son:

- i.** Coordinación de estudios para la actualización de la normativa vigente en lo referente a modalidades operativas, aptitudes técnicas de equipos, seguros, régimen tarifario y toda otra norma vinculada con las acciones de su competencia.
- ii.** Asistir al Subsecretario de Puertos y Vías Navegables en la elaboración y desarrollo de las políticas del sector
- iii.** Ejercer el control de los trabajos de dragado, balizamiento y relevamiento de las vías navegables troncales.

sino su compatibilidad con lo afectado o inherente a esa utilidad nacional, en el sentido de que ésta no se vea condicionada, menoscabada o impedida.

²⁹ Expediente provincial n° 2400-2003/2001 donde sostuvo que la legislación tributaria municipal puede aplicarse "...con relación a los hechos imponible que regule la misma..." y que "...en este marco, se advierte que dilucidar el tema requiere determinar las actividades que en el puerto constituyen hecho imponible a los fines de la aplicación de la tasa (seguridad e higiene), en el marco de la ordenanza fiscal respectiva, cuestión de hecho que debería dirimirse entre las jurisdicciones particularmente afectadas".

³⁰ "...que el conflicto de competencia dado entre la Autoridad Comunal y esa Autoridad Portuaria, debe resolverse entre las jurisdicciones afectadas en el marco de la pertinente Ordenanza Fiscal". En igual sentido la Fiscalía de Estado de la provincia afirmó que "...la Municipalidad tiene la facultad de imponer tasas y contribuciones... en las materias que le son propias... y no se deben generar dobles imposiciones".



- iv.** Participar en el proceso de otorgamiento de concesiones y dictado de declaratorias para la ejecución de obras en las vías navegables.
- v.** Intervenir y preparar la documentación y especificaciones relativas a los trabajos de dragado, relevamiento y señalización por administración o por terceros.
- vi.** Elaborar y proponer políticas relativas a la promoción de emprendimientos que involucren la participación del personal y los activos de la Dirección Nacional.
- vii.** Programar y supervisar la distribución y movimiento de embarcaciones y equipos para el cumplimiento de sus objetivos.

IV.- c.- 3.- Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo.

La responsabilidad principal de la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo es la de elaborar, proponer y ejecutar las políticas, planes y programas referidos al transporte fluvial, marítimo y lacustre.

Sus acciones más relevantes resultan:

- i.** Participar en la política concerniente a la Marina Mercante Nacional.
- ii.** Proponer acciones para que la Marina Mercante Nacional alcance niveles de competitividad en el Mercado Internacional.
- iii.** Intervenir en estudios técnicos, económicos e institucionales.
- iv.** Supervisar las actividades vinculadas al registro, tráfico y servicios de transporte por agua de pasajeros y cargas.
- v.** Supervisar el cumplimiento de normas atinentes a la industria e infraestructura naval.

IV.- c.- 4.- Prefectura Naval Argentina³¹

De acuerdo a su Ley General, la Prefectura Naval Argentina tiene jurisdicción y competencia en mares, ríos, lagos, canales y demás aguas navegables destinadas al tránsito y comercio interjurisdiccional y los puertos sometidos a jurisdicción nacional; en la Antártida Argentina; las islas Malvinas y demás islas del Atlántico Sur, en las costas y playas marítimas y fluviales; en las Zonas de Seguridad de Frontera Marítima y en las márgenes de los ríos navegables.

Entre los puntos más importantes de su misión se encuentran:

- i.** La seguridad de la navegación, siendo policía de seguridad y judicial.
- ii.** La lucha contra incendios y otros siniestros,
- iii.** La asistencia y salvamento.
- iv.** La prevención y lucha contra la contaminación proveniente de buques.
- v.** El control de mercancías peligrosas.
- vi.** Las comunicaciones para la seguridad de la navegación.
- vii.** Ser policía auxiliar aduanera, de migraciones y sanitaria, basándose en la Ley General de la Prefectura Naval Argentina, convenios internacionales y otras leyes y reglamentos que rigen la navegación, tanto comercial como deportiva y la protección del medio ambiente.
- viii.** La seguridad de la vida humana en el mar.
- ix.** Registro y habilitación del personal navegante.
- x.** Reflotamiento de buques.
- xi.** Control de transporte por agua de mercancías peligrosas.
- xii.** Asistencia a comunidades costeras.
- xiii.** Vigilancia de las aguas jurisdiccionales.

A su vez, la Prefectura Naval Argentina es el organismo a cargo del otorgamiento de matrícula a los buques pesqueros y el control de los aspectos

³¹ Información obtenida de la página Web de la Prefectura Naval Argentina (<http://www.prefecturanaval.gov.ar>).



referidos a la seguridad de la vida en el mar y de la contaminación provocada por la actividad de la flota. Este ente tiene las atribuciones de rector de Puerto.

Junto con la Armada de la República Argentina, realiza las tareas de patrullaje relacionadas con la actividad pesquera (agua y aire), incluyendo lo relativo a la vigilancia de la actividad de buques de bandera extranjera, en el caso de incursiones de éstos en la ZEE. La Fuerza Aérea Argentina también en las tareas de vigilancia en el mar.

IV.- c.- 5.- Dirección General de Aduanas³²

Es uno de los dos Organismos que integran la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), y tiene a su cargo la aplicación de la legislación relativa a la importación y exportación de mercaderías, como así también el control del tráfico de los bienes que ingresan o egresan en el territorio aduanero. Su función principal es valorar, clasificar, verificar y controlar la entrada y salida de mercaderías, como así también los medios en que son transportadas, asegurando el cumplimiento de las disposiciones vigentes.

La Aduana colabora en el resguardo de intereses del Estado, tales como la seguridad nacional, la economía, la salud pública y el medio ambiente, vedando el flujo de mercaderías peligrosas o ilegales.

Las estrategias principales de la Aduana se vinculan con la facilitación y potenciación del comercio exterior y la verificación oportuna, a través de la sistematización y actualización permanente del servicio, dentro del contexto de una nueva gestión pública. Tiene jurisdicción y competencia en todos los puertos habilitados. Sus principales tareas son:

- i.** Intervenir en el estudio y formulación de los proyectos de aranceles, cuotas compensatorias y demás medidas de regulación y restricción del comercio exterior.
- ii.** Dar cumplimiento a los acuerdos y convenios que se celebren en materia aduanera.
- iii.** Realizar el seguimiento y control de la operatoria de comercio exterior de los distintos operadores que actúan en todo el país a través de las distintas Aduanas.
- iv.** Controlar que el ingreso y egreso de mercaderías, pasajeros y medios de transporte se realice de acuerdo a lo establecido en el Código Aduanero y el Mercosur.
- v.** Procurar el cumplimiento de los derechos aduaneros.
- vi.** Ejercer los mecanismos de control que prevean y eviten la comisión de delitos como el contrabando, tráfico de armas y de narcóticos.

IV.- c.- 6.- Dirección Nacional de Migraciones³³

La Dirección Nacional de Migraciones es un organismo descentralizado que depende del Ministerio del Interior, cuya misión es aplicar la política y normativa migratoria de la República Argentina.

Es el órgano de aplicación de la Ley 25.871, con competencia para entender en la admisión de extranjeros en el territorio nacional, y en el egreso de personas, sean nacionales o no, de la República Argentina. En cumplimiento de su misión, otorga y cancela permisos de ingreso; concede habilitaciones de salida del país; autorizaciones de residencia transitorias, temporarias o permanentes; prórrogas de residencias y cambios de categorías migratorias.

Asimismo, ejerce el control de permanencia de extranjeros en la República Argentina a través de inspecciones dispuestas por iniciativa propia o a

³² Información obtenida de la página Web de la AFIP (www.afip.gov.ar/Aduana).

³³ Información extraída de la Web oficial de Dirección Nacional de Migraciones (<http://www.migraciones.gov.ar/>).



requerimiento de autoridad judicial o administrativa, ya sea nacional, provincial o municipal.

Por otra parte, es el ente encargado de la fiscalización del ingreso y egreso de personas a nuestro territorio. A tal fin, tiene competencia para definir cuáles son los lugares y horarios en los que el tránsito internacional de personas puede llevarse a cabo legalmente, estableciendo pasos habilitados regulares o eventuales.

El Organismo es competente en todo el territorio de la Nación Argentina en función de lo establecido por la Ley de Migraciones, siendo sus objetivos principales son:

- i. Dirigir el control migratorio de ingreso y egreso de personas por los lugares habilitados en todo el territorio nacional.
- ii. Otorgar residencias y regularizar la situación migratoria de los extranjeros en el territorio Nacional.
- iii. Otorgar certificados que le permitan a los extranjeros realizar trámites administrativos o de otra índole.

IV.- c.- 7.- Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social³⁴

El Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social es un organismo nacional, dependiente del Poder Ejecutivo, que tiene la misión de servir a los ciudadanos en las áreas de su competencia.

Es parte de la estructura administrativa gubernamental para la conformación y ejecución de las políticas públicas del trabajo y la seguridad social. Propone, diseña, elabora, administra y fiscaliza las políticas para todas las áreas del trabajo, el empleo y las relaciones laborales, la capacitación laboral y la Seguridad Social.

El Decreto N° 355/02 establece las áreas de acción del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS). Compete al Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social asistir al Presidente de la Nación y al Jefe de Gabinete de Ministros en orden a sus competencias, en todo lo inherente a las relaciones y condiciones individuales y colectivas de trabajo, al régimen legal de las negociaciones colectivas y de las asociaciones profesionales de trabajadores y empleadores, al empleo y la capacitación laboral y a la seguridad social.

IV.- c.- 8.- Dirección Nacional de Registro, Fiscalización y Sanidad de Fronteras.

Depende de la Subsecretaría de Políticas, Regulación y Fiscalización dependiente de la Secretaría de Políticas, Regulación e Institutos del Ministerio de Salud de la Nación.

Su misión consiste en entender en las acciones pertinentes al registro nacional y federal de los recursos humanos de la salud -médicos, odontólogos y personal de actividades de colaboración- a fin de contar con registros actualizados y armonizados; entender en los aspectos de ética profesional relacionados con los recursos humanos en salud y coordinar las acciones de habilitación, control y fiscalización sanitaria de establecimientos vinculados con la salud, debiendo coordinar las acciones necesarias a los efectos de asegurar el acatamiento de las normas sanitarias reglamentarias, referidas al ingreso y/o egreso del país de personas, cosas y productos y/o material biológico con fines de diagnóstico e investigación³⁵.

³⁴ Información suministrada por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (<http://www.trabajo.gov.ar>)

³⁵ Ver decreto nacional 1343/07 y sus Anexos.



IV.- c.- 9.- Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos.

La Autoridad de aplicación de la Ley Federal de Pesca es la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos (SAGPyA), dependiente del Ministerio de Economía y Producción. Dentro de la Secretaría, el organismo específico es la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, quien tiene delegadas funciones de la Autoridad de Aplicación Ley. La Autoridad de Aplicación conduce y ejecuta la política pesquera, fiscaliza las CMP por especie, emite las cuotas de captura anual por buques, por especies, por zonas de pesca y tipo de flota, emite los permisos de pesca previa autorización del Consejo Federal Pesquero, estando a su cargo el seguimiento, control y vigilancia de la actividad pesquera, la elaboración de sistemas de estadísticas del sector, la aplicación de sanciones, el funcionamiento del Registro de la pesca, la percepción de los derechos de extracción. Corresponde a esta Subsecretaría intervenir, en lo que hace al ámbito de jurisdicción nacional, en lo relativo a la pesca continental.

Actualmente de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura depende la Dirección Nacional de Administración Pesquera, la que asiste o asesora a la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura y ejecuta, según los casos, las obligaciones de ésta. De esta Dirección dependen a su vez la Dirección de Acuicultura y la Dirección de Administración y Fiscalización Pesquera. Esta última tiene a su cargo la vigilancia de las actividades de pesca, en tanto la de Acuicultura diseña y ejecuta programas de promoción, difusión y extensión de la acuicultura, evalúa los proyectos para el otorgamiento de permisos y habilitaciones, lleva el registro de los mismos, realiza la inspección control y vigilancia de las actividades acuícolas con el apoyo u la coordinación de instituciones provinciales, interviene en la exportación de los productos acuícolas a través de la tipificación y control de calidad, en coordinación con los organismos competentes, recoge la información básica y realiza estudios para la formulación de políticas.

La SAGPyA cuenta, además, con organismos descentralizados aunque dependientes de ella: el Instituto de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) y el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA).

IV.- c.- 10.- Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria.

Es un organismo descentralizado dependiente de la Secretaría de Agricultura Ganadería, Pesca y Alimento, que depende del Ministerio de Economía.

“El Senasa es el organismo del Estado argentino encargado de ejecutar las políticas nacionales en materia de sanidad y calidad animal y vegetal y verificar el cumplimiento de la normativa vigente en la materia.

“El Senasa entiende asimismo en la fiscalización de la calidad agroalimentaria, asegurando la aplicación del Código Alimentario Argentino para aquellos productos del área de su competencia.

“También es de su competencia el control del tráfico federal, importaciones y exportaciones de los productos, subproductos y derivados de origen animal y vegetal, productos agroalimentarios, fármaco-veterinarios y agroquímicos, fertilizantes y enmiendas.

“En síntesis, el Senasa planifica, organiza y ejecuta programas y planes específicos que reglamentan la producción, orientándola hacia la obtención de alimentos inocuos para el consumo humano y animal.”³⁶

IV.- c.- 11.- Consejo Federal Pesquero.

La Ley Federal de Pesca crea al Consejo Federal Pesquero, presidido por el Secretario de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos (facultad delegada en el

³⁶ Descripción de funciones extraída de www.senasa.gov.ar.



Subsecretario de Pesca y Acuicultura), conformado por un representante del Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación (Secretaría de Ambiente y Desarrollo sustentable), un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la Nación, dos representantes del Poder Ejecutivo Nacional y un representante por cada una de las provincias con litoral marítimo (Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur).

El Consejo Federal Pesquero³⁷ es el organismo responsable del establecimiento de la política pesquera, de la política de desarrollo y de la de investigación, establece las Capturas Máximas Permisibles (CMP) por especie basadas en el resultado de los estudios del INIDEP, fija las cuotas anuales de captura por buque, especies, áreas de pesca y tipo de flota, aprueba los permisos de pesca comercial y experimental, asesora a la autoridad de aplicación en las negociaciones internacionales, establece los derechos de extracción y regula el sector de pesca artesanal a través del establecimiento de una cuota de reserva para este grupo. En el ámbito del Consejo funciona una Comisión Asesora Honoraria constituida por dos Subcomisiones, una que nuclea a las asociaciones empresarias y otra a las asociaciones de trabajadores del sector.

IV.- c.- 12.- Servicio de Justicia.

La Justicia Federal tiene jurisdicción y competencia en puertos y aguas nacionales en los delitos y hechos de carácter federal, conforme a las leyes que organizan los tribunales federales, contando con la Prefectura Naval como policía de prevención y auxiliar de la justicia.

IV.- d.- Conclusiones.

Solo resta a modo de síntesis y como colofón tener en cuenta que en jurisdicción Puerto de Mar del Plata coexisten competencias de los Estados Nacional, Provincial y Municipal que suponen la existencia de una norma que determine la aptitud de obrar de cada uno de ellos.

Compete al Estado Nacional la habilitación de todos los puertos comerciales e industriales que involucren el comercio internacional e interprovincial y potestades inherentes en materias vinculadas con la legislación laboral, aduanera, ambiental, sanitaria, de navegación, comercial y de policía de seguridad.

Por otra parte, en virtud de la transferencia de la unidad puerto de Mar del Plata que Nación hizo en favor de Provincia de Buenos Aires y la creación del ente público no estatal denominado Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, que ejerce función administrativa por delegación de la primera, compete a este la "administración y explotación" del puerto de Mar del Plata.

Con respecto de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredón, entendemos que entre ésta y el Consorcio Portuario Regional existe una atribución concurrente de competencias en tanto de tal circunstancia no se derive una repugnancia efectiva entre las respectivas regulaciones ni se menoscabe ningún fin o interés público provincial relevante.

³⁷ En cuanto a las Resoluciones del Consejo Federal Pesquero, ver www.cfp.gov.ar



V.- Puerto de Mar del Plata.

V.- a.- Historia del Puerto de Mar del Plata.

La actividad de puerto pesquero se inició años antes de ser fundada oficialmente Mar del Plata, siendo su primera denominación Puerto de Laguna de los Padres, no encontrándose por cierto en su actual ubicación.

Los pescadores que se habían establecido en Buenos Aires, en la Boca o el Tigre, a partir de 1886 comenzaron a venir en temporada a Mar del Plata. Estos primeros trabajadores del mar eran "golondrinas", es decir no residían en forma permanente sino que lo hacían solo durante la temporada de verano. Con el paso del tiempo, se fueron quedando de forma permanente, aunque las salidas al mar fueran estacionales.

Estos vendían sus productos en los hoteles y en las casas del pueblo, yendo con sus canastas cargadas de pescados. En su gran mayoría eran italianos que utilizaban el improvisado puerto de la playa Bristol. Las primeras lanchas eran izadas, algunas con un guinche en el muelle Luro y otras arrastradas por yuntas de caballos desde la orilla.

Desde los primeros años de vida de la ciudad fueron muchos los proyectos para trasladarlo desde Punta Iglesia y darle una mejor ubicación y forma, llevándolo desde el centro hacia el actual sitio de emplazamiento. El esfuerzo era realizado tanto por vecinos como por veraneantes, naciendo de este modo la "Sociedad Anónima Puerto de Mar del Plata" cuya concesión fue otorgada por la ley nacional en octubre de 1887.

El 25 de octubre de 1906 se presentó en el Senado de la Nación un proyecto de ley por el cual se pretendía declarar "ciudad" a Mar del Plata y entre otras cosas se expresaba la necesidad de contar: "...con un gran puerto a construirse por la Nación y cuyos estudios se realizan actualmente, utilizando hasta tanto se establezca ese factor de progreso, dos amplios muelles por los cuales, con fletes económicos, no solamente envía sus productos, sino también los de sus partidos limítrofes. El movimiento de importación y exportación por vía marítima fue en 1904 de 20182 toneladas y por ferrocarril de 5887. En 1905 se registró un aumento del 50%".

V.- b.- Cronología.

1746: Los padres Tomas Falkner y Joseph Cardiel fundan la Reducción de Nuestra Señora del Pilar a orillas de la actual Laguna de los Padres, llamada entonces "de Las Cabrillas". En 1751 los jesuitas se alejan del lugar, ante la hostilidad del cacique Cangapol, quien amenaza destruir la misión.

1851: Don Pedro Capdevilla solicita al Gobierno el área de terreno donde más adelante se ubicaría Mar del Plata, siendo transferida posteriormente a Ladislao Martínez y luego a José Gregorio Lezama.

1857: Coelho de Meyrelles, portugués, compra las tierras y explota un saladero de carne ubicado al pie de la loma de Santa Cecilia, a la vera del arroyo Las Chacras, el que circulaba siguiendo el recorrido de las actuales diagonales Pueyrredón y Alberdi. Construyó un muelle de hierro donde se encontraban la pileta Municipal de Punta Iglesias, su finalidad era el abastecimiento de sal y exportación de productos del saladero. Este fue destruido por el mar.

1860: Se establece Don Patricio Peralta Ramos y compra a Coelho de Meyrelles las propiedades y el saladero, se realiza la mensura de un lote de 5865 ha donde posteriormente se funda Mar del Plata.

1862: Se habilita el Resguardo del Puerto de la Laguna de los Padres, hoy Prefectura Mar del Plata (27 de Febrero del año 1862, fecha aprobada por disposición ASHI-008-Nº 27/98 del 02 de Noviembre del año 1998).



1865: Peralta Ramos construye un muelle de madera con el mismo objeto y lugar. La igual que el anterior también es destruido.

1873: Se construye la Capilla Santa Cecilia, llamada así en recuerdo de la esposa de Peralta Ramos. Esta Capilla fue hito inicial de la traza del pueblo, amanzanado en cuadrícula.

1874: Fundación de la ciudad de Mar del Plata. Se autoriza la fundación del pueblo por Decreto firmado por el entonces Gobernador Mariano Acosta, con fecha 10 de Febrero de 1874.

1877: Arriba Don Pedro Luro, activo y emprendedor comerciante. Se hace cargo del saladero y desarrolla actividades agrícolas, ganaderas y exportadoras, dando fuerte impulso progresista, industrial y laboral a la zona.

1878: Muelle Luro; construido en prolongación actual avenida Juan B. Justo, fue el mejor construido y durable.

1879: Por Ley del 15 de Octubre de 1879 se crea el Partido de General Pueyrredón, como desprendimiento del Partido de Balcarce. El Gobernador de la Provincia Dr. Dardo Rocha, anuncia que dotará a Mar del Plata de telégrafo y sucursal del Banco Provincia y se prolongará hasta aquí la línea férrea.

1886: Fernández, Francesconi y Denicoli, fue solo un proyecto de Puerto en el Torreón. La concesión fue otorgada por Ley Nacional de fecha 25 de Octubre de ese mismo año. Incluso se abrió una suscripción de acciones para integrar el capital necesario de 1.800.000 pesos, pero al no prosperar el proyecto los planes y estudios fueron donados al Gobierno.

1905: Gardella y CIA. Imposibilitado de construir "El Gran Puerto" obtuvo una concesión para un muelle de madera en Punta Iglesias que luego fue vendido a la empresa Lloyd Comercial. El arribo de buques siguió en este muelle hasta 1916 en que fue adquirido y explotado turísticamente por Lavorante.

1905: Taglione Hnos. por Ley 4917 se le otorgó la concesión para un puerto comercial y un ferrocarril hasta Azul el cual no se concretó.

1907: el 25 de Julio Mar del Plata es declarada ciudad.

1909: El 11 de Octubre de 1909 la Ley 6499 faculta para licitar la construcción de un puerto frente a la desembocadura del arroyo del barco. Originó las actuales estructuras básicas de escolleras y muelles. La apertura de las propuestas se realizó el 14 de Julio de 1910. A la licitación se habían presentado ocho empresas: una Argentina, Carena y Luis Luiggi; una Franco-Argentina, Consortium Franco-argentín; una alemana, Philipp Holzmann y Cia. Y P.C. Goedhart de Francfort y Dusseldorf; dos inglesas, Sir John Jackson Ltd. y S. Pearson son Ltda., ambas de Londres y tres francesas, Hersen J.et G. y Schneider y Cia.; Societé des Grand Travaux de Marseille (que al año siguiente ganó la licitación de las obras del puerto de Quequén) y Allard, Dollfus, Sillard y Wiriote de París.

1911: El 07 de Enero, se firma en Buenos Aires, el contrato de construcción del puerto Mar del Plata. El monto de las obras contratadas con el gobierno argentino alcanzaba un total de 12 millones de pesos moneda nacional oro sellado y comprendía las siguientes construcciones:

- i.** Dos escolleras (rompeolas) de abrigo que partiendo de la costa llegan hasta las profundidades de unos once metros bajo cero (-11 m) y forman una rada abrigada en la que se establecerán las instalaciones del puerto.
- ii.** Dragado del antepuerto y de las dársenas de ultramar a treinta pies (-9.15 m) y de la dársena de cabotaje de veinte pies (-6.05 m).
- iii.** Construcción de los muelles de ultramar con un desarrollo de 2234 m.
- iv.** Construcción de los muelles de cabotaje con un desarrollo de 700 metros.
- v.** Revestimiento de taludes.
- vi.** Dos muelles para embarcaciones pesqueras.
- vii.** Terraplenamientos a (+5 m.) de los terrenos ganados al mar.
- viii.** Construcción de hangares y depósitos.
- ix.** Edificios para aduana, Prefectura y servicio del puerto.



- x. Pabellones y mingitorios.
- xi. Usina eléctrica para luz y fuerza motriz.
- xii. Usina frigorífica e instalación para preparación del pescado.
- xiii. Instalación de grúas de pórtico y de pared, flotantes, cabrestantes, básculas y correas transportadoras de cereales.
- xiv. Vías férreas para el servicio del puerto.
- xv. Pavimentación con adoquines.
- xvi. Servicios sanitarios y provisión de agua potable.
- xvii. Alumbrado, faros y balizas.

1913: El 24 de Febrero se inaugura oficialmente el Puerto de Mar del Plata.

1917: Se construyó la Dársena de Pescadores. A partir de entonces, los pescadores asentados en el extremo sur de la Playa Bristol, comenzaron a trasladarse al puerto dando comienzo a la población de pescadores.

1919: El 17 de diciembre, autorizado por el Poder Ejecutivo Nacional, se produce la primera habilitación, aunque provisoria, de las instalaciones del puerto Mar del Plata, para operaciones en la Dársena de Pescadores.

Al finalizar la guerra, en Europa en el año 1914, el alza mundial de los materiales y mano de obra produjo los inconvenientes propios de cualquier obra de magnitud, por lo que el Gobierno y la empresa adjudicataria recompusieron el valor económico del contrato estableciendo compensaciones que hicieron posible la continuación de los trabajos, dando fin a la construcción de ambas escolleras, de 2750 m. la Sur y 1050 la Norte, parte del muelle de cabotaje y el de ultramar con su correspondiente dragado y terraplenado, la prolongación de 1500 metros; de vías del Ferrocarril Sud (hoy conocido como Roca) y algunas obras complementarias. Con la construcción de 290 mts. De los 2234 previstos para el muelle de cabotaje, se pudo inaugurar el servicio de vapores entre Montevideo y Buenos Aires con nuestra ciudad y así el 11 de enero de 1922, hizo su entrada el vapor "Ciudad de Buenos Aires".

En relación a la actividad pesquera existían 105 lanchas que producían 9000 toneladas por año.

La inauguración oficial del muelle N° 1 de cabotaje con 300 mts. fue el 9 de Octubre de 1922.

1925: En el mes de marzo se fundó el "Club Náutico Mar del Plata", siendo su primer presidente Eduardo Peralta Ramos. En diciembre de ese año, el Ministerio de Obras Públicas de la Nación le otorgó un espacio para los botes, construyendo un galpón en el interior del Puerto.

1926: Mes de septiembre, dio origen a la Base Naval Mar del Plata.

1928: Mes de Febrero, se inauguraron en el Puerto, las obras en la dársena naval. "Apostadero Naval Base de Submarinos".

1937: El 2 de marzo, fondeo en nuestro puerto el gran trasatlántico alemán "Columbus", con 600 turistas a bordo. La nota del Boletín oficial, recalca que "por sus condiciones naturales de puerto de aguas hondas, el de esta ciudad se halla en condiciones de recibir sin inconveniente alguno a los grandes navíos".

En la década del 50, con la introducción de los saladeros para la elaboración de anchoíta y posteriormente la conservería, la industria pesquera y el puerto adquirió una importante significación llegando a constituir el principal sector de la economía local.

En los 60 la industria del congelado superó a la conservería. En lo referente a la flota pesquera se componía principalmente por embarcaciones costeras. A partir del año 1963, debido a la incorporación de unidades de altura, artes de pesca, industria y comercialización, impulsados por la política de desarrollo pesquero nacional, las capturas de la flota de altura comenzaron a superar a las de la flota costera con 98.695,5 y 59.321,8 tns respectivamente, quedando relegadas las inversiones en el sector de pesca costera.



A partir del año 1972 se inició un nuevo período de aumento de la flota pesquera en base a la importación de barcos usados, a precios muy bajos. Durante esta década surge un importante cambio estratégico en la demanda mundial de pescados por causa del agotamiento del Bacalao Noruego, que dio lugar a la explotación de la Merluza Hubbsi y en el ámbito nacional a un aumento significativo en el volumen de las exportaciones pesqueras, triplicándose entre 1970 y 1974.

Durante la década del 80 tanto las capturas como las exportaciones sufrieron altibajos erráticos a causa de factores internos y externos.

A partir de 1990 se produjeron importantes incrementos sostenidos en las exportaciones de productos pesqueros nacionales.

El Puerto de Mar del Plata fue de jurisdicción nacional hasta que en 1991 se dispuso pasarlo a la órbita de la provincia, cuestión sobre la que volvemos *ut infra*.

1992: Se produjo el cargamento de tronco más importante en la historia del puerto con 50.000 toneladas.

1996: Se registró el tonelaje de removido mas importante con 791.070 tns.

1999: Aprobado por Decreto N° 3.572 de la Pcia. De Bs. As. El puerto de Mar del Plata pasó a ser administrado por el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata.

V.- c.- Información General Puerto de Mar del Plata.

El Puerto de Mar del Plata es un puerto marítimo de ultramar, pesquero, petrolero, cerealero y de explotación turística, en el cual existe un área militar que sirve de asiento de la Base Naval Mar del Plata de la Armada Argentina.

Es el principal puerto pesquero del país movilizandovolumenes cercanos al 60% de la pesca. Para la ciudad el hecho de contar con un puerto de ultramar, le permite disponer de una puerta comercial internacional que posibilita la apertura regional.

Se encuentra situado al sur del Cabo Corrientes y en sus alrededores se encierra buena parte de la historia, la cultura y la economía local. Fue inaugurado en 1922 y resulta uno de los de mayores dimensiones de país. Las barcas de pescadores, con sus típicos colores, son una característica postal de la ciudad.

El puerto opera con Buques Tanques Petroleros, Buques Frigoríficos, Buques de Pasajeros, Buques Pesqueros y Bulk Carriers. A su vez se encuentra preparado para prestar servicios de cargas generales, y se encuentra vinculado con la salida hacia mercados internacionales de la producción regional.

Posee astilleros, talleres y terminales de reparaciones, y en base a su situación geográfica, la infraestructura de la ciudad, sus vías de comunicación y la capacidad de su mano de obra, se ha posicionado como uno de los más importantes Centros de Reparación Naval de la Argentina.

V.- c.- 1.1.- Ubicación.

Esta situado en latitud 38° 01' S y longitud 57° 32'W, Derrotero Argentino Parte 2, Cartografía S.H.N. H-250 y, sobre la ruta Nacional N° 2 en la ciudad de Mar del Plata, Partido de Gral. Pueyrredón, Provincia de Buenos Aires, a 400 Km. de la ciudad de Buenos Aires.

El puerto de la ciudad de Mar del Plata es un puerto artificial encerrado por dos importantes escolleras de núcleo de material pétreo y bloques de hormigón asentadas sobre el lecho de arena a una cota de 12 metros.

La escollera Sur tiene un trazado curvo con orientación general SO-NE y sensiblemente paralela a la línea de la costa, con una longitud de aproximadamente 2.750 metros. Constituye el cierre principal del puerto, y le proporciona protección adecuada a los oleajes dominantes del 4E Cuadrante. La escollera Norte tiene un trazado sensiblemente recto y normal a la línea de la costa con orientación ON-ES, y una longitud de aproximadamente, 1.100 metros.



Proporciona abrigo a los vientos y oleajes provenientes del 1er. Cuadrante.

V.- c.- 1.2.- Consorcio de Gestión Puerto de Mar del Plata.

Mar del Plata es un puerto provincial de uso público, administrado por una delegación dependiente de la Administración Portuaria Bonaerense. A mediados de 1999 el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires autorizó el decreto por el cual se creó el Consejo Asesor para el Puerto de Mar del Plata. Este organismo se ocupó de diseñar un plan de remodelación total del puerto apuntando a otorgarle un carácter regional y a transformar dicha estación marítima en multipropósito. Este mismo proyecto incluye la conformación de un Consorcio. La Administración y explotación del Puerto de Mar del Plata se encuentra encabezada por el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, Ente de Derecho Público No Estatal, a quien el Poder Ejecutivo Provincial, por Decreto N° 3572 / 2000, le otorgó individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa y plena capacidad para realizar todos los actos jurídicos y celebrar todos los contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones.

Es importante dar cuenta que hasta la conformación del Consorcio Regional del Puerto de Mar del Plata no estaban representados los sectores privados ni gremiales. El mismo tiene hoy representantes del gobierno de la provincia, del gobierno municipal, de la UCIP, de la Bolsa de Comercio, del sector exportador, de la producción, de la pesca, de empresas turísticas y de municipios de la zona, por tanto su carácter de regional.

V.- c.- 1.3.- Accesos al Puerto de Mar del Plata.

V.- c.- 1.3.1.- Accesos Ferroviarios

Las vías de ferrocarril correspondientes al Puerto de Mar del Plata comienzan cien metros antes de la Avenida Martínez de Hoz, y abarcan todo el tendido ubicado en el Puerto. Se encuentran conectadas con la Estación de Cargas y se extienden desde esta con rumbo a Necochea y Buenos Aires.

Este Ramal Ferroviario ha sido declarado de interés por el Consejo Asesor Puerto Mar del Plata en la reunión del 25 de Junio de 1999, aunque acompañando esta declaración del Consejo Asesor fueron recibidas notas emitidas desde el seno mismo de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial referidas a la necesidad de erradicación del asentamiento clandestino existente en los terrenos ferroviarios para reactivar el servicio, y designación de representantes de esa Unidad para integrar la Comisión Técnica para los Proyectos de Reactivación de Corredores Ferroportuarios y Ramal Mar del Plata - Buenos Aires (notas del 08/09/99 y 29/09/99 respectivamente).

La Administración Portuaria Bonaerense, en el Acta de Transferencia al Consorcio Portuario Regional de la Administración y Explotación del Puerto Mar del Plata, se comprometió a ejecutar las obras comprendidas en el Cronograma de Obras, entre las que se encuentra la Rehabilitación del ramal ferroviario desde la Estación de Cargas hasta el Puerto Mar del Plata. Si bien estas vías no se utilizan desde 1982, su estado sigue siendo bueno y pueden (y deben) ser reactivadas.

V.- c.- 1.3.2.- Accesos Viales.

Los accesos al área portuaria se realizan en forma permanente desde distintas vías de comunicación con centros de importancia nacional, principalmente a través de la Ruta Nacional N° 2. Otros centros urbanos y productivos se encuentran estrechamente ligados al Puerto Mar del Plata a través de las Rutas Provinciales N° 11, 88 y 226.



Todos los accesos mencionados se encuentran pavimentados y en óptimas condiciones de uso, siendo el primero de los citados una autovía. De manera secundaria para el sector productivo, el Puerto posee vías de acceso y egreso a través de las Avenidas Vértiz y Ortiz de Zarate, tanto como turísticamente a partir de las Avenidas Martínez de Hoz, Juan B. Justo y Calle 12 de Octubre.

V.- c.- 1.3.3.- Accesos Acuáticos.

El área portuaria posee un único acceso por vía acuática desde mar abierto, a través de su canal de acceso fijado en enfilación 238° 39'. El ancho del mismo es de 120 metros, con una longitud de 700 metros y posee con relación al cero local, una profundidad de 11 metros.

Existe también un canal de acceso secundario fijado en enfilación 216° 20' que inicialmente contaba con idéntica profundidad y hoy apenas supera los 9 metros (30 pies) de profundidad, y que es el que se está utilizando actualmente ya que la estación marítima local experimenta desde hace ya mucho tiempo serias limitaciones operativas debido a que la Escollera Sur provoca que se acumule arena en la boca de acceso al puerto, obstruyendo por completo el canal de ingreso principal. Por ese motivo los buques están obligados a utilizar el canal alternativo, de dimensiones menores, que también suele verse amenazado por la acumulación de sedimentos.

Para dar una idea general, los trabajos de dragado de la Unidad Puerto Mar del Plata consideran una sedimentación anual de hasta 250.000 m³, con un mínimo anual garantizado de 120.000 m³, comprometiendo principalmente en el canal de acceso y antepuerto.

V.- d.- Deficiencias Operativas en los Accesos.

V.- d.- 1.- Accesos Viales.

En lo que respecta a accesos viales el ensanche de la Av. Martínez de Hoz contribuyó notablemente a la hora de mejorar tanto el ingreso y egreso de camiones y utilitarios al Terminal Portuario como así también el tránsito de vehículos que aumenta por motivos netamente estacionales desde diciembre a marzo.

Sin embargo desde nuestra perspectiva consideramos esencial y urgente que el Municipio ejecute acciones tendientes a mejorar la infraestructura general del barrio Puerto. Los principales aspectos a tenerse en cuenta en lo que respecta a accesos viales son:

- i. Mejor iluminado del barrio.
- ii. Arreglo de baches y pozos de las calles internas.
- iii. Mejorar la señalización.
- iv. Mejorar las condiciones de limpieza.
- v. Reparación de cloacas.
- vi. Reparación íntegra del pavimentado de ciertas calles.

V.- d.- 2.- Accesos Acuáticos.

Actualmente el acceso acuático al puerto marplatense se encuentra en limitadas condiciones de operatividad.

No admite dilación proceder a la adecuación del canal de acceso y el espejo de agua interior de la estación marítima, así como también el dragado del canal secundario que ya hoy se encuentra a punto de colapsar y que condiciona el ingreso de los buques de transporte de cargas de más de 150 metros de eslora.

Todo ello es producto de más de 10 años sin mantenimiento efectivo tanto del espejo de agua como de los canales de acceso. A esto se aduna la falta de dragado eficiente y rápido del canal principal que debe considerarse en un proyecto a largo plazo que permita a la estación marítima volver a estar activa tanto para exportación como para importación.

Todas estas deficiencias son susceptibles de producir múltiples trastornos: de paralizarse la actividad nuestra ciudad sufrirá altos costos económicos y sociales; de no ser posible la actividad de los portacontenedores, los precios aumentarían producto del traslado a los precios de los mayores gastos logísticos, generándose una incertidumbre en torno a la operatoria de exportación de productos pesqueros (principalmente) que atentaría negativa y directamente contra la economía local considerando la situación actual de crisis que atraviesan los mercados y la disminución de los precios de los productos.

El panorama es diametralmente opuesto en los puertos patagónicos, donde las navieras siguen operando con normalidad.

La solución a esta coyuntura es simple y consiste en dragar en forma eficiente, rápida y concreta el canal de acceso al puerto de Mar del Plata.



Elaboración Propia en Base a Imagen Satelital Google Maps (2009).

El puerto de Mar del Plata no recibe una tarea de dragado de magnitud desde el año 1998, momento en el cual el Gobierno provincial emprendió una obra que permitió remover unos 3 millones de metros cúbicos de arena que mantenían obstruida a la boca de acceso de la estación marítima.

En aquella oportunidad la arena que extrajo la draga holandesa Amazon fue derivada a las playas céntricas, que pudieron recuperar de este modo hasta un 300% de la superficie que había sido perdida por la erosión. Lo cierto fue que desde entonces nunca se volvió a hacer una tarea de semejante envergadura. Apenas se efectuaron tres obras de mantenimiento, que no lograron preservar los logros obtenidos en el '98.



En 2004 llegó a Mar del Plata la primera draga para realizar tareas en el acceso al puerto y el espejo de agua interior, que por aquel entonces ya exhibían nuevos problemas a causa de la acumulación de sedimentos.

La embarcación de origen ucraniano era la Perekopskiy y que trabajó durante algunos pocos meses en la ciudad para luego dirigirse a Quequén. Poco fue lo solucionado en dicha oportunidad, que los inconvenientes fueron creciendo por la persistente deriva de arena arrastrada por las corrientes del sur que provocan la formación de un compacto banco de sedimentos en la desembocadura del puerto.

Hacia 2006 las dificultades se incrementaron a partir de la completa obstrucción del canal de acceso principal, por lo que a partir de entonces sólo quedó operativo el canal secundario que es el utilizado en la actualidad.

Un año más tarde el Consorcio de Administración del Puerto contrató los servicios de una nueva draga, la James Ensor, que trabajó sobre el canal secundario para tratar de devolverle algo de profundidad.

Sin embargo no hubo muy buenos resultados por la operatoria ineficiente de la misma. Algo similar sucedió en 2007 con la draga lusitana Acróbata, que demoró muchos meses en llegar a Mar del Plata para luego realizar una tarea de dudosa efectividad que se desarrolló hasta que la embarcación tuvo que ser amarrada a la escollera norte por inconvenientes operativos.

Ahora, la solución más a mano consiste en la que pueda aportar la draga 259-Mendoza, en la que el gobierno nacional invirtió varios millones de pesos para lograr que volviera a navegar y llegara a Mar del Plata.

Si bien su arribo estaba previsto para fines del año pasado recién llegó en marzo y tras realizar algunas pruebas sufrió una avería que, según las autoridades, está en camino de ser resuelta.

Por otra parte creemos primordial destacar que todo lo que actualmente se está haciendo contribuye directamente a mejorar la operatividad del canal secundario mientras que en ningún momento se proyecta atacar el banco total de arena que se encuentra en el canal principal, 900.000 metros cúbicos que no podrán removerse en el corto plazo de no adoptarse una visión estratégica seria de nuestro Puerto a largo plazo.

En cuanto a las condiciones de operatividad de las navieras que ingresan al Puerto de Mar del Plata, cabe destacar que de las tres navieras que operan en nuestro puerto desde hace 48 meses solo una lo continúa haciendo y con serio riesgo que deje de hacerlo en un futuro inmediato.

Una de esas compañías se fue hace mucho tiempo, otra como Hamburg Sud sacó de sus rutas a Mar del Plata ya que no puede operar con sus barcos por el tamaño de los mismos y no quiere arriesgar ninguna embarcación. La restante, Maersk, está haciendo esfuerzos increíbles para poder entrar con un barco chico de 230 contenedores y debe irse con la mitad de esa carga debido a los problemas que se presentan al salir del puerto; todo esto hace que no se encuentre en niveles de operación razonables en términos económicos y penda de un hilo la decisión que esta empresa deje de operar en nuestro puerto.

El dragado es el objetivo primordial para quienes invierten, se esfuerzan y producen en el Puerto de nuestra Ciudad. Desde hace años se les promete a las empresas que se llevará a cabo un dragado eficiente sobre el banco de arena y el canal secundario, pero esto no termina de concretarse.

V.- e.- Instalaciones Portuarias y Obras de Margen.

El Puerto Mar del Plata está conformado por obras de abrigo de tipo convergente comprendidas por la Escollera Sur (2.750,60 metros) y la Escollera Norte (1.099,60 metros). El sistema de muelles interno es en peine, contando todos ellos con sistemas de amarre acordes a la eslora y tiro de los buques del sector.



La Zona Comercial posee como límites jurisdiccionales al Norte la Base Naval Mar del Plata (Zona Militar), al Sur la Administración Punta Mogotes (zona turística), y al Oeste la Municipalidad de General Pueyrredón (zona urbana). En el límite Norte indicado, dentro de las zonas militar y comercial funciona como límite parte de las áreas deportivas (principalmente náuticas) del Puerto Mar del Plata. La laguna es naturalmente el sitio de fondeo de estas embarcaciones deportivas.

Dentro de las Terminales 2 y 3 funciona la Zona Aduanera Primaria, por lo que ambas cuentan con vigilancia diurna y nocturna permanente. A continuación de las mismas se encuentra la Terminal 1, donde tienen su asiento los buques de media altura, rada, ría y lanchas costeras. Se está completando en la actualidad el cerramiento de este sector, para restringir el tránsito turístico en zonas de operativa portuaria. En la Terminal 4 funcionan dos diques flotantes, restando como zona operativa la Terminal 5, reservada para la descarga de combustibles (posta de inflamables). El sistema constructivo de las distintas terminales consiste en muros de bloques y sillería perimetrales con relleno posterior interno, o bien de cajones de hormigón.

V.- e.- 1.1.- Red contra Incendio.

Dentro del área jurisdicción del CPRMdp funciona el Destacamento Bomberos de la Prefectura Naval Argentina, que cuenta con un auto bomba. En el área de la Municipalidad de General Pueyrredón, a menos de mil metros de distancia del ingreso a Puerto Mar del Plata, se encuentra el Destacamento de Bomberos Puerto, que cuenta también con un auto bomba. En cuanto a instalaciones fijas, solo dos sectores de la Zona Comercial cuentan con red contra incendio:

- i. La Terminal 3, que cuenta con una sala de bombas con extracción de agua de mar, cubriendo toda la longitud del Espigón 3 donde se encuentra asentada la galería de embarque de granos provenientes de los silos para acopio ubicados con frente a la Avenida B/P Altair (ex B).
- ii. La Playa de Tanques (sector de depósito de combustibles), ubicada entre la Zona Industrial, Área Protegida y Avenidas Dorrego (ex F) y Prefectura Naval Argentina (ex A), que cuenta con un tanque de depósito de agua y red de distribución interna.

V.- e.- 1.2.- Red de Agua Potable.

Toda la zona comercial cuenta con servicio de agua potable provisto a través de la cañería propiedad del Puerto Mar del Plata, y explotada por la Empresa Municipal Obras Sanitarias Mar del Plata-Batán Sociedad de Estado (OSSE). El servicio alcanza a los buques a través de una cañería que corre por el perímetro de los frentes de muelle de cada una de las terminales.

V.- e.- 1.3.- Red de Desagües Cloacal y Pluvial.

Si bien no se cuenta con planos referidos a estas instalaciones, el servicio es provisto a toda la zona industrial y comercial gastronómica.

En la Zona Industrial se encuentra emplazada una Estación Elevadora de Efluentes explotada por OSSE, que se interconecta con la Estación Magallanes, frente al Centro Comercial Puerto. En conjunto conforman el inicio de la 3ra. Cloaca Máxima de la Ciudad, que vuelca a mar abierto a través de la Planta de Tratamiento de Efluentes ubicada en las cercanías del Parque Camet, al Norte de la ciudad.

La red pluvial también se encuentra en las dos zonas antes mencionadas, además de la que existe dentro de las Terminales 1 y 2. Independientemente de este servicio, el Puerto Mar del Plata presta un gran servicio a la ciudad de Mar del Plata, ya que en él descarga sus aguas el Arroyo del Barco (entubado), y el



Conducto Pluvial Jacinto Peralta Ramos, que descarga a nivel de playa los efluentes provenientes de la zona urbana de Punta Mogotes.

V.- e.- 1.4.- Red eléctrica, Fuerza Motriz e Iluminación.

Toda la energía eléctrica utilizada en Puerto Mar del Plata proviene de las instalaciones que posee la prestadora Empresa de Energía Atlántica S. A. (EDEA S.A.) dentro de la Zona Comercial. El alumbrado público es provisto por el CPRMDP a través de redes y circuitos propios en toda la Zona Comercial Portuaria, superando las 260 luminarias.

V.- e.- 1.5.- Radioayudas³⁸ a la Navegación

Está compuesto por Sistema de radarización, sistema de Contrase, sistema de balizamiento, mareógrafo, anemómetro, radas exteriores y zona de maniobra interior de puerto.

V.- e.- 1.6.- Facilidades y Servicios.

Estos son algunos de los servicios que otorga el Puerto de Mar del Plata.

- i. Diseño y Construcción de Embarcaciones
- ii. Reparaciones Integrales
- iii. Elevador de Buques
- iv. Diques Flotantes
- v. Amarre y Practicaje
- vi. Remolque
- vii. Estiba
- viii. Agentes Marítimos
- ix. Despachantes de Aduana
- x. Mercado de Trasvase de Pescado
- xi. Provisión de Combustible
- xii. Provisión de Agua Potable
- xiii. Provisión de Energía Eléctrica
- xiv. Materiales contra Incendio
- xv. Mantenimiento de Balsas
- xvi. Salvamento y Buceo
- xvii. Filmaciones Subacuáticas
- xviii. Proveedoras de Rancho
- xix. Cables de Acero
- xx. Motores Marinos
- xxi. Lanchas de Turismo
- xxii. Recolección de Residuos
- xxiii. Balizamientos
- xxiv. Estación de Servicios de Extintores
- xxv. Empresas proveedoras

V.- f.- Deficiencias Operativas en las Instalaciones.

V.- f.- 1.- Cierre del Puerto

- i. Cuando los vientos sostenidos sean mayores de 43 km/h.
- ii. Cuando la visibilidad sea menor de 1.500 m dentro o fuera de las escolleras.

³⁸ La radioayuda, también llamada radionavegación, es el sistema de navegación aérea o marítima guiada por ondas electromagnéticas emitidas por radiofaros. (Diccionario de la Real Academia Española).



V.- f.- 2.- Limitaciones Físicas del Puerto de Mar del Plata.

Actualmente la operatoria en el Puerto de Mar del Plata encuentra dos limitaciones fundamentales:

- i. En primer lugar el condicionamiento que provoca los límites geográficos del área portuaria: al Sur está limitado por la Reserva Ecológica, al Norte se encuentra condicionado por la escollera norte, al Este por la escollera ubicada en ese punto y al oeste se enfrenta a la ciudad de Mar del Plata;
- ii. En segundo lugar el colapso deriva del hecho que la eslora total de barcos en el puerto marplatense supera en 10 veces el largo de los muelles del mismo: es por ello que resulta urgente la remoción de los buques inactivos, hundidos, semihundidos y abandonados que se encuentran en la dársena C.

Como es imaginable estos buques ocupan un espacio que le quita un alto grado de operatividad al puerto marplatense, entre otros problemas. Naturalmente esto afecta a las empresas que operan con buques que sí están en óptimas condiciones ocasionando un grave perjuicio económico.

Al quedar limitada la capacidad de los frentes de atraque los barcos que llegan primero amarran a muelle y los que siguen amarran en andana (es decir, se ubican uno al lado del otro). La gran mayoría de los barcos que operan en esa zona son barcos fresqueros que vienen con el límite justo de su carga y la demora en la descarga de estos barcos hace que el producto que traen se vaya deteriorando y vaya perdiendo precio y calidad.

La consecuencia derivada de la precariedad descripta resulta la inseguridad generada a los tripulantes que deben trasladarse de un barco a otro al desembarcar. Adicionalmente asume un riesgo extra el capitán del barco ya que para realizar las tareas y hacer el movimiento de sacar un barco en andana y ponerlo a muelle hace que deba realizar una serie de maniobras con mucha pericia y muchas veces poniendo en riesgo no sólo su propia embarcación sino también el resto de los barcos. Claro está que estos riesgos, al resultar potenciales, son difíciles de cuantificar, pero en base a las exposiciones que permanentemente labra Prefectura de Mar del Plata cabe afirmar el alto grado de factibilidad de estos infortunios.

Volviendo sobre el caso de los buques inactivos no podemos dejar de mencionar las malas condiciones en que se encuentran los elementos de amarre así como también las consecuencias que de ello se derivan para el muelle, que ya se encuentran deteriorados o en malas condiciones de seguridad al no contar con defensas entre el buque y el muelle para evitar este tipo de deterioro y el perjuicio económico que esto le genera al Estado Provincial.

V.- f.- 3.- Algunas conclusiones preliminares.

En función de lo expuesto, y de modo preliminar, entendemos que resultaría útil que la elaboración de un plan de manejo serio en lo que respecta a la operatoria general del puerto marplatense.

Es imprescindible que aspectos concretos de índole operativa, comercial y gerencial sean manejados con la máxima profesionalidad y dedicación.

El modo de alcanzar este fin se posibilitaría si todas las actividades derivadas de la operatoria principal del puerto estuvieran coordinadas por el Consorcio Portuario, tales como Aduana, SENASA y Sanidad de Fronteras, entre otros, tal y como fuera expuesto por Oscar Fortunato en oportunidad de una de las entrevistas que amablemente no concediera.

En la actualidad es imprescindible el manejo táctico del puerto marplatense para facilitar la viabilidad de dos conceptos fundamentales: control y proceso. Como se dijo anteriormente, es imprescindible la profesionalidad en cuanto a la presencia firme de un organismo que se haga cargo de forma efectiva y eficiente



del proceso de organización y coordinación de las operaciones portuarias, para así evitar lo que sucede en nuestros días en que los controles están desconectados del proceso.

VI.- Sectores Operativos.

VI.- a.- Terminal 1.

VI.- a.- 1.1.- Espigón N° 1.

Cuenta con instalaciones de permisionarios afectados a la provisión de combustible, fabrica de hielo, industrialización de pescado y gestión administrativa, y con inmuebles como el Ex-Mercado Nacional de Concentración Pesquera para el remate y trasvase de pescado fresco.

VI.- a.- 1.2.- Dársena de Pescadores y Espigón N° 10.

Se realizan las operaciones de alistamiento y descarga de embarcaciones de pesca denominadas Rada/Ría y Costeros

VI.- b.- Terminal N° 2.

VI.- b.- 1.1.- Espigón N° 2.

Se divide en seis secciones, todas ellas operativas y cuentan con diversas instalaciones destinadas a las tareas de apoyo logístico a la flota pesquera y flota de buques porta-contenedores.

VI.- c.- Terminal N° 3.

VI.- c.- 1.1.- Espigón N° 3.

Sobre su frente de atraque existe la galería de embarque de granos que opera por transferencia desde los silos hacia los buques. En el área del Espigón N° y calle B se encuentran las instalaciones de la Ex-Junta Nacional de Granos, actualmente concesionada a la Firma Elevadores Mar del Plata S.A. que acopian un total de 20.000 tns. de granos, pudiendo alcanzar hasta 25.000 tns. en caso de ejecutar los trabajos de reparación necesarios. Existe una galería de embarque con ocho (8) mangas, estimándose la carga en 400 tns. por hora.

Consta de un Muelle de hormigón de 276 mts. de longitud, dividido en dos Secciones 12da. y 13ra., cuyo frente en un largo de 250 mts. esta concesionado a la sociedad anteriormente citada. Este es utilizado para el atraque de buques de ultramar. Asimismo cuenta con un sector de conexión entre los Espigones n° 2 y n° 3, formado por un frente de 134 mts. de longitud denominado como Sección 11ma., en la que realizan operaciones de descarga y alistamiento embarcaciones pesqueras.

VI.- d.- Terminal N° 4.

VI.- d.- 1.1.- Espigón N° 4.

Este atracadero fue desafectado de las operaciones de combustible utilizándose actualmente para el amarre de embarcaciones inactivas (línea de amarre), remolcadores de puerto y unidades de la Prefectura Naval Argentina.

VI.- e.- Terminal N° 5.

VI.- e.- 1.1.- Posta de Inflamables.

Estas instalaciones permiten la operación de un solo buque para derivar cargas de combustible líquido a los depósitos de las plantas de YPF y la central 9 de Julio.

VI.- f.- Determinante al Pie del Muelle.

Cuadro N° 1: Profundidades y Longitud de Sectores, Terminales, Espigones y Sitios del Puerto de Mar del Plata

Sector	Sitios	Profundidades al cero	Longitud	Eslora máxima permisible	
Terminal 1					
Sector Sur	Espigón N° 1 (pescadores)	15 a 21 pies/4,57 a 6,4 metros	288 metros	Exclusivo para pesqueros	
	Dársena de Pescadores	6 a 19 pies/1,82 a 5,79 metros	125 metros	Lanchas de pescadores y embarcaciones costeras	
	Espigón N° 10	21 pies/6,4 metros aprox.			
Terminal 2					
Sector Sur	Espigón N° 2	30 pies/9,14 metros	995 metros (forma trapezoidal)	215 metros	
	Sitios de Atraque				
	Sitio 5	5 a 17 pies/1,5 a 5,18 metros	Ambos sitios suman una longitud total de 320 mts.	215 metros	
	Sitio 6				
	Sitio 7	23 a 27 pies/7 a 8,23 metros	178 metros	215 metros	
	Sitio 8	22 a 25 pies/6,7 a 7,62 metros	Los sitios de atraque 8, 9 y 10 alcanzan una longitud de 503 metros	215 metros	
	Sitio 9				
Sitio 10					
Terminal 3					
Sector Sur	Espigón N° 3 (ultramarino)	30 pies/9,14 metros	276 metros	215 metros	
	Muelle Oeste (Sitio 11)	14 pies/4,26 metros	134 metros	-	
	Sitios de Atraque				
	Sitio 12	30 pies/9,14 metros	140 metros	215 metros	
	Sitio 13	30 pies/9,14 metros	140 metros	215 metros	
Terminal 4					
Sector Norte	Espigón N° 4	30 pies/9,14 metros	486 metros	215 metros	
Terminal 5					
Sector Sur	Posta de Inflamables	Estas instalaciones permiten la operación de un solo buque para derivar cargas de combustible líquido a los depósitos de las plantas de YPF y la central 9 de Julio.			

Fuente: Elaboración Propia

Como aclaración es importante destacar que el Calado Máximo permisible es de 30 pies (9.14 metros).

En cuanto a la Posta de Inflamables esta cuenta con capacidad para un barco calado³⁹ 26 pies.

³⁹ Es la amplitud vertical de la parte sumergida del buque, o sea, la distancia entre la parte más baja del barco y la línea de flotación.



VI.- g.- Intensidad de Corriente.

El puerto tiene una entrada natural por acción de la forma de cuchara de la escollera Sur que presenta bajofondos, posibilitando un acceso diurno sin dificultades. A su vez, se debe aclarar que no hay influencia de corriente por el reparo que presentan las escolleras.

A la hora de evaluar el acceso nocturno al puerto un punto importante a tener en cuenta es que de noche la iluminación de la ciudad confunde las enfilaciones.

VII.- Zona Portuaria Militar.

VII.- a.- Determinación de sus Límites (Decreto N° 1951/Buenos Aires, 2-8-83).

Por el Norte, la línea exterior del pie de la Escollera Norte; por el Oeste, el cerco existente sobre el costado Este de la Avda. Martínez de Hoz, hasta la prolongación del Costado Norte de la Avda. Juan B. Justo; por el Sur, la prolongación de la línea antes citada hasta llegar a una paralela al eje del Espigón N° 4, situada a doscientos cincuenta metros (250 m) al Sur del Talud Norte de la Dársena E de Hidroaviones, y por esta línea hasta llegar a la laguna siguiendo su borde hacia el Sur hasta llegar a una paralela al Espigón N° 4 que abarque hacia el Sur toda la actual escollera de piedra existente, conforme se señala en el croquis que como Anexo I forma parte integrante del presente decreto.

VII.- b.- Áreas Restringidas al Acceso Público: Predio Base Submarinos de A.R.A.



Fuente: CPRMDP (2008)

VIII.- Zona Portuaria Comercial.

Al Norte, el límite Sur de la zona anterior; al Oeste, una línea paralela a cinco metros del Cordón Este de la Avda. Martínez de Hoz y ubicada al Este del mismo, hasta su intersección con el límite Norte de la Parcela 3b de la ex chacra



91, correspondiente al plano de replanteo de la misma, conforme al plano 45-525-46 de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires, siguiendo dicho limite por una longitud de 24,57 metros, y luego por el lado Sudeste (según ángulo de $101^{\circ} 18'$) de la misma paralela, en una longitud de 61,27 metros. A partir de este punto retomara la línea de cinco metros al Este del Cordón Este de la Avda. Martínez de Hoz, hasta interceptar una paralela al eje del arranque de la Escollera Sur, ubicada a 850 metros del mismo; al Sur, el limite será la paralela al eje del arranque de la Escollera Sur, hasta el mar.

Distribución del área ocupada:

- i. Comercial: 140 Ha.
- ii. Militar: 80 Ha.

IX.- Sitios y Dimensiones.

IX.- a.- Espigón N° 1: Dársena de Cabotaje.

- i. Cabecera - 93.00 mts.
- ii. Sección A - 72.00 mts.
- iii. Sección B - 72.00 mts.
- iv. Sección C - 72.00 mts.
- v. Sección D - 72.00 mts.

IX. - b.- Espigón N° 2:

IX.- b.- 1.1.- Dársena de Ultramar.

- i. Sección 7 - 180.00 mts.
- ii. Sección 8 - 165.00 mts.
- iii. Sección 9 - 165.00 mts.
- iv. Sección 10 - 165.00 mts.

IX.- b.- 1.2.- Dársena de Cabotaje.

- i. Sección 6 - 160.00 mts.
- ii. Sección 5 - 160.00 mts.

IX.- c.- Espigón N° 3: Dársena de Ultramar.

- i. Sección 11 - 130.00 mts.
- ii. Sección 12 - 140.00 mts.
- iii. Sección 13 - 140.00 mts.

X.- Arribo a Puerto Buques Ultramarinos.

X.- a.- Aproximación Antepuerto.

Enfilación de Entrada: Arrumbamiento $37^{\circ} - 217'$

Por avance del banco de arena existente en la cabecera de la Escollera Sur sobre la enfilación de Entrada, adoptar la misma como marcación de seguridad sudeste. Definido un semicanal sobre el lado noroeste de la enfilación Entrada con una profundidad mínima de 9,1 metros, en un ancho de solera de 70 metros.

X.- b.- Antepuerto.

El fondo de piedra de 8 metros detectado al Av. $157^{\circ},5'$ y 295' metros desde la baliza Náutico ha sido dragado a 8,6 metros.

Al retirarse la enfilación puerto, se sugiere una derrota con arrumbamiento de $238^{\circ} - 038'$ con profundidad mínima de 8,5 metros, desde el través de baliza



Escollera Norte hasta el centro de la boca de entrada a la Dársena C Ultramar (Sección 9 na.), con los siguientes anchos de soleras:

- i. 100 metros: hasta el corte con la Enfilación Dársena de Militar.
- ii. 80 metros: desde la posición anterior hasta la Dársena de Ultramar.

Con el fin de optimizar las condiciones de seguridad para el ingreso de buques de gran porte al puerto de Mar del Plata el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata cuenta con un simulador de navegación a fin de verificar si están dadas las condiciones de seguridad para el ingreso de un determinado tipo de buque.

X. c.- Dimensiones del Canal de Acceso al Puerto.

Las dimensiones del canal están referidas a las dimensiones del buque. El ancho se relaciona con la manga, la profundidad con el calado y el radio de las curvas con la eslora.

Cuadro N° 2: Relación entre dimensiones del buque y del canal

Buque	Canal
Calado	Profundidad
Manga	Ancho
Eslora	Radio de las curvas

Fuente: Elaboración Propia

En relación a estos tres conceptos, calado, manga y eslora, podemos conocer las dimensiones de un buque. A su vez es importante conocer también su maniobrabilidad, la respuesta del buque a la navegación y a la carga, y el tipo de carga (peligrosidad).

XI.- Tipos de Buques.

En el Puerto de Mar del Plata operan principalmente 6 tipos de buques: Buques Tanques Petroleros, Buques Frigoríficos, Buques de Pasajeros, Buques Pesqueros y Bulk Carriers.

A continuación daremos a conocer las principales características de estos ya que de acuerdo a la descripción de cada uno de ellos se permite conocer que dificultades enfrentan ingresar o tratar de ingresar al Puerto marplatense.

XI.- a.- Buques Portacontenedores.

Los buques portacontenedores poseen grandes dimensiones y tienen una gran área expuesta al viento cuando transportan contenedores en cubierta, resultando los más difíciles de maniobrar. Habitualmente tienen un solo motor diesel de baja velocidad, que limita la mínima velocidad a la cual aún tienen maniobra.

Tienen un alto desplazamiento, típicamente hasta 85,000 toneladas lo que requiere un considerable esfuerzo para los remolcadores para moverlos y sus finas líneas (fine lines) y relación eslora/manga relativamente alta afectan en forma adversa su habilidad para maniobrar en canales.

Se trata de una de las familias de buques de mayor tamaño. Los mayores llegan a los 350 metros de eslora con una capacidad para casi 9.000 contenedores, aunque aún no han finalizado su crecimiento en tamaño, habiéndose publicado estudios de portacontenedores de hasta 18.000 unidades.

Este desarrollo espectacular de tamaño ha sido posible gracias a los avances en la construcción de potentes motores que han permitido a estos buques alcanzar



velocidades de 23 nudos, potencias de 90.000 caballos y 250 toneladas de consumo diario de combustible.

Para manejar la descarga de este tipo de buques en los puertos se necesitan grúas especiales capaces de levantar 50 toneladas a 50 m. de alcance (hay muy pocas grúas de este tipo en el mundo).

Las compañías más grandes que hacen este tipo de transporte son Maersk Line (tiene los buques más grandes del mundo), Evergreen, P&O y Sea-Land.

El buque portacontenedores más grande del mundo es el Emma Maesk que pertenece a la compañía Maersk Line. La eslora del Emma Maesk es de 397 metros, la manga alcanza unos 56 metros, cuenta con un calado de 15 metros y medio y puede transportar unos 11.000 contenedores con un peso de 14 toneladas (entre 13.500 y 14.500 TEUS, de acuerdo a cómo se calcula la carga) a una velocidad de más de 25,5 nudos, con sólo 13 hombres de tripulación, merced a un motor de 109.000 HP y a un alto grado de automatización de sus controles. Es un buque que pertenece a una nueva generación de portacontenedores en cuanto supera el límite de los 10.000 TEUS.

Un buque de este tipo, con 15 metros de calado, ni siquiera podría ingresar a nuestro Puerto ya que la profundidad de este en su boca de acceso principal alcanza los 30 pies, algo más de 9 metros. A esto se le suma los problemas de ancho que presenta el canal de acceso secundario, con un ancho de 100 metros pero que actualmente se encuentra reducido en un 40%.

Inicialmente las compañías que transportan contenedores que operaban en el Puerto marplatense eran Maersk, Hamburg Süd y Maruba.

Desde mediados de 2007 el Consorcio Portuario Regional ha fijado un límite máximo de 150 metros de eslora para los buques que ingresan al mismo como consecuencia de la constante reducción de su canal de acceso, amenazado por la presencia del enorme banco de arena ubicado junto a la escollera Sur. Esto obligó a la empresa Maruba a dejar de operar con barcos propios en la ciudad a pocos meses de empezar a recalar en Mar del Plata ya que sus embarcaciones excedían el límite establecido por el Consorcio.

Por ese motivo hoy sus contenedores, en caso de que la empresa decida recalar en el Puerto de Mar del Plata, deberán viajar en barcos más pequeños pertenecientes a otras compañías.

En la actualidad Hamburg Süd y Maersk continúan operando casi con normalidad aunque es innegable que lo hacen con poco margen ya que una eventual reducción del canal podría poner a sus buques en la categoría de "no admisibles".

XI.- b.- Buques Frigoríficos.

Estos buques comenzaron a navegar a partir de finalizada la segunda guerra mundial cuando quedó resuelto el problema del aislamiento térmico de las bodegas y la instalación de equipos refrigerantes.

Dependiendo del tipo de carga la temperatura a mantener oscila entre los 12°C necesarios para el transporte de bananas, hasta la fruta y pescado congelado entre -15°C y -30°C. Su tamaño oscila entre los 100 y 600 mil pies cúbicos.

Se caracterizan exteriormente por tener una cubierta con unas casetas que sobresalen de esta y varias grúas de no más de 5/10 toneladas que se encargaran de mover la mercancía de las bodegas. Normalmente van pintados en color blanco (por la reflexión de los rayos del sol y no absorción de temperatura) como ayuda a mantener las bajas temperaturas.

Tienen unas líneas finas y una elevada potencia para alcanzar altas velocidades, inusuales en otro tipo de buques.



XI.- c.- Buques Petroleros.

Son los buques de mayor tamaño. Hasta hace muy poco se llegaron a construir petroleros de más de 500.000 TPM. Verdaderos monstruos cúbicos de casi 400 metros de largo. Hoy día se ha abandonado la idea de construir estos grandes buques ya que se considera que resulta económicamente más viable construir buques de medio tonelaje por su flexibilidad de transporte y rentabilidad.

Son muy fáciles de identificar ya que exteriormente se asimilan a cajones de dimensión, sin grandes finos en la proa y popa. Su principal característica es la presencia a lo largo de la cubierta y en su eje central, de las tuberías de carga y descarga del crudo. El resto de la cubierta aparece casi despejada, a excepción de dos pequeñas grúas situadas a estribor y babor se encargan de mover las mangueras que se conectan al muelle o a la plataforma para su carga y descarga.

Una variante de ellos resultan los asfalteros, de similares características pero aún más pequeños y que cargan productos derivados del crudo, bitumen tanker y otros que cargan productos indicados según su nombre.

XI.- d.- Buques de Carga General.

Transportan mercancías diversas, carga general, a granel, contenedores e incluso pueden llevar algún pequeño tanque, y son más conocidos como multipropósito. Normalmente llevan grúas en el centro para su propia carga y descarga.

Hay buques que deben transportar cargas especiales que por su tamaño o peso no pueden transportarse en buques de carga general. Para estos casos los buques tienen dispuestas las grúas en los laterales para dejar una cubierta abierta en su totalidad.

XI.- e.- Buques Graneleros (Bulk Carriers).

Son un tipo de buque que pertenece a la familia descrita precedentemente pero que únicamente se dedican al transporte de cargas secas a granel.

Suelen ser de gran tamaño (hasta 200.000 TPM), superando en algunos casos los 300 metros de eslora. Normalmente navegan a baja velocidad. Son fácilmente identificables por tener una única cubierta corrida con varias escotillas (normalmente impares) y unas correderas a uno o ambos lados por donde corren la tapa o tapas de las escotillas.

Los graneleros tipo Panamax son aquellos de máximo tamaño que pueden pasar por el canal de Panamá con unas limitaciones de calado (32,2 m) y manga lo que equivale a un peso muerto de 60/70.000 toneladas.

Pueden transportar cereales, minerales (mineraleros) o mixto "Oil/bulk/ore carrier" que transporta cargas secas y crudo. En el caso del transporte de cargas pesadas sus bodegas están reforzadas para resistir golpes.

Algunos buques pueden tener medios propios de descarga mediante la utilización de grúas.

Los cementeros y alumineros son un tipo especial de Bulk Carrier ya que son muy especializados. Suelen ser pequeños (6.000 TPM) y tienen medios propios de carga y descarga mediante tuberías por medios neumáticos.

XI.- f.- Buques Pesqueros.

Son embarcaciones dedicadas a la captura, transporte, conservación y/o procesamiento de recursos vivos acuáticos de valor comercial. En el caso de la pesca no ocurre como en el caso de buques de carga donde es más difícil establecer una clasificación clara.



Cuando se diseña un nuevo barco, todo su desarrollo se orienta a la funcionalidad, tipo de carga que transportará y qué tipo de pesca realizará, por lo que existe una clasificación básica, que luego se subclasifican según se profundice o no en sus funciones.

Por ejemplo, un arrastrero puede ser clásico o rampero pero a su vez puede ser al fresco o congelador y este puede ser factoría o no.

XI.- f.- 1.1.- Clasificación de los Buques Pesqueros.

- i.** De acuerdo a su autonomía: de altura, de media altura, costeros.
- ii.** De acuerdo al arte de pesca utilizado: arrastrero, tangonero, cerquero, potero, rastrero, palangrero o procesadores.
- iii.** De acuerdo a la capacidad de frío para conservación del producto: fresqueros, congeladores o procesadores (Factoría).
- iv.** De acuerdo al nivel de extracción: de fondo (demersales), pelágica y semi-pelágica (baja y media profundidad) o de superficie.

En función de las cuatro clasificaciones mencionadas anteriormente daremos a conocer un detalle de estos buques pesqueros.

Según la resolución 122 del SENASA las embarcaciones pesqueras fresqueras se clasifican en:

i. Barcos pesqueros de altura: son embarcaciones de gran autonomía para la navegación, superior a treinta (30) días, que poseen gran porte. La mayoría de los barcos de altura realizan algún tipo de proceso a bordo, como puede ser el clasificado de acuerdo al peso o tamaño, o el descabezamiento y eviscerado antes de realizar el procesamiento final en la planta pesquera. Algunos barcos pesqueros de altura disponen de sistemas de congelación mecánico (placas/túneles u otros), pudiendo elaborar los productos de diferentes maneras, independientemente del arte de pesca utilizado, dada su condición de plantas industrializadoras flotantes (barcos congeladores o factorías). Aquellos barcos pesqueros de altura que transporten la mercadería capturada en forma refrigerada entran en la categoría de barco fresquero.

ii. Barcos de media altura/costeros: embarcaciones con capacidad de dar frío (equipo mecánico o hielo) en bodega isotérmica cuyas dimensiones, capacidad de carga y autonomía, le permiten una navegación durante un lapso menor a treinta (30) días. La duración de las mareas que efectúe este tipo de embarcaciones está íntimamente supeditada al mantenimiento de las condiciones de aptitud para consumo de los productos de la pesca.

iii. Barcos de rada o ría: embarcaciones con o sin capacidad de frío y con o sin bodega, cuyo tiempo de navegación se encuentra limitado a un máximo de veinticuatro (24) horas.

iv. Barcos artesanales: Embarcaciones con artes de pesca que le permiten capturas de muy pequeño volumen y que disponen de tiempos de navegación sumamente cortos.

Según el sistema de pesca utilizado operan en Argentina los siguientes tipos de buques:

i. Cerqueros: La técnica consiste, una vez descubierto el cardumen, rodearlo con grandes redes formando un cerco alrededor. Están equipados con

plumas y tambores (o grúas) para recoger los chicotes⁴⁰ de la jareta⁴¹, que cierran así la red después de terminado el cerco y luego izarla sobre la cubierta. Como las capturas son generalmente abundantes, cuentan con una buena capacidad de bodega y medios de descarga y carga eficientes y rápidos. Los cerqueros sin jareta capturan peces pelágicos⁴² como por ejemplo la anchoita.

ii. Arrastreros por popa (poperos): Estas embarcaciones utilizan como equipo de pesca redes de arrastre y están dotadas de motores con potencia suficiente para remolcar la red a la velocidad de arrastre adecuada. Pescan principalmente merluza y calamar, pero también otras especies demersales⁴³. Tienen instalado el equipo necesario para cobrar la red a bordo e izar el copo sobre la cubierta. En el arrastre de pareja (con dos embarcaciones), la abertura de la red se consigue remolcando los cables entre dos arrastreros. Se identifican por su popa en forma de rampa y por la estructura fija (portón) en popa que sirve de guía para los cables de la red. Algunos tienen un segundo portón más a proa que se utiliza para levantar la red y descargar la pesca. Luego de la captura con la red extendida (a una marcha lenta y controlada para evitar el aplastamiento de los peces), ésta se recupera virando los guinches de pesca, cobrando los cables de la red hasta que el copo (el extremo de la red que contiene la captura) llegue a la rampa. Luego con la ayuda del portón de proa y el guinche principal, se iza la bolsa a bordo de una sola vez, de forma que deje libre la puerta de la bodega, y desde abajo se abre el nudo especial corredizo que cierra el fondo de la bolsa para que los pescados caigan al interior.

iii. Rastreros: Estas embarcaciones arrastran la red para recoger moluscos del fondo. Generalmente para la captura de cangrejos, centolla y otras especies parecidas.

iv. Tangoneros: Los tangones son como postes que se abren a cada lado del barco, a 90° de la borda y de ellos se extienden hacia atrás las redes, una por cada lado. Son rebatibles y tienen una pasteca en su extremo libre y otra en su base. Se utiliza especialmente para la captura del langostino.

v. Surimeros: Son grandes barcos factoría donde el pescado es procesado en base a alta tecnología, formando una pasta especial, el "surimí", base para diversos productos.

vi. Palangrero: La palangre es un largo espinel del cual cuelgan, mediante cordeles de fibra sintética, los anzuelos con su respectiva carnada (la línea maestra puede llegar a tener hasta 100 kilómetros de largo). El arte se cobra por la proa o el costado, mediante un halador mecánico o hidráulico, y las líneas se largan por la popa. Llevan recipientes o tanques para almacenar el cebo, disponer de una superficie de cubierta suficiente para encarnar los anzuelos y disponer también de un lugar cómodo en el que se puedan preparar las líneas para largarlas y cobrarlas. Se dedican a la captura de especies de fondo de alto valor comercial, como abadejo, merluza austral y merluza negra, utilizando palangre de fondo.

vii. Poteros: Capturan exclusivamente calamar basándose en 2 factores: Utilización de las poteras (señuelo artificial semejante a una presa) debido a que el calamar es un activo predador. Utilización de un sistema de iluminación debido a que el calamar es atraído fuertemente por luz artificial. Para favorecer la pesca es necesario que el buque no sea afectado por el abatimiento o la deriva (utiliza anclas de capa) por lo que presentan bajas estructuras de cubierta.

viii. Fresqueros: También se los llama hieleros o cajoneros. No realizan procesamiento del pescado a bordo, conservándolo en cajones con hielo en

⁴⁰ Extremo, remate o punta de cuerda, o pedazo pequeño separado de ella (definición según RAE).

⁴¹ Según la RAE es el cabo que, en ciertas artes de pesca, se pasa por las argollas dispuestas en la parte inferior de la red y que sirve para cerrarla por abajo y formar el bolso.

⁴² Especies Pelágicas: son aquellas que viven en aguas superficiales o cercanas a la superficie. Tal es el caso del atún, la caballa, la anchoita y el pez limón.

⁴³ Demersales: estas especies viven en aguas profundas, como por ejemplo la merluza negra, la merluza austral, la brótola y el abadejo entre otras.



bodegas refrigeradas, con una duración de sus viajes de 4 a 15 días (fresqueros de altura). Proveen a las plantas procesadoras de tierra.

ix. Congeladores: Congelan el pescado a bordo y es mantenido y desembarcado a temperaturas inferiores a los 20° C bajo cero. Están dotados de instalaciones frigoríficas y equipo de congelación; las bodegas están aisladas y refrigeradas. En el caso de los Surimeros se trata de grandes arrastreros congeladores que operan en la zona más austral, especialmente sobre la polaca para el proceso de harina de pescado. Operan desde el puerto de Ushuaia. El buque congelador posee la ventaja de obtener un producto con mayor frescura (se congela al pescado inmediatamente después de la captura evitando el deterioro) Una de las discordias que se mantienen dentro de la actividad pesquera, especialmente en Argentina, es la que surge entre el trabajo que realizan los buques congeladores y factorías, que realizan procesos a bordo, y los buques fresqueros que procesan sus capturas en plantas en tierra.

x. Buques Factoría: Están dotados de instalaciones de elaboración, como equipo de eviscerado y fileteado mecánico, con la correspondiente cámara frigorífica. Tienen una tripulación numerosa, dedicándose la mayor parte a la elaboración del pescado, realizándose en estos buques diversos procesos de producción, conservación y manipulación del pescado. En cuanto a la conservación del pescado la temperatura es el factor de más importancia en la velocidad de proliferación de bacterias que lo pudren.

Referido a la manipulación del pescado a bordo deben destacarse dos importantes procesos de estiba:

i. Estiba a granel: este es el método normal de estiba empleado en los arrastreros de pesca de altura Estiba en estantes. El pescado se coloca formando una capa única con el abdomen hacia abajo, uno al lado del otro y cabeza con cola, sobre un lecho de hielo picado dispuesto sobre un estante; sobre el pescado o no se coloca hielo o se coloca muy poco y se deja una cámara de aire entre el pescado y el estante superior.

ii. Estiba en cajas: la estiba en cajas pretende reducir la presión sobre el pescado y, cuando se practica en conjunción con la adición de suficiente hielo adecuadamente dispuesto, constituye casi la solución ideal al problema del estibado. A igualdad de peso de pescado, la estiba en cajas requiere más espacio que la estiba a granel, pero menos que la estiba en estantes.

XII.- Movimientos de Navegación registrados en 2008.

En función de la clasificación enunciada anteriormente se presenta el cuadro Nº 3 donde se puede analizar los tipos de buques que más movimiento tienen en los principales puertos de la Provincia de Buenos Aires⁴⁴.

Los datos fueron proporcionados por la Subsecretaría de Actividades Portuarias dependiente del Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires.

⁴⁴ La sigla TNR abrevia Tonelaje de Registro Bruto, que es la capacidad en toneladas Moorson (100 pies cúbicos = 2,83 m³) de los espacios del casco bajo o sobre la cubierta, capaces para recibir carga, pertrechos, dotación, pasaje, consumos, etc. (Fuente: Diccionario Náutico en Web)



Cuadro N° 3: Movimientos de Navegación registrados en 2008. Tipos de Buques ingresados a Puerto⁴⁵

TIPO DE BUQUES	Bahía Blanca		Quequén		Dock Sud		San Nicolás		Mar del Plata	
	Cant.	TRN	Cant.	TRN	Cant.	TRN	Cant.	TRN	Cant.	TRN
GRANELEROS (Bulk Carriers)	473	8.464.960	188	2.749.196	2		49	568.729	-	-
CARGA GENERAL	12	100.005	9	20.107	72		79	453.971	-	-
PORTA-CONTENEDORES	44	326.082	-	-	504		-	-	55	291.780
FRIGORIFICOS	-	-	-	-	-		-	-	17	19.287
TANQUE Petrolero	204	1.440.960	8	53.861	1029		30	232.408	9	19.538
TANQUE Gasero	94	904.784	-	-	49		-	-	-	-
TANQUE Aceitero	23	196.071	26	278.919	101		2	5.064	-	-
TANQUE Prod. Químicos	29	177.089	18	135.404	74		32	214.973	-	-
FRESQUERO	-	-	-	-	-		-	-	514	36.626
ARENERO	-	-	-	-	300		-	-	-	-
REMOLACADOR	-	-	-	-	431		55	6.946	4	725
BARCAZAS	1	756	-	-	563		409	254.024	-	-
PESQUEROS	2	841	-	-	-		-	-	-	-
BUQUE MOTOR	-	-	-	-	140		-	-	1	37
OTROS	-	-	2	24.659	69		-	-	129	50.277
TOTAL	882	11.611.548	251	3.262.146	3334	11.489.471	656	1.736.115	729	418.270

Fuente: Sistemas de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SSPyA). Año 2009.

En el cuadro anterior podemos observar que Mar del Plata está en último lugar en cuanto a TRN durante el año 2008, representando el 1.16% del total provincial (35.937.449 TRN).

Vale reiterar que en el comparativo no se consignaron los datos de todos los Puertos de la Provincia, agregando entonces que el TRN de los buques que ingresaron al Puerto de Mar del Plata durante el año 2008 supera en un 45,22% al TRN ingresado en el Puerto de Campana.

Aproximadamente el 70% del Total de TRN que se registró durante el año 2008 corresponde a Buques Portacontenedores, algo lógico si se tiene en cuenta la capacidad de carga de los mismos.

En cuanto a los Buques Fresqueros, éstos recién se sitúan en un tercer lugar con casi el 9% del total.

Los Buques Tanque Petroleros y Frigoríficos tienen porcentajes similares alcanzando casi un 5% del total.

Si se observa el movimiento de este tipo de buques en puertos como Bahía Blanca y Dock Sud encontramos que el porcentaje de Buques Tanque Petroleros supera cómodamente los 12 pp. del total de TRN ingresadas a los mismos durante el año 2008.

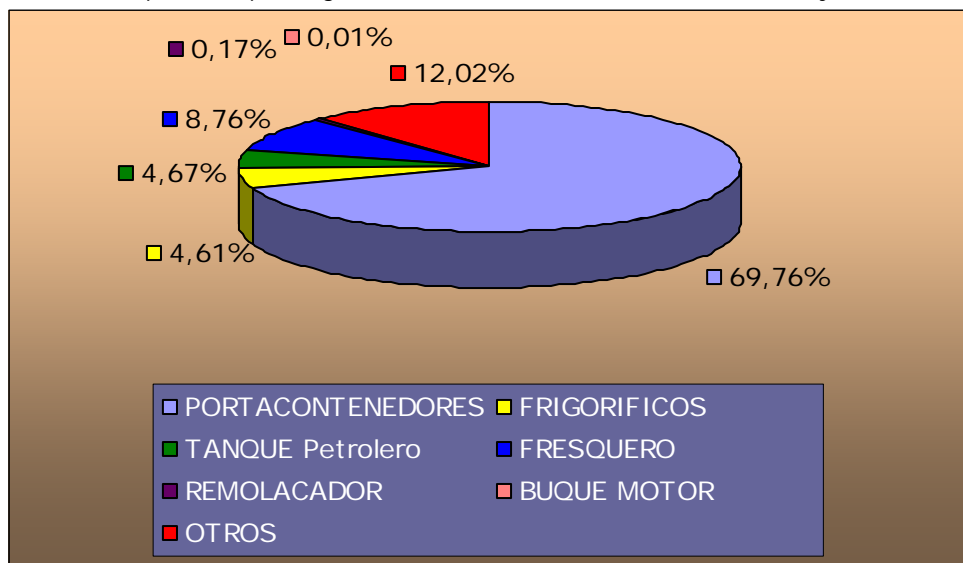
En el caso de los Buques Frigoríficos los puertos que más movimiento presentaron en este período fueron San Pedro y Mar del Plata.

A fin de posibilitar realizar un mejor análisis del Puerto de Mar del Plata hemos elaborado dos gráficos que permiten visualizar el tipo y la cantidad de buques ingresados así como también el registro de TRN correspondiente. Esto se observa claramente en los gráficos 1 y 2, donde en principio se muestran los

⁴⁵ En este cuadro no se incluyen los datos de los puertos de Campana, Coronel Rosales, La Plata, San Pedro y San Nicolás.

buques que mayor capacidad registraron al momento de ingresar al puerto marplatense.

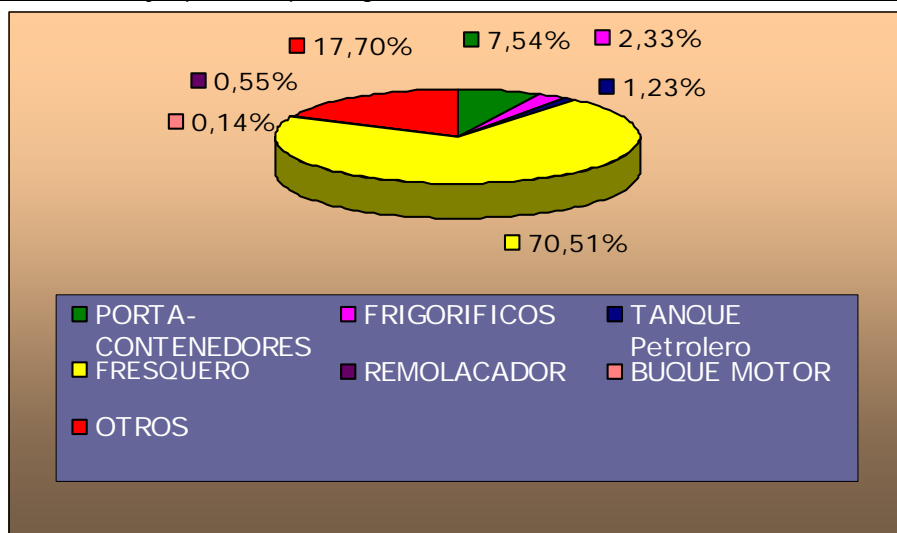
Gráfico N° 1: Tipo de Buques Ingresados en el Puerto de Mar del Plata con Mayor TRN en 2008.



Fuente: Elaboración propia en base a Sistemas de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SSPyA). Año 2009.

Al observar el movimiento de Buques Fresqueros ingresados según su TRN encontramos que casi un 9% del total corresponde a éstos. Mar del Plata es el único Puerto que durante el año 2008 registró un movimiento importante de Buques Fresqueros (alrededor de 36.626 TRN) en la Provincia de Buenos Aires lo que nos da una clara idea del perfil productivo del puerto marplatense. Este dato se hace mucho mayor aún al analizar la Cantidad de Buques Fresqueros ingresados a Puerto, porcentaje que se observa en el gráfico N° 2.

Gráfico N° 2: Cantidad y Tipo de Buques Ingresados en el Puerto de Mar del Plata durante 2008.



Fuente: Elaboración propia en base a Sistemas de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SSPyA). Año 2009.

Como hemos señalado, Mar del Plata es uno de los puertos de la Provincia de Buenos Aires que mayor ingreso de Buques Fresqueros registró para el año



2008. Lo anterior se puede observar en la tajada amarilla del Gráfico N° 2 con un porcentaje de más del 70%, siendo el total de Buques Fresqueros ingresados a Puerto de 514 sobre una cifra total de 729 Buques, lo que brinda una clara idea del perfil productivo del puerto marplatense.

Vale aquí la aclaración que el elevado movimiento de mercaderías (en TRN) que registraron los Buques Portacontenedores alcanza casi un 70% del total de TRN que ingresaron todos los Buques en el año 2008, pero esto se debe a la gran capacidad de carga que tienen los Portacontenedores ya que en cantidad sólo ingresaron 55 Buques de este tipo.

En contraposición, los Buques Fresqueros ingresados al puerto marplatense durante 2008, fue de 514, un total casi 10 veces superior a la cifra anterior.

XIII.- Movimiento de Buques en el Puerto de Mar del Plata.

El enfoque del puerto marplatense como puerto pesquero nos exige la realización de un análisis en función de su volumen de capturas. Como se dijo anteriormente, Mar del Plata es el principal puerto pesquero del País al movilizar el porcentaje más significativo de la pesca en la Argentina, posibilitando a la Ciudad la posibilidad de contar con un enlace comercial internacional que le otorga una posición estratégica en la región.

En el siguiente cuadro se expone el total de desembarques de capturas marítimas totales en los puertos de la Provincia de Buenos Aires en los últimos 4 años.

Cuadro N° 4: Desembarques de Capturas Marítimas Totales (en Tns) en Puertos de la Provincia de Buenos Aires para los años 2005, 2006, 2007 y 2008.

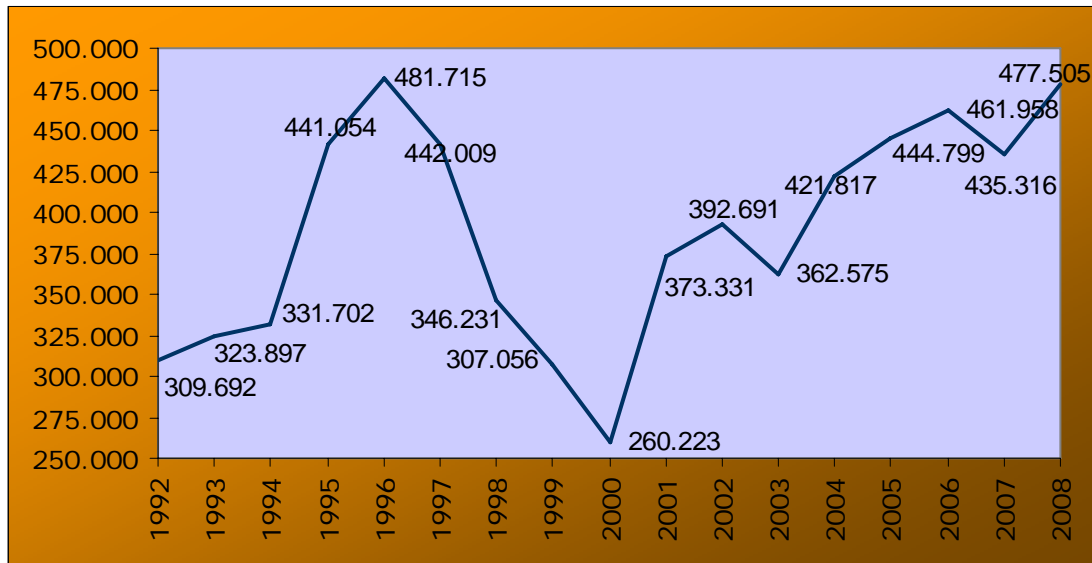
Desembarques de Capturas Marítimas Totales (en Tns) en Puertos de la Provincia de Buenos Aires				
Puertos	Años			
	2005	2006	2007	2008
Mar del Plata	444.799,1	461.575,7	435.821,4	477.505,7
Bahía Blanca	6.513,6	7.689,9	6.602,7	5.928,0
General Lavalle	5.649,9	6.745,5	7.866,5	7.923,0
Quequén	3.662,3	3.593,2	6.184,0	3.813,1
Río Salado	2.145,5	5.333,4	1.485,3	832,1
San Clemente del Tuyú	1.207,2	609,9	265,3	169,8
Otros Puertos	710,7	2.379,6	708,3	1.178,2
Total Puertos Pcia. Bs As	464.688,3	487.927,2	458.933,5	497.349,9
% Respecto del Total	95,72%	94,60%	94,96%	96,01%

Fuente: Elaboración propia en base a Sistemas de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SSPyA). Año 2009.

Una vez más se reafirma la representatividad que tiene nuestro Puerto respecto del total de puertos de la Provincia de Buenos Aires en materia pesquera, manteniendo porcentajes cercanos al 95% durante 2005, 2006, 2007 y 2008.

Si se analiza la serie a partir del año 1992 podemos observar los picos máximos y mínimos de capturas. En el gráfico N° 3 se muestran los picos que experimentó nuestro puerto en materia de desembarques de capturas marítimas, mostrando como picos máximos las 481.715 toneladas capturadas en el año 1996 y una evolución similar a partir del año 2007.

Gráfico N° 3: Capturas Marítimas Anuales Puerto de Mar del Plata (en tns.) desde 1992 a 2008



Fuente: Elaboración propia en base a Sistemas de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SSPyA). Año 2009.

En el piso de la serie aparece el año 2000 como el peor año en cuanto a capturas, registrando un volumen de 260.223 toneladas.

Gráfico N° 4: Desembarques de Capturas Marítimas Totales (en Tns) en Puertos de la Provincia de Buenos Aires para el Período 2005-2008.



Fuente: Elaboración propia en base a Sistemas de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SSPyA). Año 2009.

Inicialmente se observa una variación positiva en el orden de 3.8% aproximadamente en el período 2005-2006 seguida de una disminución al año siguiente de 5.58%, alcanzando un punto máximo en el período 2005-2008 de 477505.7 toneladas, casi un 10% más que lo capturado el año anterior.

Gráficamente podemos observar la caída en las capturas de 25754.3 toneladas en el período 2006-2007.

**XIV.- Desembarques Capturas Marítimas en el Puerto de Mar del Plata.
Participación en el Total Provincial.**

Reflejamos a continuación la participación del puerto marplatense en los desembarques totales de capturas marítimas totales respecto al total de la Provincia de Buenos Aires y la Nación, considerando el tipo de buque.

Cuadro N° 5: Desembarques de capturas marítimas totales - Por puerto y flota (en toneladas)

Desembarques de capturas marítimas totales - Por puerto y flota (en toneladas)										
Desde el 01/01/2008 al 31/12/2008										
Puerto	Fresqueros			Congeladores						Total
	Rada/Ría	Costeros	Fresqueros	Arrastre	Palangre	Tangoneros	Surimeros	Charteo	Poteros Nacionales	
Puertos de la Provincia de Buenos Aires										
Bahía Blanca	345,8	153,4		5.373,5		55,3				5.928,0
Gral. Lavalle	6.347,5	1.575,5								7.923,0
Mar del Plata	16.889,1	65.621,6	207.548,8	72.788,7	1.106,8	3.896,5			109.635,6	477.505,7
Necochea/Quequén	2.170,2	1.314,8	311,4			16,8				3.813,1
Río Salado	802,0	30,0								832,1
San Clemente	131,6	38,2								169,8
Otros Puertos	504,6	634,7							38,9	1.178,2
Subtotal (Bs As)	27.190,8	69.368,2	207.860,2	78.162,2	1.106,8	3.968,6			109.674,5	497.349,9
Total Argentina	44.552,7	89.239,5	254.139,8	207.487,2	2.602,3	46.234,1	58.364,5		229.617,6	933.851,4

Fuente: Sistemas de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SSPyA). Año 2009.

Este cuadro permite darnos una idea de la representativa local cantidad de desembarques de capturas marítimas respecto a los totales de Provincia y Nación, quedando aún más clara la cuestión a partir del gráfico que sigue.

Cuadro N° 6: Desembarques de capturas marítimas totales - Por puerto y flota (en toneladas).
Participación de Mar del Plata respecto total de la Provincia de Buenos Aires y Argentina.

DESEMBARQUES DE CAPTURAS MARITIMAS TOTALES - Por puerto y flota (En Toneladas)										
PARTICIPACION DE MAR DEL PLATA RESPECTO TOTAL PROVINCIA DE BUENOS AIRES Y ARGENTINA										
DESDE 01/01/2008-31/12/2008										
Puerto	Fresqueros			Congeladores						Total
	Rada/Ría	Costeros	Fresqueros	Arrastre	Palangre	Tangoneros	Surimeros	Charteo	Poteros Nacionales	
% RESPECTO TOTAL PCIA. BS AS	62,11%	94,60%	99,85%	93,13%	100,00%	98,18%			99,96%	96,01%
% RESPECTO TOTAL PAIS	37,91%	73,53%	81,67%	35,08%	42,53%	8,43%			47,75%	51,13%

Datos: Elaboración propia en base a Sistemas de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SSPyA). Año 2009.

Tal como se ve anteriormente, la incidencia que tienen los buques fresqueros y congeladores en cuanto a capturas marítimas desembarcadas en el Puerto de Mar del Plata durante todo el 2008 es sumamente importante a la luz de las capturas de otros puertos de la Provincia y la Nación. A su vez en la última columna del mismo vemos que el Puerto de Mar del Plata, durante 2008, acaparó el



96% del total de capturas marítimas desembarcadas en los puertos de la Provincia de Buenos Aires, que en toneladas refleja un número de 477.505,7. Respecto a la Nación este porcentaje se reduce a un 51.13% siendo el total nacional de desembarques de capturas marítimas de 933.851,4 toneladas.

Según la SAGPyA en los desembarques de capturas marítimas por puerto en el período que va desde el 01/01 al 23/04 de 2009 se registra un aumento de la participación del Puerto de Mar del Plata con respecto al total provincial y nacional, siendo dichos valores de 97.09% y 54.68% respectivamente, lo que refleja (provisoriamente) una mejora de 3 pp. en términos nacionales.

XV.- Movimiento de Mercaderías por Contenedores

Si se analiza el movimiento de mercaderías por contenedores en el Puerto marplatense para los años 2002 a 2007 puede observarse un comportamiento creciente de esta serie hasta el año 2006, registrándose variaciones interanuales importantes del orden de los 34 pp. y 35 pp. para los años 2005 y 2006 respectivamente. En el cuadro contiguo se expone dicha información.

Cuadro N° 7: Movimiento de Mercancías por Contenedores (en Tns). Puerto de Mar del Plata.

Año	Movimiento de Mercaderías por Contenedores (en Tns)
2002	59.871
2003	80.646
2004	90.667
2005	121.486
2006	163.718
2007	129.559
2008	113.552

Fuente: Elaboración propia en base a datos del CPRMPD. Año 2009.

Luego de 2006, al igual que con los desembarques de capturas marítimas, se registra una merma en el movimiento de mercaderías por contenedores. En el período 2006-2007 se refleja un descenso interanual de 20,8 pp. En contraste a lo sucedido con los desembarques de capturas marítimas para el período 2007-2008 (donde se registra un aumento del orden del 10%), la actividad en materia de contenedores continuó disminuyendo, registrando en 2008 una disminución de 12.35 pp. respecto al año anterior.

Las causas de estas disminuciones se debieron a dos problemas importantes que atraviesan tanto el Puerto marplatense así como también el sector pesquero de la Ciudad, lo primero derivado fundamentalmente de problemas sociales que ocasionaron serios inconvenientes a nivel operativo, especialmente durante la segunda mitad de 2007. Durante estos meses pudo observarse un gran número de conflictos sociales que perturbaron la actividad productiva, con marchas, movilizaciones y paros del personal en tierra reclamando diversas mejoras en las condiciones laborales.

La estadística del Consorcio muestra con claridad las consecuencias directas que tuvo en la actividad la beligerancia de los recursos humanos ligados al procesamiento. En julio y agosto de 2007, tiempo que estuvieron bloqueados los accesos al puerto local, se generó el más bajo nivel de movimiento de contenedores con apenas 516 y 745 teus, respectivamente.

Los datos oficiales muestran también que los empresarios conocían la situación que se avecinaba puesto que en junio se completaron 984 teus, la cifra más alta de la temporada.

Maersk, Hamburg Süd y Maruba son las tres empresas navieras que operaron desde el puerto marplatense durante este período y la merma en el movimiento de contenedores las afectó de distinta manera: mientras Maersk pasó de 7.320 teus en el 2006 a 5446 en 2007, y Hamburg movió 3.489 teus en el 2006 y 3.037 teus al otro año, Maruba creció significativamente en este último año con un registro de 616 teus contra 409 teus del año anterior.

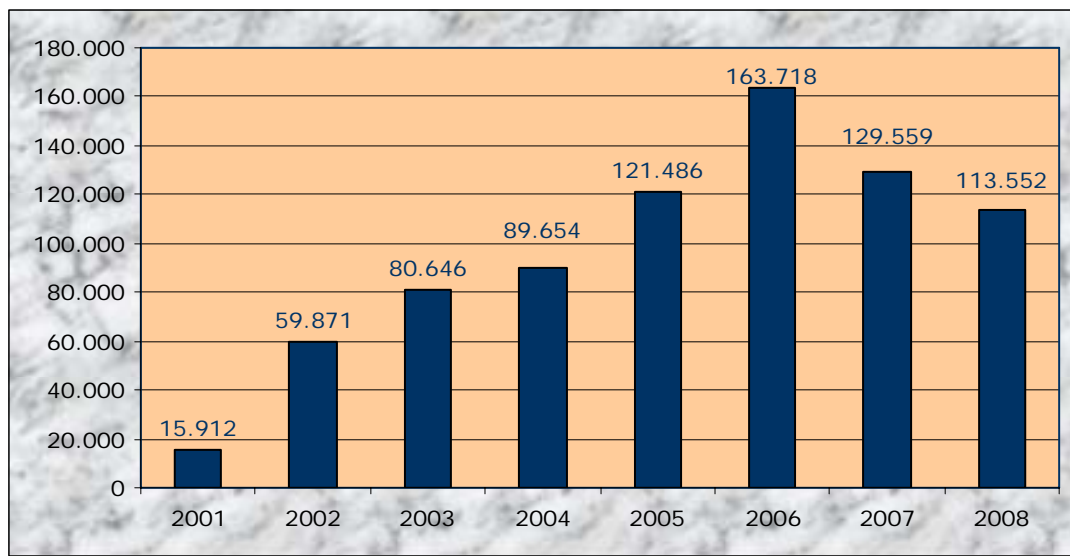
La segunda causa se relacionó con el "histórico" problema de los canales de acceso al Puerto de Mar del Plata: la incesante acumulación de arena en ellos se reflejó en un evidente descenso interanual en el movimiento de mercaderías por contenedores en 2007 respecto al 2006, ya que bajó de 163.718 a 129.559 toneladas.

Las complicaciones que se habían generado en el canal de acceso secundario al Puerto de Mar del Plata a causa de la acumulación de arena provocaron que en el año 2007 Prefectura dispusiera que, por razones de seguridad, sólo puedan ingresar al puerto local buques de hasta 150 metros de eslora, siendo hasta entonces el límite máximo de 180 metros.

Esta medida hizo que la empresa naviera Maersk tuviera que reemplazar a uno de sus buques portacontenedores (que tenía 161 metros) por otro más pequeño, creando problemas de logística para las empresas que utilizan este servicio para exportar.

Lógicamente la medida impactó en las estadísticas de envíos de mercaderías al exterior a través del Puerto local, que registraron un descenso respecto de las cifras del año anterior.

Gráfico N° 5: Exportaciones de Mercaderías por Contenedores (En Toneladas). Puerto de Mar del Plata. Años 2001-2008.

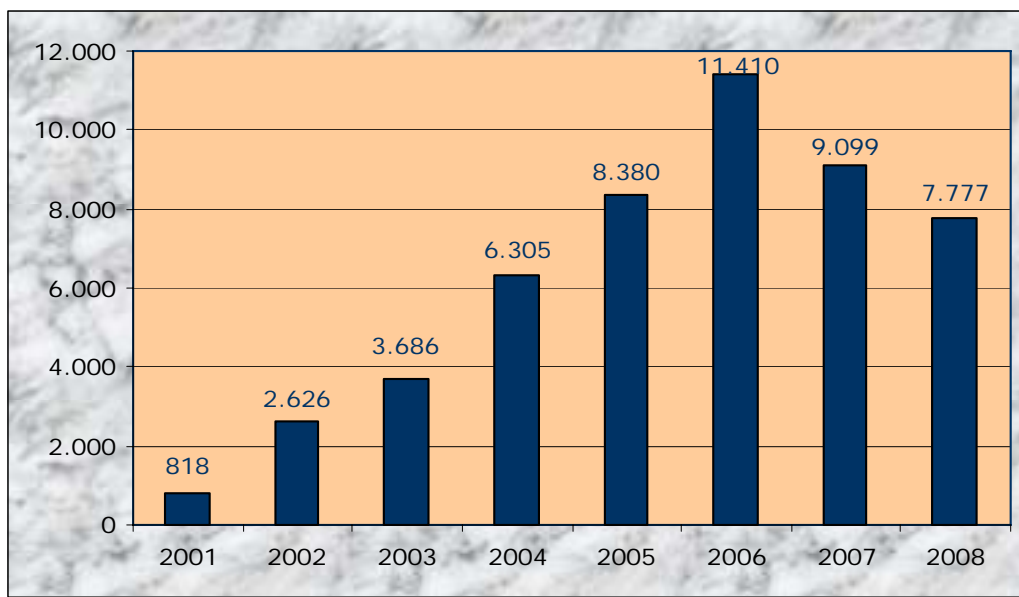


Fuente: Elaboración propia en base a datos del CPRPMDP. Año 2009.

El análisis del movimiento de mercaderías para el año 2008 permite dar cuenta que el movimiento total alcanzó las 113.552 toneladas, de las cuales 112.442 se despacharon vía contenedores y el resto en buques frigoríficos.

A lo largo de 2008 se registró el ingreso de 80 buques al Puerto de Mar del Plata, de los cuales 55 fueron portacontenedores. Maersk fue la empresa que más operó en la terminal, con 4.786 TEU, seguida por Hamburg Süd que movió 2.373 y Maruba que hizo lo propio con 618.

Gráfico N° 6: Exportaciones de Mercaderías por Contenedores (En Teus). Puerto de Mar del Plata. Años 2001-2008.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del CPRPMDP. Año 2009.

Si bien la cifra total de despacho de contenedores es menor a la lograda durante 2007, se registró un crecimiento en el removido de pescado en el Puerto marplatense que alcanzó las 357.291 toneladas, la cifra más alta de los últimos cinco años, y con resultados superiores en un 11,23% con respecto al acumulado de 2007.

Parte de la disminución en el total despachado en contenedores se debe al reclamo sindical de un nuevo convenio colectivo de trabajo los operarios de empresas pesqueras marplatenses, paralizando el sector durante 70 días de protesta sindical.

La resolución al conflicto llegó con la intervención del Ministerio de Trabajo de la Nación que en noviembre dictó la conciliación obligatoria y, con ella, el fin de la medida de fuerza. El resultado de este conflicto se tradujo en pérdidas millonarias para el Puerto y la Ciudad.

Actualmente los principales inconvenientes se vinculan con la merma del recurso, en particular la merluza, y la reducción de la demanda de los mercados internacionales; la retracción en la compra produjo una caída de precios que trajo aparejada que las empresas con mayor respaldo se mueven cautelosamente evitando apuros en la liquidación de su producción.

Comparando los movimientos de mercaderías del primer bimestre de 2009 en relación al año inmediato anterior el resultado es alarmante:

Cuadro N° 8: Movimiento de Mercaderías por Contenedores. Puerto de Mar del Plata, en Toneladas. Primeros bimestres años 2008 y 2009.

Año	Bimestre	Movimiento de Mercaderías (Exportaciones - Toneladas)
2008	I	17.800
2009	I	11.200

Fuente: Elaboración propia en base a datos del CPRPMDP. Año 2009.

Si se comparan los meses de enero y febrero de 2008 y 2009 podemos observar la drástica reducción de las exportaciones sufrida en el Puerto de Mar del Plata. A modo de referencia, el último bimestre que registró un comportamiento



similar al primer bimestre de 2009 fue en el año 2004 donde apenas se movilizaron mercaderías por 11.110 toneladas.

En un año, el puerto marplatense pasó de mover mercaderías por 17.800 toneladas en 2008 a apenas 11.200 el corriente año, lo que representa una reducción del 37,08%. Asimismo, la descarga de pescado por parte de los buques de altura fue apenas 3,13% inferior a igual período del año anterior, lo que indicaría que el menor movimiento registrado en este bimestre no se debe a falta de mercadería para exportar sino a la falta de compradores internacionales.

Respecto a la descarga de pescado por parte de buques de altura, el último año con crecimiento fue 2006, cuando el removido aumentó 18,39% respecto del año anterior, que a su vez había tenido una caída similar (18,95%) respecto de 2004.

En un informe elaborado por el Consorcio Portuario Regional se explica que durante enero salieron del Puerto local 2 buques portacontenedores y en febrero lo hicieron otros 6, lo que arrojó un total de 8 en el bimestre. La carga transportada por dichos barcos fue de 2.110 toneladas en enero y 9.140 en febrero, totalizando 11.250 toneladas.

El año anterior, en cambio, salieron del Puerto de Mar del Plata 6 buques en enero (con 7.520 toneladas) y 7 en febrero (con 10.330 toneladas) lo que totalizó 13 buques con 17.860 toneladas. Esto implica la reducción del 37,08% mencionada anteriormente.

La evolución del movimiento de mercaderías del Puerto marplatense indica que el año con mayor actividad fue 2007, cuando salieron 22.240 toneladas. Le siguen 2006, con 20.320 toneladas y luego 2005, con 18.690. En cuanto al año 2004, fue el único año que registró un movimiento inferior al actual con 11.110 toneladas.

Diametralmente opuesta es la situación de los operadores de la industria naval. Los astilleros locales se hicieron fuertes en el mercado y en los últimos meses alcanzaron acuerdos importantes para el mercado exterior, como por ejemplo las barcasas que SPI (Servicios Portuarios Integrados) fabrica para una empresa de Brasil, el pesquero de altura "María Gloria" que el astillero Contessi botó a fines de 2008 o el buque de media altura "Gala" de 16 metros de eslora construido por el astillero TPA (TecnoPesca Argentina) botado en abril de 2009.

XVI.- Movimiento de Mercaderías por Tipo de Producto.

Cuadro N° 9: Movimiento de Mercaderías por Tipo de Producto

	BAHIA BLANCA ⁽¹⁾	CAMPANA ⁽²⁾	CNEL. ROSALES	DOCK-SUD ⁽³⁾	LA PLATA	MAR DEL PLATA ⁽⁴⁾	QUEQUEN	SAN NICOLAS ⁽⁵⁾	SAN PEDRO	TOTAL
Arena, canto rod. y otros	0	0	0	2.045.009	657.441	0	0	0	606.395	3.308.845
Cereales y oleaginosas	5.793.941	0	0	0	0	253	3.231.868	182.796	437.563	9.646.421
Frutas: Cítricos y otras	56.321	0	0	0	0	0	0	0	181.664	237.985
Combustibles líquidos y gases	3.151.792	0	0	6.120.197	3.915.850	46.186	135.079	179.634	0	13.548.738
Contenedores	0	0	0	6.480.441	0	112.442	0	0	0	6.592.883
Fertilizantes	827.807	0	19.345	0	0	0	235.588	1.019.511	0	2.102.251
Indust. Agropecuarios	1.988.643	0	0	64.536	0	119	652.188	0	5.076	2.710.562
Pescado, carnes y derivados	7.670	0	0	7.137	1.307	357.351	0	0	0	373.465
Prod. Químicos y Petroquímicos	633.874	0	0	232.176	291.430	0	0	64.102	0	1.221.582
Prod. Siderúrgicos y Minerales	66	308.194	0	125.526	182.784	0	0	1.087.383	0	1.703.953
Petróleo Crudo	55.780	0	11.267.356	206.184	0	0	0	0	0	11.529.320
Carga Gral. Vehículos y Maq.	0	0	0	574	17.176	0	0	0	0	17.750
Carga General / otros	95.722	18.426	0	53.057	195	0	0	14.975	0	182.375
TOTAL	12.611.616	326.620	11.286.701	15.334.837	5.066.183	516.351	4.254.723	2.548.401	1.230.698	53.176.130
% Respecto del Total de pescado, carnes y derivados	2,05%			1,91%	0,35%	95,69%				100,00%
% Respecto del Total Mov Merc	23,72%	0,61%	21,23%	28,84%	9,53%	0,97%	8,00%	4,79%	2,31%	100,00%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Actividades Portuarias
Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires. Año 2009.

Tal como se observa en el cuadro N° 9, casi el 96% del total provincial del rubro "Pescado, carnes y derivados" tiene lugar en el Puerto de Mar del Plata. A modo de referencia casi el 70% del movimiento total de mercaderías del Puerto de Mar del Plata corresponde a este rubro, complementándose el restante 30% con el movimiento de contenedores y combustibles, con una muy pequeña proporción de cereales y oleaginosas.

Si observamos la última fila del cuadro vemos que Mar del Plata es uno de los dos puertos que menos movimiento total de mercaderías tiene. En comparación Bahía Blanca y Dock-Sud son puertos un tanto más diversificados en cuanto al movimiento de mercaderías por tipo de producto, tales como combustibles y gases, petróleo crudo, arena, cereales, oleaginosas, fertilizantes, entre otros.



XVII.- Conclusiones

Como adelantamos *ab initio* nuestro objetivo principal al elaborar este informe consistió en detectar, analizar y estudiar los principales aspectos de la infraestructura portuaria a fin de poder diagnosticar el estado actual del Puerto marplatense y de qué manera esto afecta las actividades que allí se desarrollan, decantando naturalmente a partir de esto las líneas de acción para el fortalecimiento de los diversos sectores que desempeñan sus actividades allí.

Es incontrastable que un distintivo clave de la ciudad de Mar del Plata es su Puerto, espacio donde se desempeña una de las actividades económicas más relevantes de la región como resulta la pesca.

En la actualidad operan una variedad importante de empresas pesqueras en nuestra Ciudad, exportándose la mayoría de sus productos se exportan. A partir del movimiento que esto genera se contribuye a la consolidación de una actividad productiva que no sólo da vida al predio portuario y sus inmediaciones, sino que también permite la articulación con otras industrias regionales.

Gran parte de la mejora de las principales industrias que tienen fuerte injerencia en el Puerto local se han producido a partir de la evolución de las variables económicas a nivel nacional, como por ejemplo, el tipo de cambio. De allí la importancia que tiene la identificación de las principales cuestiones institucionales, normativas y económicas que han de ser prioritarias para facilitar el desarrollo de estos sectores.

Desde el MPA consideramos que en nuestra Ciudad debe estructurarse de forma dinámica y competitiva el grueso de los sectores que operan en el Puerto, de modo tal de priorizar articular políticas determinadas en función de las principales actividades económicas que se desempeñan en este espacio, siendo para ello ineludible la organización, dirección, control y ejecución de actividades, obras y procedimientos teniendo en cuenta una delimitación clara y funcional de los espacios, tomando como eje central a la producción.

En cuanto a la administración portuaria, el tema debe debatirse adecuadamente con la participación de los principales actores que desarrollan sus actividades en el Puerto de Mar del Plata en una mesa de diálogo que permita a cada uno exponer sus principales inquietudes, propuestas e intereses.

Hemos detectado ciertas interferencias e incompatibilidades entre las políticas y actividades que lleva adelante el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata con las necesidades que presentan los distintos sectores, en especial el sector pesquero; esto interfiere directamente en las operaciones que éstos realizan y es un aspecto que puede ser modificado estableciendo pautas y lineamientos claros de modo tal de no obstaculizar el desarrollo productivo.

A continuación presentaremos algunas propuestas para estructurar y mejorar las deficiencias y necesidades que hoy en día presenta el Puerto de Mar del Plata.

XVIII.- Principales Propuestas:

i.- Mejorar las relaciones institucionales (del Consorcio del Puerto de Mar del Plata) con la Provincia, Nación y el Municipio para contar con apoyo a futuros programas que tiendan al aumento de la eficiencia en la operativa portuaria. Sería útil que exista un plan de manejo serio en lo que respecta a la operatoria general del puerto marplatense para así lograr que aspectos esenciales de índole operativa, comercial y gerencial sean manejados con la máxima profesionalidad y dedicación.

ii.- Mejorar el canal de acceso al Puerto. En la actualidad se encuentra operando con el canal secundario lo que ocasiona problemas en cuanto a las condiciones de ingreso para barcos de gran calado (portacontenedores). Si bien en la actualidad hay propuestas concretas para el dragado del canal secundario, es fundamental la solución de fondo, mejorando el canal de acceso principal que se encuentra reducido por la acumulación de un banco de arena en el extremo de la escollera sur.



Fuente: CPRMDP. Año 2008.

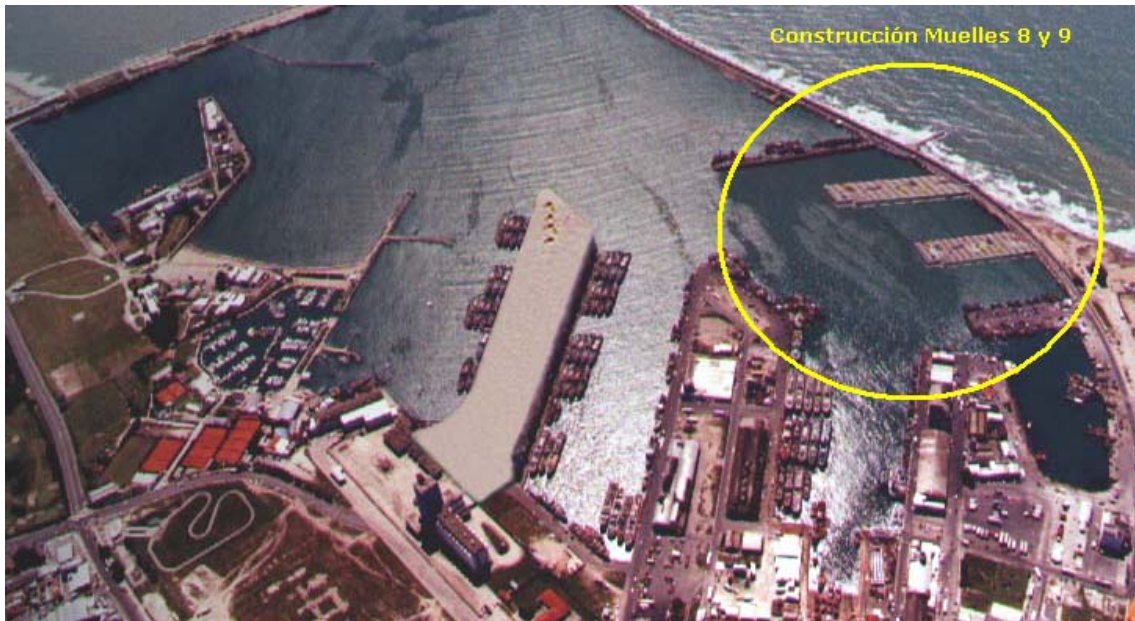
iii.- Lograr un mejoramiento integral de las vías de acceso/egreso incorporando al Puerto al ejido urbano de la ciudad para mejorar el desarrollo de su operatoria. Es urgente que la Municipalidad mejore la infraestructura general del barrio Puerto, siendo los principales aspectos a tenerse en cuenta: mejor iluminado del barrio, arreglo de baches y pozos de las calles internas, señalización, condiciones de limpieza, reparación de cloacas y reparación íntegra del pavimentado de ciertas calles.

iv.- Integrar los puntos productivos más importantes de la ciudad (parque industrial, mercados hortícolas, puerto) mejorando las vías de circulación y ordenando el transporte de cargas pesadas en el marco de un circuito industrial destinado a tal fin.

v.- Planificar y desarrollar análisis o estudios institucionales, operativos y/o comerciales con la participación de las cámaras industriales, empresas pesqueras, universidades, técnicos, prefectura, autoridades nacionales, provinciales y municipales, entre otros.

vi.- Incorporación de comisiones técnicas y/o institucionales que se desenvuelvan en diversos ámbitos a nivel nacional, provincial y municipal.

vii.- Incorporar nuevos espacios de amarre y servicios en muelle (Por ejemplo: construcción de muelles 8 y 9). La falta de escolleras internas en el Puerto de Mar del Plata aumenta notablemente los costos vinculados a la operación de buques pesqueros.



Fuente: CPRMDP. Año 2008.

viii.- Promover la remoción de los buques inactivos sobre la escollera sur a fin de lograr aumentar el espacio disponible para el amarre de barcos pesqueros.

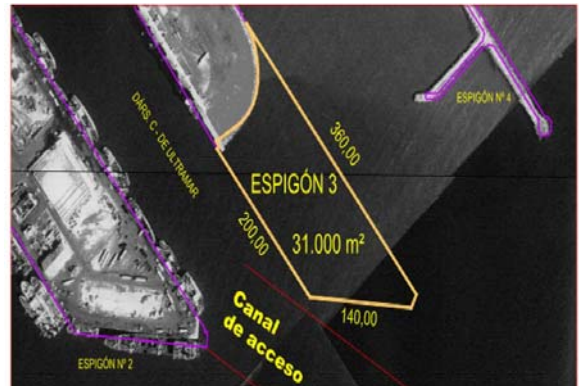
Perspectiva Futura (Luego de Remoción de Buques Inactivos)



Fuente:
CPRMDP.
Año 2008.

ix.- Ampliación del espigón 3 (en aproximadamente 200 metros) donde amarran buques portacontenedores, justo a la par del elevador de granos. Cabe

destacar que este proyecto ya ha sido estudiado y trabajado por el CPRMDP y la intención principal es que los buques portacontenedores logren un espacio propio y liberen el actual lugar que ocupan para aquellas naves vinculadas a la actividad pesquera.



Fuente: CPRMDP. Año 2008.

x.- Mejorar los servicios de agua y electricidad que se brindan desde las distintas terminales, en especial desde la Terminal internacional II. En una propuesta oficial se contempla la posibilidad de equiparla con una cisterna con capacidad para 500 mil litros.

xi.- En el Puerto marplatense no sólo faltan, sino que también fallan ciertos servicios. En la mayoría de los casos esto sucede porque el Consorcio no los provee. A modo de propuesta, el Consorcio debería contratar con la empresa de servicios (EDEA o Camuzzi), hacer la respectiva distribución y cobrar por dicho suministro.

xii.- Al margen de los servicios más grandes como lo son la luz, el gas o el agua, también es necesario dar a conocer los problemas que hoy existen en torno a otros servicios básicos como son la provisión de hielo y combustible. En la actualidad no existe en el puerto un espacio asignado para la descarga de hielo. Esto parece algo sumamente simple pero eliminaría la cantidad de camiones distribuidores de hielo que circulan dentro de las calles del puerto. Lo más conveniente sería que el hielo sea descargado en una cámara asignada a tal fin y desde ella sea distribuido, en camionetas o vehículos utilitarios, a cada empresa. Algo similar debiera instrumentarse en relación al combustible. Todo ello reduciría considerablemente el tránsito de camiones en el Puerto.

xiii.- En el Plan Estratégico de Mar del Plata se presenta al proyecto estructural "Puerto" en un marco que contempla mucho más que las acciones dirigidas a la renovación, mejora y puesta en condiciones de competitividad del Puerto de Mar del Plata; allí se expone que la actividad del mismo debe complementar *armónicamente* los usos productivos con los recreativos y turísticos. Es en este último punto donde habría que replantear el tipo de Puerto que se pretende para nuestra Ciudad, ya que es esta variedad de funciones y actividades son las que generan inconvenientes en la operatoria del mismo al pretender alcanzar objetivos, que si bien coinciden en algunos puntos, por lo general se tornan incompatibles al convivir unos con otros. A modo de ejemplo, no puede



funcionar armónicamente una terminal de cruceros en un predio que muchas veces presenta problemas con los desechos de las plantas procesadoras de harina de pescado.

xiii.- Es necesario que se utilice el espacio portuario teniendo en cuenta la actividad principal que se desarrolla en el mismo es la pesca, resultando innecesarias otras actividades que se llevan a cabo para una mejora en la operatoria del mismo. En el caso puntual de Mar del Plata donde el Puerto ya es limitado en cuanto a espacio, no sería aconsejable utilizar ciertos espacios que podrían utilizarse para ampliaciones o mejoras en actividades recreativas o nocturnas. Si se tiene en cuenta el traslado de los bares que funcionan en la calle Alem a la escollera Norte, el espacio se vería aún mucho más condicionado.

xiv.- Delimitar claramente los dos aspectos más importantes del Puerto marplatense: el comercial y el operativo. Es fundamental que las funciones comerciales y operativas estén claramente asignadas para evitar conflictos en lo que hace a la operatividad general del espacio portuario. No puede tener injerencia en el aspecto operativo el aspecto comercial y viceversa, siendo misión del Consorcio Portuario Regional armonizar la interacción.

xv.- Sería conveniente que el Consorcio Portuario Regional se encuentre compuesto por actores que representen adecuadamente cada una de las operatorias. De esta forma un único Consorcio delimitaría el área comercial y el área operativa. Esta adecuación permitiría mejorar la administración de cada una de ellas al mismo tiempo que la administración general del Puerto en sentido estricto, compatibilizando la operatoria propia de cada sector.

xvi.- Manejo táctico del Puerto marplatense: todas las actividades derivadas de la operatoria principal del puerto deberían estar subordinadas al Consorcio Portuario Regional, tales como Aduana, SENASA y Sanidad de Fronteras, entre otros. Esto facilitaría la viabilidad de dos conceptos fundamentales como son control y proceso. Como se dijo anteriormente, es imprescindible la profesionalidad en cuanto a la presencia firme de un organismo que se haga cargo de forma efectiva y eficiente del proceso de organización y coordinación de las operaciones portuarias, siendo imprescindible que el control se instrumente contemplando el proceso. Si para hacer el control el proceso debe detenerse, claramente la falla está en el control.



XIX.- Bibliografía:

- ❖ Administración Portuaria de Puerto Madryn (<http://www.appm.com.ar/>).
- ❖ Dirección Provincial de Puertos (Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur - República Argentina) (<http://www.puertoushuaia.gov.ar/>).
- ❖ Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén (<http://www.puertoquequen.com/>)
- ❖ Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (<http://www.puertobahiablanca.com/>).
- ❖ Consorcio Portuario Regional Mar del Plata (<http://puertomardelplata.net>).
- ❖ Consejo Portuario Argentino (<http://www.consejoportuario.com.ar>).
- ❖ Cruise Lines International Association (CLIA).
- ❖ Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur (Surcruise).
- ❖ Comisión Económica para América Latina (CEPAL). División de Recursos Naturales e Infraestructura (<http://www.eclac.org/drni>).
- ❖ Elementos de Arquitectura Naval. Librería editorial Alsina Buenos Aires 1986. ISBN 950-553-026-9.
- ❖ Teoría del Buque. Cesáreo Díaz Fernández, Barcelona 1972.
- ❖ Diccionario de la Real Academia Española (RAE).
- ❖ Diccionario Jurídico, Segunda Edición, Buenos Aires-Argentina, Editorial ABECE S.R.L., 1971.
- ❖ Wikipedia.
- ❖ Diccionario Náutico en Web (<http://www.diccionario-nautico.com.ar>).
- ❖ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (www.mecon.gov.ar).
- ❖ Centro de Documentación e Información del MECON (<http://cdi.mecon.gov.ar>).
- ❖ Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (www.mrecic.gov.ar).
- ❖ Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires (<http://www.maa.gba.gov.ar>).
- ❖ Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires (<http://www.mp.gba.gov.ar/>).
- ❖ Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (<http://www.trabajo.gov.ar>).
- ❖ Dirección Nacional de Migraciones (<http://www.migraciones.gov.ar/>).
- ❖ Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos de la Nación (<http://www.sagpya.mecon.gov.ar>).



- ❖ Secretaría de Transporte de la República Argentina
(<http://www.sspvvn.gov.ar>).
- ❖ Centro de Estudios para la Producción (CEP)
(<http://www.industria.gov.ar/cep>).
- ❖ Prefectura Naval Argentina (www.prefecturanaval.gov.ar).
- ❖ Aduana Argentina (<http://www.aduanaargentina.com>).
- ❖ Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP)
(<http://www.inidep.gov.ar/>).
- ❖ SENASA Argentina (<http://www.senasa.gov.ar>).
- ❖ FAO Pesca (<http://www.fao.org>).
- ❖ OCEANA (www.oceana.org).
- ❖ Cámara Española de Comercio de la República Argentina (CECRA).
- ❖ Administración General de Puertos S.E.
- ❖ Consejo Federal Pesquero (<http://www.cfp.gov.ar/>).
- ❖ Consejo Federal de Inversiones (<http://www.cfired.org.ar>).
- ❖ Centro de Desarrollo y Pesca Sustentable (CeDePesca)
(<http://www.cedepesca.org.ar>).
- ❖ Federación de la Industria Naval Argentina (FINA).
- ❖ Cámara de la Industria Naval Mar del Plata.
- ❖ Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas (CEPA).
- ❖ Cámara de Armadores de Pesqueros y Congeladores de la Argentina
(C.A.Pe.C.A).
- ❖ Cámara de Armadores Poteros Argentinos (CAPA)
(<http://www.capa.com.ar>).
- ❖ Centro de Navegación Provincia de Buenos Aires.
- ❖ Organización Marítima Internacional (<http://www.imo.org>).
- ❖ Armada Argentina (<http://www.ara.mil.ar>).
- ❖ Unión Industrial Argentina (UIA) (www.uia.org.ar).
- ❖ Escuela Nacional de Pesca (<http://www.escueladepesca.edu.ar/>).
- ❖ Centro Naval de la República Argentina (<http://www.centronaval.org.ar/>).
- ❖ Diario La Nación (<http://www.lanacion.com.ar>).
- ❖ Diario La Capital (www.lacapitalmdp.com).
- ❖ Diario El Nuevo Herald (<http://www.elnuevoherald.com/>).
- ❖ Pesca y Puertos – Información Pesquera y Portuaria
(<http://www.pescaypuertos.com.ar>).
- ❖ Olimpíadas Nacionales de Contenidos Educativos en Internet
(<http://www.oni.escuelas.edu.ar/>).
- ❖ Pescare (www.pescare.com.ar).



- ❖ Fundación Nuestramar (<http://www.nuestramar.org/>).
- ❖ Honorable Consejo Deliberante del Partido de General Pueyrredón.
- ❖ Instituto Bristol.
- ❖ Secretaría de Turismo de Puerto Madryn (<http://www.madryn.gov.ar>).
- ❖ Ente Municipal de Turismo Mar del Plata (EMTUR) (<http://www.turismomardelplata.gov.ar/>).
- ❖ Instituto Fueguino de Turismo (<http://www.tierradelfuego.org.ar>).
- ❖ Secretaría de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires (<http://www.bue.gov.ar>).
- ❖ Secretaría de Turismo de la Nación (<http://www.turismo.gov.ar/esp/menu.htm>).
- ❖ Proyecto de Desarrollo Pesquero elaborado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Año 1971. Dr. Jaime Arriandiaga.
- ❖ Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe (C.E.P.A.L.). Publicado en el año 1991.
- ❖ Organización Mundial del Turismo, Turismo: Panorama 2020. Avance actualizado, Madrid-España, Editorial: Organización Mundial del Turismo, 1999.
- ❖ Cruceros Internacionales en la Ciudad de Buenos Aires. Temporada 2005-2006. Publicación de la Secretaria de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires.
- ❖ Contaminación por Cruceros. Informe elaborado por Oceana. Año 2002.
- ❖ Nowlan, L. & I. Kwan (2001). Cruise Control – Regulating Cruise Ships Pollution on the Pacific COSAT of Canada. West Coast Environmental Law. September 2001; Maritime Trade and Transportation 2002- Environmental Issues: Cruise Ships. Summary of Cruise Ship Waste Streams.
- ❖ Schmidt, K. (2000). Cruising for Trouble: Steaming the Tide of Cruise Ship Pollution. Bluewater Network's Cruise Ship Campaign. March 2000.
- ❖ Long, R. (2004). Where there's smoke, there's pollution. The New York Times, February 21, 2004.
- ❖ PCE (2003). Just Cruising?. Environmental effects of cruise ships. Office of the Parliamentary.
- ❖ ACSI (2001). Interim Report. Alaska Cruise Ship Initiative (Partes 1 y 2). Department of Environmental Conservation. Juneau, Alaska.
- ❖ NRC (1995). Clean ships, Clean Ports, Clean Oceans: Controlling Garbage and Plastic Wastes at Sea. Committee on Shipborne Wastes. Marine Board. Commission on Engineering and Technical Systems. National Research Council. National Academy Press, 1995. Washington, USA.
- ❖ Los cruceros del mercado turístico argentino. UNMDP-Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Ali, Sandra Susana. Año 2002.



- ❖ Fernández Gómez, Carmen y Blanco Castro, Ana, Producción y Venta de Servicios Turísticos en Agencias de Viajes, Madrid-España, Editorial Síntesis S.A., 1996.
- ❖ "Turismo y transporte", Blasco, Albert, Madrid-España, Editorial Síntesis, S. A., 2001.
- ❖ Hernández Fontrodona y Pezzi (2005) "Mapa de los sistemas productivos locales en Cataluña". Ed. Generalitat de Catalunya.
- ❖ La Industria Naval Argentina: Antecedentes, dinámica reciente y situación actual. Año 2008. Daniela Calá, Lucía Mauro, Fernando Graña y José A. Borillo.
- ❖ Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance, Michael E. Porter, 1985.
- ❖ "Estudio del Sector Naval de Mar del Plata". Junio 2006. Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata en conjunto con el Sindicato Argentino de Obreros Navales (SAON). Programa AREA, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- ❖ Calá, D. y Liseras, N. (2007) "Informe Regional. Observatorio PyME Regional. General Pueyrredon y zona de influencia de la Provincia de Buenos Aires. Industria Manufacturera". 176 p.
- ❖ Cámara de Constructores de Embarcaciones Livianas (CACEL) (2006) "Evolución reciente de la Industria Naval Argentina".
- ❖ Centro de Estudios para la Producción (CEP) "La industria Naval Liviana en la Argentina" (2006).
- ❖ "La industria Naval en la Argentina". Documento de trabajo. Marzo 2005.
- ❖ "La industria Naval Pesada en la Argentina". Documento de trabajo. Septiembre 2005.
- ❖ Coscia, S. (1981) "La industria naval pesada. Desarrollo y perspectivas del mercado argentino". Banco Nacional de Desarrollo (BND): Gerencia de Investigaciones Económicas: Departamento de Estudios Sectoriales. 45 p.
- ❖ Foro Naval (2005) "Foros Nacionales de Competitividad Industrial de las Cadenas Productivas".
- ❖ Fundación de Investigación para el Desarrollo (FIDE) (1981) "Estudios especiales: La industria naval en la Argentina". 16 p.

XX.- Tabla de Contenidos.

I.- Agradecimientos.	1.
II.- Introducción.	3.
III.- Terminal Portuario.	3.
III.- a.- Definición.	3.
IV.- Autoridades Portuarias en la República Argentina.	4.
IV.- a.- Aclaraciones previas.	5.
IV.- b.- Titulares de Competencia en Jurisdicción del Puerto de Mar del Plata.	6.
IV.- b.- i.- Deslinde de Competencias del Estado Nacional en Jurisdicción Portuaria.	7.
IV.- b.- ii.- Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata.	7.
IV.- b.- iii.- Deslinde de competencias del Municipio de General Pueyrredón.	8.
IV.- c.- Otras competencia en el Puerto de Mar del Plata.	10.
IV.- c.- 1.- Autoridad Portuaria Nacional.	10.
IV.- c.- 2.- Dirección Nacional de Vías Navegables.	10.
IV.- c.- 3.- Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo.	11.
IV.- c.- 4.- Prefectura Naval Argentina.	11.
IV.- c.- 5.- Dirección General de Aduanas.	12.
IV.- c.- 6.- Dirección Nacional de Migraciones.	12.
IV.- c.- 7.- Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.	13.
IV.- c.- 8.- Dirección Nacional de Registro, Fiscalización y Sanidad de Fronteras.	13.
IV.- c.- 9.- Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos.	14.
IV.- c.- 10.- Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria.	14.
IV.- c.- 11.- Consejo Federal Pesquero.	14.
IV.- c.- 12.- Servicio de Justicia.	15.
IV.- d.- Conclusiones.	15.
V.- Puerto de Mar del Plata.	16.
V.- a.- Historia del Puerto de Mar del Plata.	16.
V.- b.- Cronología.	16.
V.- c.- Información General Puerto de Mar del Plata.	19.
V.- c.- 1.1.- Ubicación.	19.
V.- c.- 1.2.- Consorcio de Gestión Puerto de Mar del Plata.	20.
V.- c.- 1.3.- Accesos al Puerto de Mar del Plata.	20.
V.- c.- 1.3.1.- Accesos Ferroviarios.	20.
V.- c.- 1.3.2.- Accesos Viales.	20.
V.- c.- 1.3.3.- Accesos Acuáticos.	21.
V.- d.- Deficiencias Operativas en los Accesos.	21.
V.- d.- 1.- Accesos Viales.	21.
V.- d.- 2.- Accesos Acuáticos.	21.
V.- e.- Instalaciones Portuarias y Obras de Margen.	23.
V.- e.- 1.1.- Red contra Incendio.	24.
V.- e.- 1.2.- Red de Agua Potable.	24.



V.- e.- 1.3.- Red de Desagües Cloacal y Pluvial.	24.
V.- e.- 1.4.- Red eléctrica, fuerza motriz e iluminación.	25.
V.- e.- 1.5.- Radioayudas a la Navegación.	25.
V.- e.- 1.6.- Facilidades y Servicios.	25.
V.- f.- Deficiencias Operativas en las Instalaciones.	25.
V.- f.- 1.- Cierre del Puerto.	25.
V.- f.- 2.- Limitaciones Físicas del Puerto de Mar del Plata.	26.
V.- f.- 3.- Algunas conclusiones preliminares.	26.
VI.- Sectores Operativos.	27.
VI.- a.- Terminal 1.	27.
VI.- a.- 1.1.- Espigón N° 1.	27.
VI.- a.- 1.2.- Dársena de Pescadores y Espigón N° 10.	27.
VI.- b.- Terminal N° 2.	27.
VI.- b.- 1.1.- Espigón N° 2.	27.
VI.- c.- Terminal N° 3.	27.
VI.- c.- 1.1.- Espigón N° 3.	27.
VI.- d.- Terminal N° 4.	27.
VI.- d.- 1.1.- Espigón N° 4.	27.
VI.- e.- Terminal N° 5.	27.
VI.- e.- 1.1.- Posta de Inflamables.	27.
VI.- f.- Determinante al Pie del Muelle.	28.
VI.- g.- Intensidad de Corriente.	29.
VII.- Zona Portuaria Militar.	29.
VII.- a.- Determinación de sus Límites (Decreto N° 1951/Buenos Aires, 2-8-83).	29.
VII.- b.- Áreas Restringidas al Acceso Público: Predio Base Submarinos de A.R.A.	29.
VIII.- Zona Portuaria Comercial.	29.
IX.- Sitios y Dimensiones.	30.
IX.- a.- Espigón N° 1: Dársena de Cabotaje.	30.
IX.- b.- Espigón N° 2:	30.
IX.- b.- 1.1.- Dársena de Ultramar.	30.
IX.- b.- 1.2.- Dársena de Cabotaje.	30.
IX.- c.- Espigón N° 3: Dársena de Ultramar.	30.
X.- Arribo a Puerto Buques Ultramarinos.	30.
X.- a.- Aproximación Antepuerto.	30.
X.- b.- Antepuerto.	30.
X.- c.- Dimensiones del Canal de Acceso al Puerto.	31.
XI.- Tipos de Buques.	31.
XI.- a.- Buques Portacontenedores.	31.
XI.- b.- Buques Frigoríficos.	32.



XI.- c.- Buques Petroleros.	33.
XI.- d.- Buques de Carga General.	33.
XI.- e.- Buques Graneleros (Bulk Carriers).	33.
XI.- f.- Buques Pesqueros.	33.
XI.- f.- 1.1.- Clasificación de los Buques Pesqueros.	34.
XII.- Movimientos de Navegación registrados en 2008.	36.
XIII.- Movimiento de Buques en el Puerto de Mar del Plata.	39.
XIV.- Desembarques Capturas Marítimas en el Puerto de Mar del Plata. Participación en el Total Provincial.	41.
XV.- Movimiento de Mercaderías por Contenedores.	42.
XVI.- Movimiento de Mercaderías por Tipo de Producto.	46.
XVII.- Conclusiones.	47.
XVII.- Principales Propuestas.	48.
XIX.- Bibliografía.	52.
XX.- Tabla de Contenidos.	56.