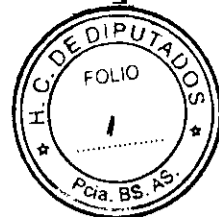




Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo, a través de las dependencias que correspondan, informe a la brevedad y por escrito con referencia al Puerto Mar del Plata, las estimaciones, planes y acciones proyectadas para su modernización en las próximas décadas, destinadas a responder a la demanda esperable de operaciones relacionadas con el objeto de la Terminal marítima, en materia de espacios, infraestructura, equipamiento y servicios, como consecuencia del desarrollo de la región a la que sirve, y de acuerdo a la siguiente discriminación de sectores y actividades:

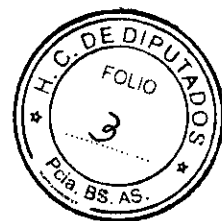
1. Terminal N° 1, Espigón N° 1: estimaciones referidas a futuras necesidades de espacios para el remate y trasvase de pescado fresco que actualmente se desarrolla en el ex-Mercado Nacional de Concentración Pesquera; así como para otros servicios portuarios. Mejoras previstas en el sector para las actividades de carga y descarga de pescado.
2. Terminal N° 1, Dársena A de Pescadores y Espigón N° 10: proyecciones relacionadas con la futura demanda de espacios para operaciones de amarre, alistamiento y descarga de embarcaciones de Rada/Ría y Costeros. Medidas previstas destinadas a apoyar la conservación de la tradicional flota de pesca costera (lanchas amarillas).
3. Terminal N° 2, Espigón N° 2: proyección de la cantidad anual de embarcaciones porta-contenedores y volúmenes de carga estimados. Infraestructura y equipamiento que será necesario incorporar para la operación de dichos buques, la carga y descarga de contenedores, espacios de depósito transitorio y para nodos de transferencia a otras modalidades de transporte.
4. Terminal N° 2, Espigón N° 2, Dársena B: acciones a desarrollar para liberar los sectores actualmente ocupados por buques de pesca de altura inactivos allí amarrados, abandonados o hundidos. Fecha tentativa de reactivación del sector.
5. Terminal N° 3, Espigón N° 3: demanda operativa prevista para los Elevadores de Granos una vez reactivado su funcionamiento y también en caso de ampliarse el volumen de almacenaje en silos. Se informará respecto a la capacidad de amarre en muelle y de los márgenes de operatividad de la galería de embarque de granos
6. Terminal N° 4, Espigón N° 7: previsiones y acciones contempladas en relación con el posible futuro incremento de equipamiento de nuevos remolcadores de puerto y unidades de la Prefectura Naval Argentina, en función de mayores necesidades de amarre y alistamiento.



7. Terminal de cruceros: cantidad de embarcaciones que se prevé recibir anualmente y simultáneamente durante la temporada de visita de cruceros. Medidas previstas para la disponibilidad de sectores de muelle y servicios necesarios para los trámites de desembarco y el movimiento de pasajeros y cargas durante sus estadías. Se indicarán los límites operativos.
8. Sectores de muelles utilizados actualmente para las operaciones de amarre, alistamiento y descarga de las embarcaciones pertenecientes a la flota pesquera de altura: se indicarán las estimaciones referidas a la futura demanda de espacios en mar y tierra.
9. Sectores de muelles empleados para las operaciones de buques de cabotaje y de ultramar en general, así como de embarcaciones comerciales de tipo turístico-recreativo: volúmenes de cargas estimados y modalidades de transferencia de las mismas a los diversos sistemas de transporte. Se informará con referencia a proyecciones de demanda potencial de espacios de muelle e instalaciones complementarias en sus proximidades.
10. Boca y canales de acceso al Puerto: estudios y medidas a adoptar para la construcción y puesta en funcionamiento de un sistema permanente que impida la acumulación de sedimentos en el sector, evitando las periódicas y costosas contrataciones de dragas. Se informará sobre las características de la tecnología que se ha decidido emplear y el cronograma para la instalación de los equipos.
11. Ramal de enlace del Puerto con la red ferroviaria provincial y nacional: fecha estimada y plan de acciones a adoptar para la rehabilitación del mismo, a efectos de poder volver a contar con el sistema de transporte de cargas por ferrocarril. Niveles de operaciones esperados para el servicio.
12. Seguridad marítima y control de pesca: estimaciones sobre necesidades futuras en cuanto a embarcaciones, medios aéreos y marítimos para operaciones SAR (búsqueda y rescate), sistemas de balizamiento, comunicaciones y detección de posición. Tipo, cantidad y características de dicho equipamiento a ser incorporado. Requerimientos futuros en cuanto a sectores de atraque o despegue/aterrizaje, alistamiento, evacuación, etc.
13. Espigón N° 4, Sector Astillero Naval Federico Contessi: fecha prevista para regularizar la situación de sus instalaciones, a efectos de que dicha empresa pueda planificar su desarrollo futuro en el lugar.
14. Área Protegida Reserva Natural Puerto Mar del Plata: medidas contempladas para favorecer la conservación del humedal y evitar todo tipo de acción o actividad que pudiese generar un impacto perjudicial en el ese importante hábitat o en alguna de las numerosas especies de la flora y fauna que lo componen.
15. Sectores del Puerto ocupados con instalaciones para la práctica de deportes que no son náuticos, tales como las canchas de tenis, el kartódromo y la cancha de fútbol -situada en el predio de la ex Planta de Almacenaje de Gas del Estado-. Fecha prevista para el desmantelamiento

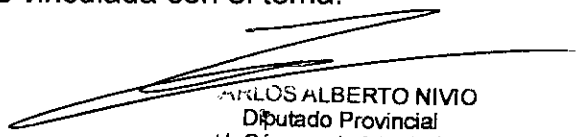


Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



de las mismas y destino a dar esos espacios luego de removidas las construcciones.

16. Sectores internos del Puerto ocupados o previstos ocupar con instalaciones destinadas a actividades comerciales, gastronómicas o similares: se indicarán los planes existentes para liberar dichos espacios de usos y equipamientos que no se corresponden con una Terminal portuaria marítima, a efectos de emplearlos para cubrir las necesidades de ésta.
17. Sector de tierra conocido con el nombre de "manzana de los circos": se informará sobre los planes existentes para su aprovechamiento en función de los requerimientos de espacios físicos necesarios -entre otros fines- para el acopio y transferencia de contenedores a otros medios de transporte.
18. Escollera Norte, Sector INIDEP: estimaciones referidas a futuras necesidades de espacio en tierra y agua para el crecimiento de las instalaciones y el equipamiento requerido para el desarrollo de la investigación científica en materia pesquera. Se informará respecto a las áreas reservadas para su expansión.
19. Sectores ocupados con establecimientos industriales procesadores de pescado: se informará qué planes existen respecto a la permanencia de los mismos dentro del área portuaria, a su progresiva erradicación fuera del sector o a la admisión de otros; así como sobre el control de emisiones gaseosas y de partículas a la atmósfera, de líquidos al sistema de desagües, y de sólidos fuera de los establecimientos. Respecto a otros tipos de plantas -con excepción de los astilleros-, se indicará cuál será el criterio a adoptar.
20. Respecto a proyectos en estudio o a iniciativas privadas presentadas, relacionadas con el establecimiento dentro del perímetro del Puerto Mar del Plata de construcciones o actividades no relacionadas con específicamente con lo directamente concerniente a los requerimientos portuarios, se informará sobre los mismos
21. Con referencia a las obras de mejoramiento de la infraestructura y el equipamiento general destinado a las operaciones portuarias, se indicarán los planes existentes, las características principales de los trabajos a ejecutar y el cronograma tentativo para su realización.
22. Respecto a la totalidad del Puerto Mar del Plata: se informará si se está aplicando o se tiene previsto implementar un plan estratégico para el desarrollo integral del mismo, si existen estudios particularizados actualizados respecto a la evolución de los diversos sectores operativos, y si se cuenta con estimaciones respecto a los posibles conflictos de funcionamiento, producto del futuro crecimiento de las operaciones de la estación marítima multipropósito, discriminadas por áreas y tipo de actividad.
23. Toda otra información que resulte de interés vinculada con el tema.


CARLOS ALBERTO NIVIO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.



FUNDAMENTOS

Infraestructura del Puerto

El Puerto Mar de Plata es un puerto provincial de uso público que se encuentra ubicado geográficamente frente al Océano Atlántico, más específicamente en la latitud 38° 01' S y longitud 57° 32' W; estando rodeado hacia el oeste por la ciudad de Mar del Plata. Por su intensa actividad pesquera -la principal-, es uno de los puertos más importantes del país. El calado máximo original fue de 32 pies (9,75 metros).

Las tierras donde se asienta el Puerto, en sus orígenes apartadas de la ciudad, fueron rodeadas por el acelerado crecimiento urbano, quedando circunscripta su superficie a los límites establecidos al iniciarse su construcción en el año 1911 y finalizarse la misma entre los años 1922 y 1924.

Es un Puerto marítimo artificial de ultramar pesquero, petrolero, cerealero, deportivo y de servicios turísticos náuticos, que se encuentra en jurisdicción de la Prefectura Mar del Plata; con un área netamente militar actual asiento de la Base Naval Mar del Plata. Por tal motivo, allí operan, entre otros tipos de embarcaciones, buques pesqueros, cargueros, tanqueros, de defensa y seguridad marítima, de pasajeros, deportivos, etc.

El Puerto Mar del Plata está conformado por obras de abrigo de tipo convergente, estando encerrado por dos importantes escolleras, la Norte (1.050 m) y la Sur (2.750 m). El espejo de agua delimitado por dos escolleras, tiene una superficie de 1.400.000 metros cuadrados, mientras que el antepuerto posee un canal de acceso de 700 m., con un calado admisible dragado del orden de los 30 pies en 120 m de ancho de solera y taludes con pendiente 1,3.

En su interior existen diversas dársenas y espigones distribuidos en un área de aguas tranquilas. El sistema de muelles interno es en peine, contando todos ellos con sistemas de amarre acordes a la eslora y tiro de los buques de cada sector. Los principales muelles son: el de cabotaje con 20 pies de profundidad y 762 m lineales; y el de ultramar, con 30 pies de profundidad y 218 m lineales.

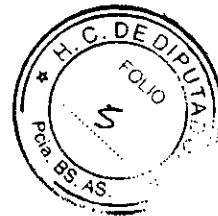
El Puerto Mar del Plata es una de las tres únicas terminales marítimas con que cuenta la extensa región pampeana para el intercambio comercial de su producción. El mismo no ha sido objeto de las mejoras que se requieren en este siglo XXI, por lo cual carece en general de instalaciones y equipamientos para responder a las nuevas modalidades que plantea el transporte marítimo.

El Puerto posee dos sectores claramente diferenciados: el sector Sur y el sector Norte. El sector Sur está dividido en tres áreas denominadas Comercial, Industrial y Operativa, y cuenta con tres Dársenas principales: Dársenas A, B y C; cuyas denominaciones de sur a norte son: Dársena de Pescadores, Dársena de Cabotaje, y Dársena de Ultramar; con un ancho entre muelles de 70/100 m, 130/160 m, y 140 m, respectivamente:

El sector Sur es de carácter netamente comercial, abarca una superficie de 140 has., y tiene tres espigones denominados -de norte a sur-: Espigón 3 (ultramarino), Espigón 2 (local), y Espigón 1 (de pescadores), como así también una posta de inflamables sobre el lateral interno de la Escollera Sur.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



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 extremo norte de esta Zona, limitando con el sector militar, se encuentran parte de las áreas deportivas -principalmente náuticas- del Puerto Mar del Plata. Allí se cuenta con un 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. 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.

La Dársena C, está limitada por los Espigones 2 y 3 y contiene los Sitios de atraque 12 y 13 sobre el Espigón 3 que son utilizados para la carga de cereales proveniente de la batería de silos elevadores que pertenecieran a la Junta Nacional de Granos. Estos silos poseen una capacidad de almacenaje de 25.255 tn., y cuentan con dos cintas transportadoras que alimentan 8 tubos telescópicos cuyos extremos se elevan 12,50m sobre el nivel del cero local (galería de embarque). Hacia el oeste se encuentra un muelle utilizado para carga general de 14 pies de profundidad al cero local y 134 m. de longitud.

En el Espigón 3 operan buques pesqueros de altura y buques de ultramar. Las características de la fundación de los muelles existentes fue realizada para operar con buques de hasta 30 pies. En el interior de la Dársena de Ultramar, está situado el Varadero, que tiene un ancho de 49,45 metros y un largo total de 100 metros, constando de dos gradas, la primera de 60 metros de largo y la segunda de 40 metros.

Hacia el sur y sobre el Espigón 2 se hallan los Sitios de atraque 8, 9 y 10 cuya longitud alcanzan los 503m., con profundidades variables desde 22 a 25 pies según el sector. Se utilizan para operar con carga general y fuel oil. En el extremo de este espigón se encuentra el Sitio 7 con una longitud de 178 m y una profundidad entre 23 a 27 pies.

El Espigón 2 se encuentra inoperable en gran parte de su capacidad debido a la existencia de buques de pesca de altura inactivos, algunos de los cuales se encuentran interdictos por causas judiciales, otros se hallan hundidos y otros abandonados. Durante los últimos años parte de ellos han sido removidos. Esta misma situación se repite en otros sectores del puerto de Mar del Plata.

En el Sitio 7 se ha instalado un dique flotante denominado MOSSDOK 2000, que tiene una eslora de 144 m., una manga de 128 m. y una capacidad de halaje de 5.000 t. Dispone de dos grúas de 6 t., que se desplazan en forma longitudinal a lo largo del muelle. Fue importado desde Rusia por una empresa privada, gracias al Decreto 343/97 -que fue derogado posteriormente-, y comenzó a operar en enero de 2000.

El sector Operativo, de cargas, está ubicado en la Dársena de Cabotaje B, formado por los Sitios 5 y 6 -cuya profundidad varía entre 5 y 17 pies-, ubicados



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



sobre el Espigón 2 hacia el norte, con una longitud de 250 m., los cuales son atravesados por una vía ferroviaria de trocha ancha; uno Oeste de 133m de frente, y los Sitios A, B, C y D al sur, sobre el Espigón 1, de 288 m de longitud -y profundidades entre 15 y 21 pies- que son usados para tráfico doméstico y pesca de altura.

En ese sector operan con dos firmas de transporte de cargas refrigeradas en contenedores mediante las cuales los productores de la región pueden exportar sus mercaderías: Maersk Sealand y Hamburg Sud. Ésta última, instaló su plataforma de contenedores en el sector cabecera del Espigón N° 2, en un predio de 2.877 metros cuadrados, encontrándose la firma actualmente operando con un promedio de 2 buques mensuales. En tanto, también Maersk Sealand, desde la Zona Primaria Aduanera del Espigón N° 2 ha venido trabajando activamente en el Puerto. Sin embargo, en los últimos años los buques portacontenedores han dejado de arribar con continuidad -tenían un promedio de cinco barcos por mes-, lo cual significaba una importante reactivación económica y laboral, ya que se había registrado un importante crecimiento en el movimiento de mercaderías con respecto a décadas anteriores.

El Sector de Pesca posee las instalaciones que comprenden la denominada Banquina de Pescadores y el Espigón 10 (Dársena A) área en la cual desarrollan operaciones las lanchas de pescadores y embarcaciones costeras. Como defensa interna portuaria, la Dársena A de Pescadores se halla protegida por la escollera que nace a la altura del kilómetro 0,750 de la Escollera Sur, y por otra originada a altura del kilómetro 1,250 para el mismo objeto. El Sector de Pesca tiene una longitud total de 727 m. de muelle, con profundidades entre 6 y 19 pies, y se encuentra atravesado por una vía ferroviaria de trocha ancha.

El Sector de Inflamables está situado sobre la escollera sur, al noroeste del muelle que fuera utilizado para operaciones con gas licuado de petróleo (Espigón 7). Tiene un frente de 95 m. para permitir buques de estilo Mediterráneo, y ha operado como atracadero para descarga de combustibles. El sector también fue destinado a las operaciones de buques petroleros que descargan productos con destino a la planta de Yacimientos Petrolíferos Fiscales/Repsol. Allí atracaban también los gaseros que abastecían a la ya desmantelada Planta de Almacenaje de al ex Gas del Estado.

Por su parte, el Sector Norte cuenta con un muelle de pasajeros ubicado sobre la Escollera Norte con una longitud de 220 metros, utilizado para el amarre de cruceros turísticos. Por otra parte, dicha escollera es el límite de la Base Naval, dársena militar donde operan los submarinos y cuenta con espacios para la operación de otros buques y aeronaves de la Armada Argentina. Contigua a ésta y protegido por el Espigón 4, se encuentra el sector náutico deportivo con un fondeadero y una marina para uso de embarcaciones deportivas.

En el Espigón N° 5 y en el espejo de agua que él determina, se encuentran el Club Náutico, el Yatch Club Argentino, el Club de Motonáutica y el Centro Naval. Estos clubes, que constan con una importante infraestructura para la realización de deportes náuticos, son sedes de importantes competencias nacionales e internacionales

La Base Naval Mar del Plata está localizada al noroeste del puerto, comprende un área de 80 has. protegida por un rompeolas de 474 metros de longitud, quedando reservado el sector para la Armada Argentina, que realiza constantes tareas



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



vinculadas a su función. El Área Naval Atlántica de la Armada Argentina tiene su asiento allí, formando parte de ella la División de Patrullado Marítimo -que cuenta con tres corbetas misilísticas, tres avisos y una lancha patrullera-; dependiendo también del Área el Comando de la Fuerza de Submarinos, integrado por los submarinos: ARA Salta (S-31), ARA Santa Cruz (S-41) y ARA San Juan (S-42) y la "Agrupación de Buzos Tácticos".

La Prefectura Naval Argentina, delegación Mar del Plata, es la encargada de brindar seguridad en todo el sector, para lo cual posee instalaciones dentro del Puerto. Esta fuerza de seguridad nacional actúa en el área de su jurisdicción operando con dos buques guardacostas y un helicóptero Aérospatiale SA 330 Puma de origen francés. Asimismo, cuenta con diversos equipamientos, entre otros, una autobomba para el combate de incendios.

En el Puerto Mar del Plata se encuentra también la Escuela Nacional de Pesca, encargada de la formación y capacitación del personal de la marina mercante para tripular buques de pesca marítima, que comenzó a funcionar el 26 de marzo de 1973 con la carrera de Patrón de Pesca Costera. En el año 1981, mediante el Convenio de Cooperación Técnica firmado con Japón, se solicitó la donación de un nuevo edificio para el establecimiento. No solo éste país construyó la Escuela -moderno edificio inaugurado en 1985-, sino que también donó el equipamiento pedagógico y un buque de prácticas. Actualmente capacita y forma Marineros, Patrones de Pesca, Pilotos de Pesca y Capitanes de Pesca. También a Mecánicos de Máquinas Navales, Motoristas Navales y Conductores de Máquinas Navales.

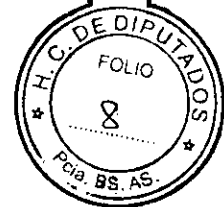
Es importante destacar que, dentro del área de jurisdicción del Puerto, se encuentran dos sectores especialmente destinados a la protección de ecosistemas de la región. Poseen notables características, ya que se trata de hábitat de fauna de los que casi no existen antecedentes similares por su implantación territorial.

Uno de ellos se encuentra ubicado sobre una pequeña playa ubicada en la costa interna de la escollera sur, en su sector medio: se trata del asentamiento de una colonia continental de lobos marinos de un pelo. Cuenta con varios cientos de ejemplares machos, los cuales pueden observarse durante todo el año desde muy corta distancia. En 1994 y por Ordenanza municipal, al lobo marino fue declarado "Monumento Natural de Mar del Plata". La protección de esta colonia, está a cargo de la Fundación Fauna Argentina, institución que se ha destacado desde hace ya muchos años asumiendo dicha función, siendo reconocida por sus trabajos de investigación y conservación de especies.

Por otra parte, es de destacar la existencia de la Reserva Natural Puerto Mar del Plata, último reducto de un importante sistema de lagunas y bañados costeros que caracterizaba la costa sur a partir de la desembocadura del Arroyo del Barco -actualmente dentro del puerto- y hasta Punta Cantera. Se trata de un ecosistema de gran valor ambiental, no solo por ser representativo de la naturaleza original de un vasto sector litoral, sino por existir pocos antecedentes de uno situado prácticamente dentro de un área urbanizada. Consta de alrededor de 45 has., las cuales se encuentran en el extremo sur del sector de jurisdicción portuaria, por lo que no afecta las actividades de éste actuando, asimismo, como una zona de amortiguación con las instalaciones balnearias situadas contiguas al Puerto. La Reserva Natural se constituyó como tal a mediados de la década del 80 con el beneplácito de la Administración General de Puertos, siendo declarada como tal por la Municipalidad de General Pueyrredon en el año 1990, mediante el dictado de una Ordenanza



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



La Fundación Reserva Natural Puerto Mar del Plata es una prestigiosa institución que fue creada expresamente para la conservación de este importante ecosistema, tarea que viene cumpliendo de manera notable. Desde hace ya muchos años, el Consorcio Regional Puerto Mar del Plata ha establecido ese sector como "Área Protegida", identificándolo de esa forma en los planos de ubicación de su jurisdicción. Constituye un espacio dotado de una singular biodiversidad, donde tienen su hábitat numerosas especies de la flora y fauna silvestre, destacándose también por ser una estación de aves migratorias.

Sin embargo, además de instalaciones y espacios correspondientes a los diversos tipos de actividades relacionadas con una estación marítima, dentro del área de jurisdicción del Puerto Mar del Plata se fueron autorizando durante su existencia otros usos y construcciones no relacionadas con la función del mismo. Dichos permisos -en general precarios- han sido otorgados muchas décadas atrás, cuando a pesar de la limitada y reducida superficie de agua y de tierra de aquel, no existía demanda de espacios.

Como resultado de la aplicación de ese tipo de políticas, carentes de visión de futuro, actualmente desarrollan actividades dentro del puerto actividades que debieran estar asentadas fuera del mismo. Tal es el caso de las instaladas dentro del denominado Complejo Comercial y Gastronómico, también conocido como Centro Comercial del Puerto. Allí se encuentra una serie de restaurantes de todas las categorías -que suman más de 4.000 m² cubiertos- concentrados alrededor de un espacio abierto central para estacionamiento vehicular. Una importante diversidad de platos especializados en base a pescados y mariscos, son ofrecidos en dichos locales gastronómicos.

De igual forma, en este centro comercial existen también locales para la venta de productos en conservas, recuerdos regionales, etc. Más aún, en ese ámbito se ha instalado una dependencia del Teatro Auditórium, así como la sede del Museo del Hombre del Puerto "Cleto Ciocchini".

Este último centro cultural fue inaugurado en 1990 en un edificio cedido provisoriamente, ubicado en el barrio Puerto de la ciudad de Mar del Plata que linda hacia el oeste con la estación marítima. Al caducar el permiso de uso de dicho establecimiento y al no tener otro sitio donde instalarse, surgió la posibilidad de ocupar una construcción en el ámbito del Centro Comercial del Puerto, lugar donde actualmente se encuentra. Posee una importante colección de fotos, documentos, bibliografía y costumbres de los primeros pobladores de esa zona; así como una sala dedicada al célebre pintor Cleto Ciocchini donde se exponen sus más renombradas obras, en las que supo plasmar los paisajes, actividades e idiosincrasia de los pescadores.

Las actividades culturales mencionadas en los párrafos precedentes, no son las únicas que se desarrollan dentro del área portuaria y que deberían funcionar fuera de la misma, debido a que no sobran los espacios disponibles -sin ocupación- dentro de sus límites. Una situación similar ocurre con la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) que ha instalado una de sus sedes dentro del Puerto Mar del Plata, cuando bien podría estar funcionando fuera del mismo.

Así como existen construcciones, equipamientos y servicios que se encuentran dentro del área puerto cuando deberían estar fuera de éste; se dan situaciones diametralmente opuestas. Entre éstas, quizás la más incomprensible es la



relacionada con el ramal ferroviario que comunica a la estación marítima con la red nacional de transporte por ferrocarril. Increíblemente, a pesar que existe la infraestructura de vías y que este servicio básico es imprescindible para toda estación marítima. Comenzó a funcionar a poco de inaugurarse el Puerto Mar del Plata y continuó durante mucho tiempo, permaneciendo actualmente inactivo con el agravante de estar ocupado parte del trayecto del ramal -desde hace ya varias décadas- por un asentamiento precario. El enlace ferroviario dejó de funcionar sin que ninguna de las administraciones portuarias que se fueron sucediendo resolviera esta grave situación.

Las vías de ferrocarril abarcan todo el tendido a lo largo del puerto y están conectadas a través de un ramal que corre paralelo a la calle Vértiz hasta la Estación Mar del Plata Cargas, a partir de la cual se los convoyes pueden circular con rumbo a Necochea o hacia Buenos Aires.

Este Ramal Ferroviario fue declarado de interés por el Consejo Asesor Puerto Mar del Plata en la reunión del 25 de Junio de 1999. Por entonces, la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial planteaba la necesidad de erradicación del asentamiento existente en parte de los sectores donde se encuentra la vía, a efectos de reactivar el servicio; para lo cual se nombrarían representantes para integrar la Comisión Técnica para los Proyectos de Reactivación de Corredores Ferroportuarios. 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 los trabajos comprendidos en el Cronograma de Obras, entre las que se encontraba 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 ser reactivadas. Actualmente los accesos viales al área portuaria se realizan en forma permanente a través de las calles y avenidas de la ciudad, desde los diversos centros de la región servida por el Puerto Mar del Plata.

Es importante tener en cuenta que el Puerto depende de la Administración Portuaria Bonaerense, a través del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, un ente mixto -constituido a finales de la década de los 90- con 10 directores en representación del gobierno de la Provincia de Buenos Aires, el Municipio de General Pueyrredón, municipios vecinos y las cámaras y asociaciones industriales, comerciales y gremiales del ámbito portuario.

El Puerto Mar del Plata es de tipo polifuncional, característica que ha venido manteniendo desde el momento mismo de la decisión adoptada para su creación. En el año 1911 se iniciaron las obras de construcción, al año siguiente se terminó el primer muelle y, entre fines de esa década y el comienzo de la siguiente, comenzaron las operaciones de embarque y, particularmente, a funcionar la Dársena de Pescadores. Pocos años más tarde se habilitaría el Muelle de Pasajeros y, ya en el año 1933, se inauguraría la Base Naval Mar del Plata con su dotación de submarinos. Posteriormente, en la década del 60, se concretaría otra obra fundamental: la planta de silos con el Elevador Terminal de Granos.

La infraestructura del Puerto para el atraque y alistamiento de embarcaciones, no ha sufrido prácticamente modificaciones luego de concluirse las obras del proyecto original del puerto, lo cual limita las posibilidades de espacios para dichas actividades esenciales. El muelle cabotaje, originalmente con 20 pies de profundidad, posee 762 m. lineales; el muelle de ultramar, con 30 pies de profundidad, 218 m. lineales; la plataforma de atraque para pescadores: 220 mts.



lineales; el muelle para Pescadores, con una profundidad de entre 16 y 10 pies, 190 m. lineales; la Dársena de Pescadores cuenta con un ancho de 70 a 100 m.; la Dársena de Cabotaje con 130 a 160 m.; y la Dársena de Ultramar con 140 m.

Actividades, espacios y conflictos

Mientras que en el aspecto anteriormente citado, el puerto evidencia una deficiencia en su infraestructura que limita su operatividad; en el caso de la Terminal de Granos sucede todo lo contrario. Construida en 1963, posee una capacidad de 25.000 toneladas, lo que le permitiría operar en óptimas condiciones, un volumen de 250.000 toneladas anuales. Sin embargo, debido a la forma en que ha sido administrado este Elevador y la forma en que se han manejado diversas empresas dedicadas a la exportación de granos –instalaron oficinas en Quequén-, las cifras de movimiento de cereales en el puerto han fluctuado considerablemente. Sirvan como ejemplo los siguientes registros: en el año 1970 marcó el récord desde su inauguración al mover 230.768 t, en 1978 movió 10.000 t; en 1982, 12.544 t; y en 1983, 70.881 t. Para 1984 se implementó un Plan de Reactivación, que dio como resultado la carga de 119.133 toneladas ese año, llegándose a 244.700 t al 30 de junio de 1985. Durante el primer semestre de ese último año, descargaron en la Terminal los granos que transportaban 8.400 camiones, luego transferidos a 24 buques que atracaron hasta el día 10 de julio de 1985.

Las cifras presentadas como ejemplo, son demostrativas de las posibilidades de utilización de la infraestructura existente en el Puerto Mar del Plata, desaprovechada por erróneas políticas aplicadas, o por la carencia de ellas. Cabe destacar respecto a la Estación Terminal de Granos que, si bien y por lo ya mencionado, ha actuado como sustituto del de Quequén, puerto que mueve volúmenes muy superiores dado su equipamiento. Lo cierto que es complementario del mismo ya que, tradicionalmente, por el de Mar del Plata salía hacia el exterior la producción cerealera de los municipios de General Pueyrredon, General Alvarado y Balcarce, constituida hasta no hace mucho tiempo principalmente por trigo duro y candeal. Este Puerto ha contado con ventajas operativas respecto del de Quequén, dada la rapidez con que se manejaban sus cargas, ya que era poca espera tanto para entrar a puerto, como para atracar y cargar los buques; todo lo contrario de lo que ha sucedido con el situado cercano a la ciudad de Necochea.

Sin embargo, a pesar de dichas ventajas, la Terminal de Granos de Mar del Plata desde hace tiempo se encuentra prácticamente inactiva, situación que se correlaciona con su concesionamiento a una empresa privada en los años 90. Es real que la periódica obstrucción de los canales de acceso a ésta estación marítima ha dificultado enormemente la operación de los buques cargueros, no solo los graneleros sino también los porta-contenedores y otros de gran porte, pero resulta evidente la cuestionable administración de la Estación Elevadora.

Mientras que aquella fue la segunda actividad en orden de importancia en cuanto a las operaciones portuarias –el Puerto era considerado Estación de Transferencia de Graneles-, éste ha sido prioritariamente pesquero. El ingreso de especies capturadas por los buques integrantes de las diversas flotas que operan en la estación marítima, registró con el transcurso de los años un acelerado incremento. Al respecto cabe citar los siguientes datos: mientras que en 1965 ingresaron



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



158.018 toneladas de pescado, en 1976 se llegaba a 187.086 t, en 1986 un total de 299.154 t, llegándose en 1996 a descargar 473.813 toneladas.

La crisis del sector derivada por los irracionales niveles de captura registrados, que llevó a restringir la operación de las embarcaciones pesqueras a efectos de la protección del recurso, redujo los niveles de actividad del sector en el puerto. Una de las flotas más afectadas en este sentido, a sido la constituida por las tradicionales "lanchas amarillas" dedicadas a la pesca costera, actividad que debería ser apoyada dada la importancia social -y hasta cultural- que reviste su continuidad, de la cual dependen numerosas familias de la ciudad.

Lo cierto es que, de lograrse la aplicación de políticas en materia pesquera que hagan sostenible el desarrollo de la actividad sin comprometer la biodiversidad del Mar Argentino, el Puerto Mar del Plata tendría que responder a un elevado nivel de operaciones de embarcaciones de diverso tipo -de pesca de altura, fresqueros, congeladores, de rada/ría y costeros-, lo que significa contar con suficientes espacios en muelles y en banquinas.

Los desembarques de capturas marítimas totales del año 2007 ya demostraban una supremacía del 93,5% respecto de dicho puerto sobre el resto de la provincia de Buenos Aires, con un total de 432.243,8 toneladas; cifra que representa el 47,54 % del total en todo el país, que fue de 909.204,5 t capturadas. En el año 2006 las cifras habían sido similares: 461.575,7 t sobre un total provincial de 489.488,7 t, o sea el 94,30%; cifra que representa el 43,14% del total de capturas marítimas.

En este puerto se desembarca actualmente el 70 % del total de las capturas argentinas, consolidándose como el principal de nuestro país, seguido por Puerto Madryn con menos del 30%. La Ley 24.922, al establecer la cuotificación, benefició al Puerto Mar del Plata, ya que del mismo operan las empresas que realizan la mayor parte de las capturas de merluza hubbsi y otras especies; asegurando de tal forma la continuidad de los niveles de actividad a futuro, siempre y cuando se desarrolle una pesca sostenible de dichos recursos. Se estima que en Mar del Plata viven de la pesca más de 10 mil trabajadores en forma directa. El sector mueve entre unos 400 y 500 millones de dólares.

Para tener una idea aproximada del movimiento de embarcaciones en el Puerto Mar del Plata, podemos tomar como ejemplo el 2007, año en el que ingresaron unas 440.000 toneladas de pescado y 11.771.242 t de mercadería varia. Se importaron 1.432.196 toneladas de productos y se exportaron 155.612 t.; con un movimiento total de mercadería de 672.874 toneladas. Con respecto al tráfico de embarcaciones, se contabilizaron: 110 buques de ultramar, 330 embarcaciones de cabotaje y 442 de buques con destinos internacionales.

Otra de las actividades portuarias de las que se prevé tendrá un gran incremento, es la relacionada con el arribo de cruceros turísticos a Mar del Plata. Sin embargo, para que ello ocurra deberá solucionarse definitivamente el problema de embancamiento de arena en la boca del puerto, debido a que el poco calado y ancho del canal de acceso impide el arribo por el momento de grandes navíos.

Sirve como ejemplo lo sucedido a comienzos del presente año con el crucero de lujo de bandera italiana "Aida Cara" -de la naviera Aida Cruiser-, que debió cancelar su visita a dicha ciudad por la peligrosidad del único canal operativo. Con su eslora de 193 metros y una manga de 37 metros, se consideraba riesgoso el



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



ingreso para sus 1500 pasajeros y 400 tripulantes a bordo, a pesar de requerir un calado máximo de 6,20 m.

Nuestro país sólo cuenta con tres puertos plenamente operativos para la recalada de todo tipo de cruceros: Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia. Mar del Plata es una muy buena propuesta turística para estas embarcaciones, pero actualmente no se encuentra en condiciones óptimas para recibirlas, particularmente tratándose de buques de gran porte como los nuevos.

El presidente del Consorcio Regional Portuario Mar del Plata -Eduardo Pezzati- manifestó en marzo de este año en el marco del Seatrade: "Mar del Plata es un destino ideal de cruceros: el primer puerto con playas y sol para los cruceros que hacen la ruta Valparaíso – Buenos Aires; el puerto más económico para hacer reaprovisionamiento o reparaciones; el puerto que tiene la mayor infraestructura turística del país; y el único puerto al que si uno arriba tiene automáticamente un descuento en el puerto de Buenos Aires." Realmente, la ciudad balnearia es un destino atractivo para el turismo internacional y apto para la escala de cruceros, tanto para aquella ruta como para el itinerario hacia la Antártida y las Islas Malvinas. En ese sentido, la Asociación de Cruceros del Cono sur designó al puerto como estación terminal de cruceros internacionales.

Cabe destacar, a modo de referencia, que la tasa de crecimiento de la actividad de cruceros a largo plazo es del 400%, quizás la más alta del mundo, y que se están construyendo megabarcos que buscan destinos nuevos, entre los que se cuentan los del cono sur, y Mar del Plata es un destino con gran potencialidad. Hay pocas compañías que concentran gran parte de la demanda de cruceros. Proyecciones de mercado realizadas por una consultora internacional, determinaron que en 10 años pueden esperarse entre 70.000 y 140.000 pasajeros.

A efectos de poder calcular la demanda potencial de arribos de cruceros y pasajeros, cabe consignar los siguientes datos publicados por la Administración General de Puertos S.E., referidos al Puerto de Buenos Aires que desde 2004 viene registrando un paulatino crecimiento: allí en las últimas temporadas se ha superado largamente el centenar de arribos, registrándose una cifra de 206.828 personas ya en la temporada 2007/2008.

A pesar de ello, las decisiones políticas no parecen ser las más adecuadas a futuro. Para la tan ansiada Terminal de Cruceros del Puerto Mar del Plata, las autoridades portuarias decidieron construir las obras de infraestructura correspondientes en la Escollera Norte; a pesar del reducido espacio disponible en ese sector, utilizado parcialmente por el edificio del INIDEP que ocupa también parte de dicha escollera con el área de muelle para sus buques de investigación científica pesquera. Otro sector de la misma escollera es empleado para las tareas de maniobra, carga y descarga que realizan en el sector barcos pesqueros de altura, particularmente los poteros.

Al respecto, debemos considerar que la Escollera Norte dispone para el amarre de buques de pasajeros una longitud de solo 220 metros cuando, de acuerdo con los requerimientos en materia de terminales de cruceros, los muelles deberían poseer una longitud mínima de 300 metros para poder recibir a los modernos buques de grandes dimensiones; con una profundidad mínima del muelle y cuenca de maniobra no inferior a los 9 metros. Asimismo, se requiere contar en el lugar con instalaciones para servicios auxiliares de mantenimiento y reparaciones,



eliminación de residuos, suministros de combustible, electricidad y agua; entre otros.

Por otra parte, la Estación Terminal propiamente dicha, además de espacios suficientes para recibir a la totalidad de pasajeros que desembarquen o embarquen de uno o más cruceros -algo habitual en la temporada-, deberá contar con áreas destinadas a los servicios públicos: tales como de policía, de aduana, de migraciones y de sanidad, entre otras. Debe tenerse muy en cuenta que en ese lugar también deberán situarse los locales de los representantes de las compañías transportistas que realizan tareas de información, venta de billetes y facturación previa al embarque; y, otras áreas y servicios complementarios: por ejemplo, alquiler de automóviles, terminales para colectivos turísticos, salas de espera, zona de recepción y distribución del equipaje, sanitarios, servicio de bancos y cambios de moneda, oficinas de información y oficinas de correos.

Para cumplir con todos los requerimientos mencionados de espacios cubiertos -y sin considerar aquellos sectores de servicio posibles de funcionar al aire libre-, los especialistas en la materia indican que para el área destinada a pasajeros, es decir el edificio principal que cumple la función de terminal de embarque y desembarque, es necesaria una superficie cubierta que no debería ser inferior a los 10.000 metros cuadrados. Sin embargo, sorprendentemente, se ha anunciado que la Terminal a construir: "tendrá una superficie total estimada en 1.500 metros cuadrados cubiertos y se realizará en el marco de un paseo turístico, comercial, recreativo y cultural". Paradójicamente, ante la prensa el Sr. Gobernador de la Provincia afirmó que: "con cada barco que llegue bajarán 2.000 turistas". Creemos que, o bien no se ha realizado una real estimación de los espacios necesarios -menos aún respecto a una proyección de demanda futura-, o simplemente no es posible construir allí más, al decidirse ubicar en ese mismo sitio otro tipo de instalaciones.

Al respecto cabe destacar que, casi simultáneamente con el anuncio de la futura construcción de la Terminal de Cruceros en dicha escollera, las autoridades resolvieron, en una decisión cuestionada por los entendidos en materia de infraestructura de puertos -a la que nos sumamos oportunamente con un pedido de informes-, construir en ese mismo sector edificaciones para albergar a todos los bares y pubs a erradicar del área urbana -conjunto de locales nocturnos instalados actualmente en el sector de la conocida calle Alem de la ciudad-, "con el fin de generar un ámbito adecuado para el desarrollo de las actividades de esparcimiento fuera del horario diurno", según se informó oficialmente. Inexplicablemente, este proyecto cuenta con el apoyo de los gobiernos: nacional, provincial y municipal.

De tal forma, las instalaciones necesarias para la operación de esas gigantescas embarcaciones turísticas deberían ser construidas en el mismo sector donde se planea edificar más de 20 "boliches bailables", a los que acudirán cientos de jóvenes. Junto a ellos también se instalarían otros tipos de locales comerciales -y quizás gastronómicos- conformando un paseo, según se anunció. Dichas actividades urbanas, y por lo tanto no portuarias, complicarán las operaciones de embarque y desembarque de los navíos. Por otra parte, esta simultaneidad de usos generará problemas de seguridad de los jóvenes que asistan a los locales nocturnos a construirse, dado la existencia de muelles y de instalaciones militares contiguas a dichos ámbitos de esparcimiento -Base Naval-, los cuales funcionarán hasta altas horas de la madrugada.



Serán numerosos los conflictos provocados entre las diversas actividades a confluir en tan limitado espacio de tierra. En principio, existirá una gran conflictividad vehicular y peatonal, derivada de la operación de vehículos de transporte de carga, automóviles, motocicletas, transportes de pasajeros, y vehículos especiales relacionados con las actividades portuarias, tales como grúas y otros para la logística de las embarcaciones; así como complicaciones por la diversidad de usuarios del sector. Por otra parte, existiría un impacto recíproco entre las emisiones sonoras derivadas del complejo recreativo a construirse, además del problema ocasionado por la instalación de luminarias y cartelería, y su posible interferencia con la señalización luminosa necesaria para el enfilamiento en los canales de acceso de las embarcaciones que operan.

Complementariamente, tanto respecto a dicho proyecto recreativo, como a otros usos similares de carácter urbano permitidos dentro del área puerto, debería haberse tenido en cuenta la existencia de normas internacionales que desde comienzos de la presente década han establecido disposiciones en materia de seguridad, cuyo cumplimiento es obligatorio para todos los puertos de ultramar - entre los cuales se encuentra el de Mar del Plata- y que restringen la autorización para actividades no portuarias

Tal como lo hemos mencionado, una de las actividades que ha venido registrando más crecimiento en el Puerto Mar del Plata corresponde al transporte de carga mediante contenedores. En los últimos años, tres empresas son las que realizan operaciones desde esta estación marítima, aunque con altibajos relacionados con los inconvenientes que provoca el banco de arena situado en la boca del puerto.

Esta obstrucción dificulta el ingreso de buques porta-contenedores de gran porte, en la medida en que ven restringido su acceso por la limitada profundidad del canal de acceso, o deben operar con menor carga para superar este inconveniente. Es decir que, de no existir esta dificultad, la cantidad de contenedores transportados sería muy superior a la registrada actualmente.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que para el desarrollo de dicha actividad será necesario contar con un equipamiento mucho más moderno si se quiere movilizar rápidamente este tipo de cargas. En otros puertos del mundo existen grandes puentes-grúa que transfieren directamente los contenedores entre los espacios de carga de los buques que los transportan y los playones de depósito transitorio situados en proximidades de los muelles donde atracan.

El Puerto Mar del Plata posee un único espacio libre de dimensiones adecuadas para cumplir con esa función: el predio delimitado por la avenida costanera y las calles A y B, conocido también como "la manzana de los circos" por permitirse allí hace años la instalación de ese tipo de espectáculos durante la temporada estival.

Constituye un lugar estratégico por su ubicación cercana a la Terminal de Cargas y a la conexión con la red caminera hacia distintos puntos de la región. Asimismo, hasta allí llegan las vías pertenecientes al ramal del ferrocarril que se instalaron para servir a los Elevadores de Granos, los cuales se encuentran en el área colindante. Se debe tener muy en cuenta que no solo se necesitan grandes superficies para acopiar los contenedores, sino también amplios espacios para las maniobras de las grúas, así como de los camiones y trenes que operan para la carga y descarga de los mismos.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



A pesar de tratarse del único sitio apto –por las características mencionadas- para tal función, han existido en las últimas dos décadas diversos intentos con el objeto de instalar en ese sitio actividades que nada tienen que ver con las necesidades del Puerto. A comienzos de los 90 estuvo a punto de concretarse una evidente operación inmobiliaria, cuyo objeto era entregar esas tierras a una empresa privada que se aprovecharía de la estratégica ubicación del predio en cuestión –a la vera de la avenida costanera de Mar del Plata-, para construir un hotel de categoría, un centro de compras, cines y otras actividades de carácter comercial y recreativo.

Lo irracional de esa iniciativa privada, a insertar en una estación marítima carente de espacios suficientes para el desarrollo de sus funciones primarias, fue ampliamente cuestionada por los fundamentos anteriormente citados y por el impacto que producirían en el sector portuario actividades convocantes de miles de personas. Ese proyecto especulativo debió ser retirado a poco de ser presentado debido a la resistencia que generó, sin embargo, a comienzos de la década siguiente se presentó otro no menos incoherente para el lugar: la construcción de un gran estadio de fútbol. El mero y elemental análisis respecto a los conflictos circulatorios en el área -camiones, grúas, automóviles, peatones, etc.- desaconsejó e impidió su concreción. Quizás lo más sorprendente de ambos casos haya sido que, en principio, las propias autoridades avalaron este tipo de operaciones inmobiliarias en desmedro del patrimonio del Estado y del futuro desarrollo del Puerto.

No ha sido éste el único espacio, dentro del área de jurisdicción del Puerto Mar del Plata, que ha sido objeto de quienes ven en sus tierras un ámbito para lograr concretar proyectos constructivos, usufructuando de bienes públicos situados en zonas de alto valor inmobiliario por su relación con el área costera turística. La voracidad de quienes especulan aprovechándose de sus relaciones políticas y de su poder económico e institucional, no reconoce límites.

Al respecto, cabe mencionar, lo que está ocurriendo con la Reserva Natural Puerto Mar del Plata, área protegida según la autoridad portuaria y que cuenta con estatus jurídico municipal mediante una Ordenanza particular de protección. Más aún, posee un amplio reconocimiento tanto regional como nacional, por constituir un ecosistema único de gran biodiversidad ecológica, siendo objeto de numerosos estudios científicos.

Sin embargo, ello no fue suficiente para contrarrestar los deseos personales de un empresario, el cual no ha tenido mejor ocurrencia que proyectar la construcción de un gigantesco estadio de fútbol -para el club deportivo que preside- en un predio fiscal contiguo a dicha reserva natural, el cual iba a ser utilizado como Centro de Interpretación dada la gran cantidad de escolares y personas de diferentes edades que se acercan al lugar para conocer este hábitat de la naturaleza.

Incoherentemente las autoridades del Puerto, así como otros funcionarios competentes de los gobiernos municipal y provincial, no han objetado semejante iniciativa privada, antagónica con la conservación de dicha área y las especies que la habitan, dado el tremendo impacto que les producirá esta construcción y sus consecuentes actividades multitudinarias. Las denuncias presentadas ante la Justicia por diversas entidades no gubernamentales, en especial por la Fundación Reserva Natural Puerto Mar del Plata que desde hace décadas trabaja por la preservación del sector, han logrado que se emita una orden de paralización de



los trabajos de construcción, la cual ha sido desobedecida por el Club Aldosivi, entidad deportiva a cargo de un empresario pesquero.

A pesar de la intervención judicial, y de las protestas de la población de la ciudad por el hecho de haberse otorgado a dicho club ese estratégico predio -con el carácter de permiso de uso por 30 años-; las autoridades no solo no revirtieron tan evidente error sino que no han intervenido en absoluto para proteger dicho ecosistema. Al respecto, se debe mencionar que la entidad no solo comenzó a ser uso de la fracción originalmente asignada, sino que con sus maquinarias ha avanzado sobre el área de la reserva arrasando parte de ella. Ello ante la incredulidad de la comunidad, que observa atónita como el poder de un empresario actúa por sobre los gobernantes y hasta los jueces.

No es el presente el único caso en el que se ha intentado usufructuar de tan importante espacio natural para emprendimientos vinculados a grupos económicos. En la década pasada se tomó conocimiento de un proyecto en estudio por parte de las autoridades del Puerto para instalar -insólitamente- una planta procesadora de productos petroleros ocupando toda el "Área Protegida". Más aún, el pasado año se denunció la existencia de otra iniciativa extranjera, que también ocuparía ese sector, para construir un playón para contenedores allí.

En ambos casos, al tomar estado público tales propuestas que significaban ni más ni menos que la destrucción de la Reserva Natural, y ante los múltiples reclamos, dichos proyectos no prosperaron. Sin embargo, resulta más que llamativo que en ambos casos, y al igual que sucede con el presente, las autoridades portuarios avalen semejantes atentados contra el medio ambiente. Ni siquiera parece interesarles los impactos que, sobre las actividades portuarias, tendrán usos antagónicos como los descriptos; como así tampoco el hecho de entregar para fines privados tierra perteneciente al dominio del Estado.

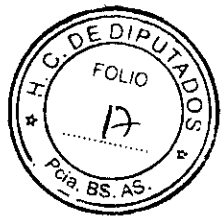
No nos extrañan situaciones como las descriptas, desde la década del 90 se vienen registrando diversos intentos de modificar el ordenamiento de actividades del dicho puerto con el evidente fin de eliminar algunos usos, para dejar lugar a otros no precisamente relacionados con los de una estación terminal marítima.

Uno de los casos más paradigmáticos ha sido el cuestionamiento a la permanencia de la Base Naval Mar del Plata dentro del mismo, a pesar que no producir ningún tipo de conflicto su existencia ni el desarrollo de sus actividades. Al respecto, debemos tener muy especialmente presente, el rol que cumple dicha Base para la defensa de la soberanía nacional, ya que su emplazamiento geográfico resulta estratégico, entre otros objetivos, para el cumplimiento de su función de control de pesca ilegal dentro de la zona económica exclusiva; motivo por el cual opera desde este puerto los buques de la Armada pertenecientes a la División Patrullaje Marítimo del Área Naval Atlántica. A pesar de su función, dicha Base Naval no solo no representa un conflicto sino que, por lo contrario, por su ubicación, por el cuidado de sus instalaciones y por ser el apostadero de la flota de submarinos y de otros navíos de nuestra Armada, se ha convertido en otro punto de interés turístico.

Durante las últimas décadas, diversas autoridades gubernamentales han presionado a la Armada Argentina respecto al área que ocupa en el puerto. A mediados del año 2009 esta institución debió aceptar la ocupación de espacios propios de la Base Naval Mar del Plata, así como otros bajo su administración, con



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



destino a la instalación de locales de recreación nocturna o diurna, no vinculados con las actividades portuarias en general y con la defensa nacional en particular.

Al respecto, y por acuerdo entre la gobernación y el Ministerio de Defensa, se resolvió -a pesar de existir una opinión contraria de dicha fuerza- que se permitiría la construcción y funcionamiento del denominado "corredor nocturno" conformado con locales bailables y bares sobre la Escollera Norte, cuando la misma constituye el límite físico de las instalaciones militares, lo que significaba eliminar el resguardo de seguridad de la Base. Dicha decisión ha provocado numerosos cuestionamientos, habida cuenta que la diversión nocturna puede generar situaciones riesgosas para los jóvenes, en la medida en que se desarrollarán sobre una escollera donde se efectúan otro tipo de actividades (científicas, productivas y de servicios portuarios), limitando asimismo con una guarnición militar.

Cabe destacar también que, por el mencionado acuerdo, la Armada debió ceder además cerca de 3,5 hectáreas de tierra de la Base en el sector que constituye la proyección del área que ha sido utilizada para el aterrizaje y despegue de aeronaves de la citada fuerza militar, lo cual puede generar situaciones peligrosas. Dicho espacio sería transferido a una institución privada para ampliar las instalaciones del Club de Motonáutica.

Es importante citar que, sobre ese mismo sector, se encuentra también el Club Náutico Mar del Plata, el cual posee allí varias canchas de tenis, donde los socios desarrollan una práctica deportiva que nada tiene que ver con la náutica. Resulta más que evidente que las mismas podrían trasladarse a otro lugar del municipio, liberando espacios más que necesarios para las actividades portuarias. Sin embargo, las autoridades no sólo no han planteado esta incoherencia, sino que le han prorrogado por muchos años más esas ocupaciones, sumándoles últimamente más superficie de tierra para las mismas.

Futuro portuario incierto

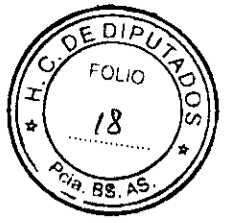
Para todos aquellos que han venido siguiendo -desde hace ya mucho tiempo- la forma en que se administra el Puerto Mar del Plata, y a quienes les interesa sobremanera que el mismo mejore sus condiciones de operatividad habida cuenta de su enorme importancia estratégica para el desarrollo de la región; les resulta más que llamativas muchas de las decisiones -así como las omisiones- que respecto a él se toman.

Para nadie es desconocida la voraz especulación inmobiliaria que existe sobre la costa marplatense. En ese sentido, las tierras del Estado que constituyen el Puerto son vistas como la posibilidad de un negocio multimillonario por parte de supuestos "inversores privados" que poseen contactos con funcionarios de gobierno o vínculos con grupos relacionados con los mismos. En éste análisis encajan muchas de las decisiones que aparecen como incompatibles con la racionalidad que debería primar en toda política de desarrollo portuario.

Lo que ha venido ocurriendo, con referencia a muchos de los sectores que constituyen el ámbito del Puerto Mar del Plata, nos llevaría a pensar que existiría en algunos funcionarios responsables, tanto de la administración del mismo como de la elaboración e implementación de las políticas para su mejor operatividad, un proyecto oculto. Parecería, de acuerdo con el tipo de medidas que se han



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



venido adoptando, que se buscaría un destino diferente al que sería esperable para una estación marítima multipropósito como la que analizamos.

Si observamos cuales son las actividades que su han estado propiciando, a través de permisos y gestiones especiales al más alto nivel de los gobiernos nacional, provincial y municipal, ello nos lleva a pensar que no existe decisión política para que este puerto se constituya en una importante infraestructura que dinamice y permita desarrollar la economía de una enorme región. Los países progresan en gran medida gracias al intercambio comercial, siendo fundamental el transporte marítimo para ello, motivo por el cual los puertos se constituyen en piezas trascendentales para el crecimiento.

De igual forma, los puertos son esenciales para el aprovechamiento de determinados recursos con los que pueda contar un país en sus cercanías; tal como ocurre con el de Mar del Plata con referencia al turismo internacional, así como al considerar la actividad pesquera de gran peso en el PBI. Puertos como el citado, permiten el desembargo de recursos como los pesqueros, y también el embarque de otros de cada vez mayor importancia mundial como son los cereales producidos en la región pampeana.

Cabe preguntarse cual es el destino que las autoridades tienen previsto para el Puerto Mar del Plata. Si nos atenemos a las decisiones -y omisiones- adoptadas durante los últimos años, las conclusiones a las que podemos arribar resultan altamente preocupantes; al menos para todos los que -como nosotros- creen que esta estación marítima debe cumplir un rol trascendental para el desarrollo de la extensa región pampeana a la que sirve.

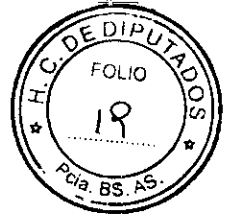
Como síntesis de los conflictos analizados en el presente informe, podemos enumerar acciones y proyectos que el Consorcio Portuario Regional ha admitido -y en muchos casos hasta promovido-, tales como los que a continuación se mencionan: En principio cabe citar el plan de construcción de un complejo de "boliches bailables" y pubs en la escollera norte, ocupando gran parte de la misma, restando espacio para la futura Terminal de Cruceros y provocando situaciones conflictivas con las actividades científicas, militares y de amarre, alistamiento y servicios para las embarcaciones que allí atracan.

Otro caso más que emblemático, lo ha constituido el permiso de construcción en el sector sur del área portuaria, de un gran estadio de fútbol así como otras instalaciones deportivas -tales como una pileta de natación-, que no sólo no se condicen con los usos y necesidades de una estación marítima sino, y lo que es de una tremenda gravedad, por su irracionalidad al afectar a la importante Reserva Natural situada en esa misma área.

De proseguirse con éste absurdo proyecto deportivo -cuestionado por la sociedad y hasta por la Justicia-, se impactaría tanto a dicho ecosistema como a las propias instalaciones del Puerto, ya que el Área Protegida -según la define el Consorcio- oficia como amortiguación hacia el sur con el Complejo Punta Mogotes y hacia el norte con el predio de YPF donde se almacenan combustibles, con lo cual existiría el peligro por la utilización de bengalas en caso de construirse dicho estadio de fútbol. Más aún, el sector este de la Reserva Natural llega hasta el mar, sin embargo e increíblemente, las autoridades portuarias otorgaron en concesión el litoral costero para su utilización como balneario turístico, situación que también ha sido cuestionada judicialmente.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Sobre el límite oeste del área portuaria, el cual coincide con la avenida costanera (Ruta provincial N° 11), se han producido situaciones similares a las antes descritas. En principio, cabe mencionar los permisos otorgados para la construcción de un kartódromo, de una cancha de tenis en un predio cedido para un club, así como el complejo gastronómico, comercial y hasta cultural que viene funcionando en un amplio sector donde se produce el ingreso a todas las instalaciones portuarias.

Sobre el mismo sector, y tal como hemos comentado, la denominada “manzana de los circos” ha sido objeto de diversos intentos –iniciativas privadas mediante- de ocupación con usos que nada tiene que ver con el Puerto, tales como hotelería y centros comerciales. Dichos proyectos han podido ser frenados gracias a las opiniones adversas emitidas por especialistas en materia de infraestructura portuaria.

Contiguos a este espacio, se encuentran el Club de Motonáutica y el Club Náutico, los cuales –además de habérseles confirmado su ocupación en el lugar por muchos años más- han sido beneficiados recientemente con otras superficies de tierras quitadas a la Base Naval, pero no para ampliar la disponibilidad de amarras para embarcaciones, sino para otros usos no relacionados tales como la construcción y utilización de canchas de tenis.

Resulta muy llamativo que al prestigioso Astillero Federico Contessi, situado en un espacio contiguo al del último de los clubes mencionados, esté reclamando desde hace ya mucho tiempo -sin obtener una respuesta en firme- que se regularice la tenencia del predio donde ha construido sus importantes instalaciones, en las que ya se han producido y botado más de un centenar de embarcaciones, en su gran mayoría buques pesqueros de altura.

Otra situación extraña ocurre con el sector ocupado por los Elevadores de Granos, linderos al astillero mencionado anteriormente. Esta Terminal, con gran capacidad de almacenaje en silos y carga de cereales en su muelle, se encuentra prácticamente paralizada desde hace años, a pesar de la importante función que cumple para la exportación de la producción agrícola regional. Habiendo estado concesionada a una empresa privada, se desconoce tanto su presente como su futuro.

Para el último de los sectores mencionados, durante la última década circularon versiones no confirmadas, que daban cuenta de una iniciativa privada cuyo objeto era modificar el uso actual de la Terminal de Granos para convertir el área en un centro recreativo turístico, con cines y otros entretenimientos. No debería sorprender semejante proyecto, ni causar extrañeza la situación de incertidumbre que viven los responsables del citado astillero lindero, si tenemos en cuenta otras iniciativas de similar carácter -ya mencionadas- relacionadas con la “manzana de los circos”, importante predio ubicado casualmente contiguo a las dos instalaciones anteriormente indicadas, así como a los dos clubes náuticos también referidos.

Hay quienes especulan con la posible existencia de algún intento oculto de sacar el astillero Contessi y los Elevadores de Granos para que, junto con los clubes y un posible destino no portuario para dicha “manzana”, conformar un amplio sector de carácter turístico-recreativo. Dicha suposición se relaciona con versiones -nunca confirmadas pero tampoco desmentidas-, que han hecho referencia a grupos empresariales deseosos de sacar provecho de las tierras fiscales



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



ocupadas por la Base Naval -para lo cual deberían erradicarla-. La especulación inmobiliaria de los mismos buscarían la obtención de millonarios beneficios usufructuando del predio para convertirlo en algo similar a lo que es hoy Puerto Madero.

No sería nada descabellada esa hipótesis, si nos atenemos a los antecedentes que estamos desarrollando en el presente informe. Las últimas resoluciones de las autoridades del Consorcio vienen promoviendo usos recreativos, deportivos y turísticos, por sobre los vinculados a la infraestructura portuaria. Increíblemente, se están insertando actividades urbanas (boliches bailables, pubs, restaurantes, estadio y canchas deportivas), ocupando sectores importantes de las escasas tierras de que dispone el Puerto Mar del Plata.

Paralelamente, el Puerto pareciera estar siendo lenta y progresivamente asfixiado, ya que los usos no portuarios mencionados que se van autorizando irán ocupando con actividades de gran movimiento de público los sectores contiguos a la arteria que la separa de la ciudad de Mar del Plata (la avenida costanera). Peor aún es el caso del corredor nocturno que se proyecta construir dentro de la propia Escollera Norte.

Si a éstas interferencias que se producirán sobre las avenidas y calles de acceso a la estación marítima, le sumamos la inacción de las autoridades para rehabilitar el necesario ramal ferro-portuario y, especialmente, la serie de cuestionables decisiones relacionadas con la desobstrucción de la boca de acceso al puerto - asunto respecto al cual hemos presentado oportunamente un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo-; no cabe dudas sobre la situación de bloqueo que se va generando. Parecería que se quisieran obstaculizar y hasta desactivar las actividades productivas y de servicio portuario que en él se realizan

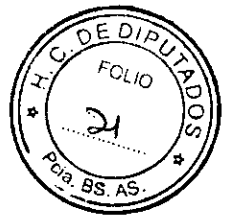
Para los entendidos en materia portuaria, no pueden ser casuales tamaños disparates en relación con el necesario desarrollo del Puerto Mar del Plata; para ellos existiría un proyecto que no se quiere hacer público cuyo objetivo sería convertir al mismo en un puerto turístico-deportivo cuyas tierras serían destinadas a proyectos inmobiliarios. Como ya expresáramos, algo similar a Puerto Madero.

El Puerto Mar del Plata es uno de los únicos tres con que cuenta el país sobre el litoral atlántico bonaerense. Por sus características geomorfológicas, la costa marítima de la Provincia no posee puertos naturales, motivo por el cual resulta problemática la construcción de estas grandes obras de ingeniería. La escasa pendiente de sus playas, sumada a la deriva litoral de sedimentos que traslada arena a lo largo de la costa, dificulta su realización al requerir monumentales escolleras de abrigo y proyección en la búsqueda de las profundidades necesarias para la operación de grandes embarcaciones.

Esta situación provoca, no sólo elevadísimos costos para la materialización de una estación marítima en nuestra región, sino también -como quedó demostrado con el paso de los años- cifras muy importantes para su mantenimiento en condiciones de operatividad. Cabe aclarar que no estamos considerando aquí los graves impactos ambientales que han ocasionado las obras de defensa portuaria, constatados por los daños sobre infraestructuras públicas y equipamientos privados situados en un amplio radio de afectación. Lo ocurrido hacia el noreste del Puerto Mar del Plata, a partir de su construcción, es un claro ejemplo de las implicancias materiales y naturales que se producen.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Prueba de ello es que no se ha podido construir un nuevo puerto en cerca de un siglo. Es decir que no es nada sencillo, tanto desde el punto de vista económico, como de la conservación del equilibrio medioambiental, y también de la ingeniería requerida para éste tipo de obras; anular un puerto para darle otro destino al lugar que ocupa, y construir rápidamente otro que lo reemplace en cuanto a los múltiples servicios que el suprimido cumplía.

No se trata de un pequeño puerto donde operan solamente veleros con los que los jovencitos aprenden a navegar, o lanchas para pesca artesanal; el Puerto Mar del Plata es una estación marítima multipropósito y polifuncional. Así fue creada, no para resolver un problema coyuntural derivado de la necesidad de que las frágiles lanchas pesqueras operaran desde otro sitio alejado de la playa Bristol; sino pensando en el futuro, de allí la magnitud de las obras realizadas, para lo cual las autoridades nacionales debieron contratar a una empresa francesa dotada de conocimientos en ingeniería y de una tecnología de avanzada en la primera década del siglo pasado.

El Puerto fue diseñado para que pudieran operar allí tanto embarcaciones de diverso tipo pesqueras, como buques cargueros, navíos de la Armada, veleros deportivos, barcos para el transporte de pasajeros, y muchos más. Las autoridades de gobierno de entonces, más allá de su ideología, asumían su responsabilidad de ir creando las condiciones para el desarrollo futuro del país y sus regiones. Faltaba infraestructura (carretera, ferroviaria, portuaria, eléctrica, etc.) y había que ir construyéndola. No se especulaba en general con los réditos personales a obtener por los funcionarios intervinientes en la licitación, en beneficiar a capitalistas amigos con las tierras fiscales disponibles, en las relaciones de las autoridades con grupos económicos vinculados a determinados tipos de actividades, o en la mezquindad política de publicitar un proyecto especulando electoralmente con anuncios que difícilmente se concretarían.

Los tiempos indudablemente han cambiado. Se ha dejado prácticamente de construir infraestructura básica que posibilite mejorar la producción y los servicios, condición indispensable para lograr un desarrollo sostenible y, por lo tanto, una mejor calidad de vida para la población. Se ha cambiado el rol protagónico que cumplía décadas atrás el Estado, cuando concretaba con sus propios recursos las obras públicas necesarias, el mantenimiento de las mismas, así como la administración de servicios esenciales, a efectos de poder contar con ellos y reducir sus costos. De esta forma se fueron creando las condiciones para facilitar la inversión privada, la cual se iba materializando con empresas del más variado tipo.

Últimamente parece ocurrir todo lo contrario. Muchos empresarios -los vinculados al poder en especial- ya no invierten a su propio riesgo, ni reclaman al Estado la realización de obras de infraestructura para montar nuevas industrias, emprendimientos productivos o de servicio; desde hace unos cuantos años vienen siendo beneficiarios de aquellos bienes y servicios públicos otorgados graciosamente por las autoridades de turno; los cuales explotan (caso peajes en las rutas) o usufructúan (casos de tierras y espacios públicos).

Todo lo anteriormente expuesto nos lleva a preguntarnos si lo que viene ocurriendo con el Puerto Mar del Plata es simplemente una cuestión de falta de visión prospectiva de las autoridades responsables, de inoperancia o desconocimiento técnico de los funcionarios respecto a las cuestiones a su cargo; o estamos en presencia de acciones que no son casuales ni desvinculadas, sino



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



que responden a un plan o una política general que se está llevando a cabo progresivamente.

Lo cierto es que cada vez son más los sectores fiscales cedidos para emprendimientos privados no portuarios, y no se advierten actitudes de las autoridades competentes que nos lleven a pensar en que, a mediano plazo, vamos a contar con una estación marítima dotada de la infraestructura y el equipamiento requerido en este siglo XXI para el importantísimo rol que cumplen actualmente los puertos en el mundo.

Por todo lo expuesto, y en función de los cuestionamientos y especulaciones que circulan respecto al futuro del Puerto Mar del Plata, solicito la sanción favorable para el presente pedido de informes, así como su rápida respuesta por parte del Poder Ejecutivo.

CARLOS ALBERTO NIVIO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.