



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA ARGENTINA

Facultad de Ingeniería y Ciencias Agrarias

INGENIERÍA AGRONÓMICA

Trabajo Final de Graduación

“Análisis situacional del sector portuario y pesquero en el partido de General Pueyrredón,
Provincia de Buenos Aires” (2015 -2019)

Alumno: Matías D. Nozzi
Tutor: Mg. Sergio Siciliano
Co-tutor: Mg. Esteban Marcos Escribano

ÍNDICE

Agradecimiento	3
<i>Mención a quienes brindaron apoyo durante la realización del trabajo.</i>	
Introducción	4
<i>Breve introducción al trabajo y su contexto</i>	
Capítulo 1. Objetivo general, objetivos específicos y metodología.	9
<i>Definición del objetivo general y objetivos específicos del estudio. Descripción de la metodología de investigación.</i>	
Capítulo 2. Contexto, antecedentes y caracterización.	11
<i>Exploración del contexto en el que se enmarca el trabajo. Revisión de los antecedentes relevantes. Caracterización de los elementos clave.</i>	
Capítulo 3. Entrevistas.	18
<i>Análisis de las entrevistas realizadas. Presentación de las respuestas.</i>	
Capítulo 4. Conclusiones.	32
<i>Reflexiones finales obtenidas a partir del estudio y el análisis realizado.</i>	
Capítulo 5. Bibliografía.	34
<i>Lista de las fuentes bibliográficas consultadas y referenciadas en el trabajo.</i>	

Agradecimientos:

Tras varios años desde la finalización de mis estudios universitarios, marcados por diversos motivos laborales y personales, he enfrentado dificultades significativas para abordar mi trabajo final e integrador. Sin embargo, en este camino, siempre he sido beneficiado con el respaldo inquebrantable de la Universidad Católica Argentina, representada por su Decano en la Facultad de Ciencias Agrarias, el Dr. Jorge Galotta, a quien le debo expresar mis más profundos agradecimientos.

Asimismo, deseo extender mi gratitud hacia los profesores Mg. Sergio Siciliano y Mg. Esteban Marcos Escribano, cuya paciencia y dedicación a lo largo de este período han sido invaluable. Mi reconocimiento también se dirige al conjunto de profesionales docentes que me han acompañado a lo largo de mi formación académica.

A mi círculo de familiares y amigos, les estoy sinceramente agradecido por su apoyo constante, el cual ha sido un pilar fundamental en este trayecto.

Resumen:

El presente trabajo final representa un ejercicio de análisis situacional del sector portuario y pesquero, focalizando en el puerto ubicado en el partido de General Pueyrredón como marco de referencia y ámbito de estudio. De notoria relevancia, y como se desvelará en esta introducción, este puerto, erigido en los albores del siglo XX como una terminal de ultramar con enfoque en la agro exportación, ha experimentado una transformación notable al mutar en un puerto mayormente orientado hacia la pesca, consolidándose como el más preponderante a nivel nacional.

La ubicación geográfica de este puerto, sito en la ciudad de Mar del Plata, a lo largo de la costa del mismo nombre en el sureste de la Provincia de Buenos Aires, se erige como un preludio al vasto Océano Atlántico Sur, estableciéndose al sur del cabo Corrientes. Configurado como un puerto marítimo de índole artificial, destaca por su división en dos áreas notoriamente diferenciadas: la esfera militar, que engloba los terrenos e instalaciones adyacentes a la Base Naval Mar del Plata, conforme al decreto n°425/78; y la esfera comercial, que abarca el resto de la zona portuaria y se halla bajo la jurisdicción de la Prefectura Mar del Plata.

Palabras clave: Puerto, Mar del Plata, Geografía económica

Introducción:

Un poco de Historia:

La Ciudad de Mar del Plata inició sus actividades portuarias antes de ser fundada oficialmente en 1874, y su predestinación de ciudad portuaria la acreditó aún después de oficializarse su creación, ya que se la continuó llamando Puerto de Laguna de los Padres.

El Puerto de Laguna de los Padres estuvo instalado al pie de la loma norte junto al Saladero, en Santa Cecilia, con sólo un precario muelle desde el cuál se dio origen a las primeras actividades de intercambio marítimo, sucediéndose los embarques durante varias décadas.

A finales de 1887, vecinos calificados y veraneantes proyectaron la construcción de un puerto propio, constituyendo la "Sociedad Anónima Puerto Mar del Plata" con el objeto de construir y explotar por su cuenta el Puerto de Mar del Plata. El 4 de noviembre de 1896, con la comunicación por nota de la sección del entonces Departamento de la Marina, se acusó el recibo de los planos y demás documentación pertinente del proyecto del Puerto de Mar del Plata, donados al Gobierno de la Nación, quien en la misma misiva aceptaba la donación y agradecía lo que en aquel entonces sumó a muchas personalidades relevantes de la época quienes participaron y fueron entusiastas emprendedores de la referida gestión. El proyecto del puerto que se ubicaría en Cabo Corrientes se limitó a la construcción de la escollera Sur, con algunas toneladas de piedra.

En el año 1909, el Congreso sanciona la ley n°6499, autorizando al Poder Ejecutivo a contratar la construcción del "Puerto de Ultramar de Mar del Plata", con empresas particulares de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de proyectos y licitación con la idea de desarrollar una política pública cuyo fundamento versaba que *“el desarrollo de la producción exportable, imponía la necesidad de aumentar el número de puertos de aguas hondas, que permitan la reducción de los fletes con el aumento de tonelaje y calado de los buques entre los cuales, el de Mar del Plata, tiene señalado un puesto de favor respecto al turno de la construcción”*.¹

Por decreto del Poder Ejecutivo de ese mismo año, fue aceptado el pliego de los señores Allard, Dolfus, Sillard y Wiriot, de París, que habían construido el puerto de Montevideo, Uruguay, firmándose el contrato el 7 de enero de 1911. La ceremonia de inauguración de las obras del puerto local tuvo lugar durante el año 1913, siendo presididas por el ministro de Obras Públicas de la Nación, Ezequiel Ramos Mejía, el Dr. J. M. Ahumada, y el Dr. Pedro O. Luro (autor del anteproyecto de la Ley Nacional n°6499), junto a una gran cantidad de personalidades.

Los años fueron pasando, una serie de pluralidad de aspectos económicos, sociales y culturales delinearon los rasgos más distintivos de la comunidad que trabajaba en el Puerto

¹ PORTELA, Gerardo, "Pescadores: identidad, prácticas culturales y cultura material en el contexto de transformaciones urbanas en el Puerto de Mar del Plata y de desarrollo de la industria conservera local (1935-1950)." Informe Final – Beca Alumno Avanzado, junio de 2002 Recuperado de <http://www.redaepa.org.ar/jornadas/viii/AEPA/B22/Portela,%20Gerardo.pdf>

de Mar del Plata, por lo que entre 1920 y 1945 este espacio cambia definitivamente su perfil y se orienta hacia la actividad pesquera, lejos claro de su proyecto inicial.

No ajeno al contexto internacional, el barrio portuario creció separado de la ciudad cercana, siempre en intenso vínculo con ella, pero generando identidades, con una fuerte incidencia de la inmigración. La transformación urbana, a través de las acciones estatales, asociativas y católicas en el barrio sumadas a las políticas públicas que intervinieron en la dinámica del Puerto, fueron fundamentales tanto en sus inicios desde su primer esbozo en las playas céntricas de la ciudad como en su instalación definitiva.

Para mediados de los años 40' el barrio presentaba una fisonomía evidentemente más compleja en comparación con los años 20'. Aquel poblado inicial, compuesto sólo por pescadores y trabajadores de la empresa constructora del Puerto, se había transformado en algo más de veinte años en una comunidad numerosa con un intrincado entramado social, en la que se consolidan grupos dirigentes que forman parte de las comisiones directivas de las distintas asociaciones portuenses. Estos grupos, todos asociados a la pesca y a sus actividades conexas, definen las actividades sociales barriales y la trascienden, incidiendo de manera creciente en las cuestiones políticas y económicas de la ciudad de Mar del Plata.

Fueron los diversos los factores económicos, urbanos, sociales y culturales que contribuyeron al proceso transformador iniciado entre 1909 y 1945, en el que el Puerto de Mar del Plata, aquella terminal concebida como puerto de ultramar destinada a la exportación de productos primarios, finalmente se consolida como el principal puerto pesquero de la Argentina. Diversos factores (estructurales, materiales, económicos) desalentaron la consolidación del puerto exportador con salida de productos primarios desde Mar del Plata. Las cifras de crecimiento de captura y el auge de la industria de conservas, con el despegue de la coyuntural pesca de tiburón, fueron gravitantes en este proceso, constituyendo en el entorno urbano sectores secundarios y terciarios vinculados estrechamente con esta actividad. Coincidente con esta tendencia, y en respuesta a la demanda y a los sucesivos intereses políticos, se impulsaron desde el Estado un conjunto de medidas que favorecieron el afincamiento espacial y la relevancia política de la colonia pesquera. Estas políticas públicas se desarrollaron junto con otras provenientes de iniciativas privadas y religiosas, que se enfocaron en la provisión de la vivienda, educación para los hijos, evangelización, organización gremial y conformación de asociaciones civiles.

El desarrollo de estos últimos objetivos aportó elementos suficientes para demostrar que las familias vinculadas a la pesca fueron las protagonistas locales del cambio de perfil de este Puerto. En efecto, junto con las mutaciones de su poder adquisitivo, la fortaleza de sus organizaciones migratorias y gremiales, se suma el conjunto de prácticas religiosas y sociales. Este grupo social, integrado en su mayoría por inmigrantes, desarrolló prácticas culturales que se afianzaron en el período y conformaron gran parte de la cambiante trama en la identidad que hace al Puerto que hoy conocemos.

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 impulsada por la política de desarrollo pesquero nacional, las

capturas de la flota de altura comenzaron a superar a las de la flota costera, 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 y 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 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 y 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 de Buenos Aires. Ya en el año 1999, aprobado por decreto n° 3.572 de la Provincia el puerto de Mar del Plata pasó a ser administrado por el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata que es un ente público no estatal que administra la estación marítima de la región y cuenta con un órgano de representación mixta y competencia decisoria que es el Directorio. En él es donde coinciden los representantes del sector público y privado, tanto de empresas como de gremios. La Municipalidad de General Pueyrredón posee una delegación, y la seguridad del territorio está a cargo de la Prefectura Naval Argentina.

Motivo de la elección:

A lo largo de mis años de experiencia en la esfera de la gestión pública en la Provincia de Buenos Aires, he logrado discernir la trascendencia y significado que reviste la industria portuaria, en especial las actividades comerciales vinculadas a la pesca, la agricultura y otros sectores económicos que florecen en este ámbito. El impacto económico favorable que emana de tales actividades emerge como un catalizador esencial en el fomento del desarrollo regional y el avance de la nación en su conjunto.

La actividad portuaria argentina está regida por la Ley Nacional N°24.093, que clasifica a los puertos de acuerdo a la titularidad del inmueble, su uso y su destino. En función de la titularidad, un puerto podrá ser nacional, provincial, municipal o privado. El segundo de los criterios enunciados genera dos categorías diferenciadas de puertos: los de uso público y los de uso privado. Los primeros son aquellos que, por su ubicación y capacidades prestan sus servicios obligatoriamente a todo usuario que lo requiera. Los de uso privado, en cambio, ofrecen sus servicios en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares, o de sus clientes específicos.

Más allá de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso, los puertos se clasifican también en función de su destino, en una o más de las siguientes categorías:

- ***Comerciales:*** Aquellos cuyo destino es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.

- **Industriales:** Aquellos en los que se opere exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura, debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.
- **Recreativos en general:** Son considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos y turísticos locales.

Nuestra atención se centrará en la minuciosa observación de la actividad comercial e industrial con potencial en nuestros puertos. En particular, enfocaremos nuestros análisis en el desarrollo del Puerto de Mar del Plata. Este enfoque adquiere aún mayor relevancia dado que la necesidad de incrementar las exportaciones del país es un aspecto prácticamente unánime. En ese contexto, se destaca que en el año 2017, según las estadísticas del sistema portuario bonaerense, se movilizaron un total de 52,6 millones de toneladas de mercancías, reflejando una disminución interanual de más del 7%.

Las operaciones de comercio exterior impulsoras de esta caída de unos 20 millones de toneladas en relación a 2016, han sido los puertos bonaerenses de: Bahía Blanca, Quequén y San Pedro, con una gran caída en las exportaciones de cereales; Dock Sud, otro ejemplo con una importante merma en el tráfico de mercaderías contenerizadas. Sin embargo, las exportaciones se incrementaron en los puertos de: Mar del Plata, por los despachos de pescado; La Plata, por el incremento de los despachos al exterior de combustibles; San Nicolás, un caso parecido, pero por fertilizantes.

En la actualidad del total de la carga clasificada por tipo de mercadería de la actividad portuaria nacional surge que los rubros con movimiento más significativos son: en primer término, cereales y oleaginosas: 27,2%; en segundo término, se ubica combustibles y gases: 25,9%; en tercer lugar, petróleo crudo: 21,17%; y le siguen mercadería general en contenedores: 6,8%; arena: 5,4%; y fertilizantes: 5,3%.

El mayor porcentaje del comercio exterior argentino se moviliza por vía acuática. Por esta razón, dentro del conjunto de intereses marítimos argentinos, los puertos asumen un rol preponderante, dado que las posibilidades de una más amplia participación de nuestro país en los mercados mundiales dependen en gran medida de que los puertos operen eficientemente y que se adapten a las exigencias actuales del transporte marítimo.

Dado que las divisas ingresan en su mayoría a través de las exportaciones, resulta fundamental examinar y resaltar las estrategias políticas esenciales que propicien el crecimiento y las mejoras indispensables en los puertos, su logística operativa y sus instalaciones, entre otros aspectos relevantes.

Capítulo 1. Objetivo general, objetivos específicos y metodología.

Objetivo General:

Analizar en detalle y explorar el impacto significativo del puerto de General Pueyrredón en el desarrollo económico a nivel regional y nacional, con el propósito de destacar su relevancia como motor impulsor de crecimiento.

Objetivos Específicos:

Realizar un análisis exhaustivo de las actividades primordiales llevadas a cabo en el puerto de Mar del Plata, ilustrando su variada dinámica.

Identificar y evaluar con precisión las fortalezas intrínsecas, debilidades, posibles amenazas y oportunidades que han caracterizado tanto el puerto como la actividad pesquera, enfocando esta comparación en el período estudiado y el contexto contemporáneo.

F.O.D.A.:

Fortalezas: Destacar la ubicación geográfica estratégica del puerto y su capacidad de expansión y mejora a nivel global, además de su potencial para incrementar la inversión y las divisas del país.

Oportunidades: Examinar las perspectivas prometedoras en mercados internacionales en constante crecimiento, resaltando la abundancia y diversidad en la zona pesquera y su explotación potencial.

Debilidades: Exponer las limitaciones actuales en términos de logística, inversión y falta de políticas públicas destinadas a estimular el progreso del sector.

Amenazas: Evaluar la posibilidad de que países vecinos y del cono sur aprovechen las ocasiones de crecimiento, capturando potenciales mercados que podrían pertenecer a Argentina.

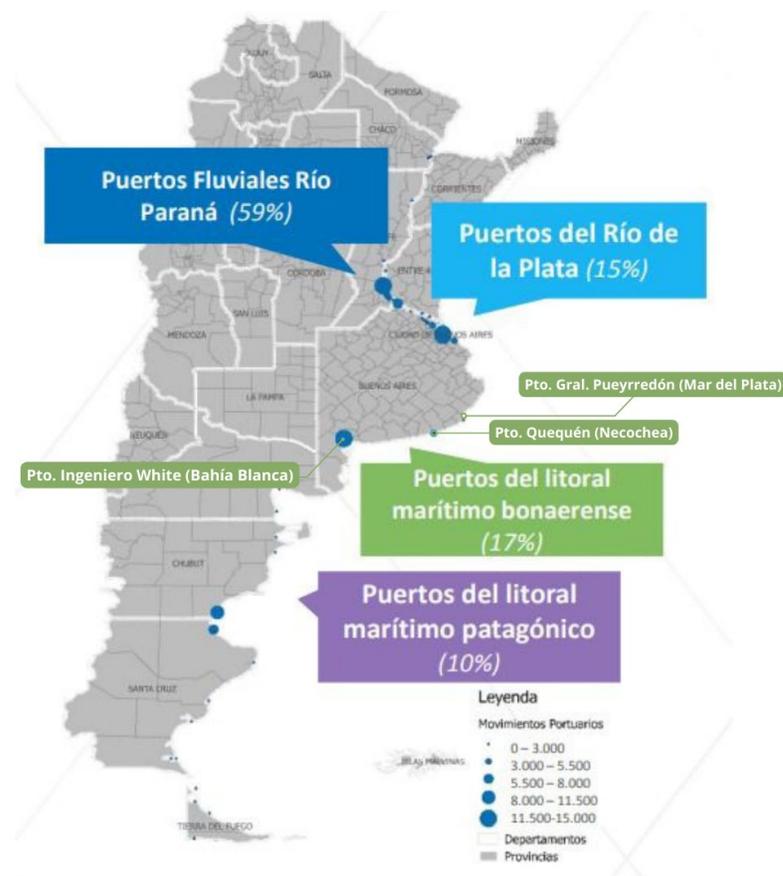
Metodología:

A lo largo de los años comprendidos entre 2016 y 2019, mi trayectoria profesional me condujo a desempeñarme en la Secretaría General del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. En este rol, colaboré en la ejecución de diversos proyectos en distintas localidades de la provincia, incluyendo General Pueyrredón. Durante mi estadía en esta ciudad durante varios meses, tuve la oportunidad de sumergirme en su dinámica y comprender plenamente la importancia trascendental que el puerto local ostenta en el contexto nacional.

El presente trabajo se configura como un riguroso análisis que amalgama recursos bibliográficos con el testimonio directo de actores clave en el sector. Su propósito es aglutinar datos y detalles oficiales en torno a la actividad económica que se concentra en el puerto y la pesca de la localidad de General Pueyrredón, en la provincia de Buenos Aires.

Para alcanzar este objetivo, se lleva a cabo la compilación de información de fuentes públicas y oficiales, así como la realización de entrevistas en campo con protagonistas influyentes y representativos del sector. La conjunción de estos enfoques garantiza un análisis completo y contextualizado de la relevancia económica que impulsa al puerto y a la industria pesquera en esta región.

Capítulo 2. Contexto, antecedentes y marco normativo.



Sistema Portuario Argentino y participación en el total de las cargas movilizadas. Aviaciones Argentinas, 2017.

Mar del Plata cuenta con un puerto marítimo de ultramar, principalmente pesquero (concentra el 60% de la pesca en la Argentina) y, secundariamente, petrolero, cerealero y de explotación turística con, además, un área exclusivamente militar, actual asiento de la Base Naval Mar del Plata de la Armada Argentina.

El calado máximo permitido del puerto es de 32 pies, y opera con buques tanques petroleros, buques frigoríficos, buques de pasajeros, buques pesqueros y bulkcarriers.

Situado en latitud 38° 01' S y longitud 57° 32' W –Derrotero Argentino Parte 2– Cartografía S.H.N. H-250, es un puerto artificial protegido por dos importantes Escolleras (Norte y Sur, de núcleo de material pétreo y bloques de hormigón, asentadas sobre un lecho de arena a una cota de 12 mts.), integrado por tres áreas denominadas comercial, industrial y operativa, y por **dos sectores**:

-El Sector Sur, de carácter comercial, tiene tres espigones denominados, de Norte a Sur, ultramarino (Espigón 3), local (Espigón 2) y de pescadores (Espigón 1), y con una posta de inflamables sobre el lateral interno de la Escollera Sur.

-El Sector Norte consiste en un muelle de pasajeros de 220 mts. apto para cruceros turísticos sobre la Escollera Norte; continúa con una Base Naval y una Base para Submarinos pertenecientes a la Armada Argentina, ubicadas en la Dársena F, y una marina para barcos deportivos, protegidas ambas por el Espigón 4.

El canal de acceso al puerto se encuentra fijado en su enfilación en 238°-258°; tiene un ancho de 80 metros y una profundidad de 8 metros, al cero local.

Características Técnicas del Puerto de Mar del Plata:

- Escollera sur: con su morro terminal, 2.750 metros.
- Escollera norte: con su morro terminal, 1.050 metros.
- Muelle de cabotaje: 20 pies de profundidad y 762 metros lineales.
- Muelle de ultramar: 30 pies de profundidad y 218 metros lineales.
- Plataforma de atraque para pescadores: 220 metros lineales.
- Muelle para pescadores: 16 y 10 pies de profundidad y 190 metros lineales.
- Dársena de pescadores: ancho de 70 a 100 metros.
- Dársena de cabotaje: ancho de 130 a 160 metros.
- Dársena de ultramar: ancho 140 metros.



Zonificación del Puerto de Mar del Plata, GESmar 2010.

Consideraciones sobre la Costa de Mar:

La parte estudiada para la ubicación del gran puerto comercial de "aguas hondas", comprende la zona entre Cabo Corrientes y Punta Mogotes. Ella afecta más o menos la forma de un arco de círculo, cuya cuerda mayor tiene una longitud de 9.200 metros y una flecha máxima de 1.000 metros.

Las salientes que se encuentran en esta sección de playa se denominan: Punta Cantera, Punta Luro y Punta Brava, estando formadas por grandes bloques de arenisca blanca, piedra a lo largo de todo el coronamiento de las altas barrancas que la constituyen y, en muchas partes, tosca colorada y tosca calcárea.

Vientos:

Los vientos más frecuentes de la región son (y eran al momento de la construcción) los del lado de tierra, es decir, de Norte a Sur pasando por el Oeste.

Los menos frecuentes, felizmente, son los vientos comprendidos entre el NE y el Sur pasando por el Este, ya que son los que más influyen en el estado del mar en la costa, y los que originan las tempestades. En tanto, el viento más peligroso es el del SE.

Olas:

El oleaje es producido por los vientos que soplan entre el Norte y el SO pasando por el Este. Las mayores olas observadas alcanzaron a 3 metros de altura (16Mar1910).

Aunque el oleaje más fuerte es el producido por los temporales acompañados por los vientos del SE que soplan en invierno, y contra los cuales no existe reparo natural alguno. Debido a ello se le dio a la escollera Sur la forma que tiene.

Mareas:

La sucesión de las mareas es bastante irregular, por ser fuertemente influenciadas por los vientos y corrientes locales. Consecuencia de ello, el período de flujo y reflujo puede variar entre 3 hs 40" (mínimo) y 9 hs 20" (máximo).

Corrientes:

La corriente general de marea, en el largo, tira generalmente hacia el Norte NO durante el flujo, pudiendo alcanzar una velocidad de 3 millas por hora, aunque en las proximidades de la costa, por efectos de los bajos fondos y vientos reinantes, se halla fuertemente perturbada, tanto en dirección como en intensidad, pudiéndose producir el fenómeno de la inversión de la corriente.

Sectores Operativos Terminal N.º 1:

Espigón N.º 1: cuenta con instalaciones de permisionarios afectados a la provisión de combustible, fábrica 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.

Dársena de Pescadores y Espigón N.º 10: se realizan las operaciones de alistamiento y descarga de embarcaciones de pesca denominadas Rada/Ría y Costeros

Por último, pero no por ello menos importante, en términos de Seguridad Portuaria, el Puerto de Mar del Plata ostenta la Categoría de Puerto Seguro para las Terminales N° 2 y 3 desde el 22 de Diciembre de 2005 ya que, con motivo del arribo de distintos tipos de buques ultramarinos (buques porta contenedores, cerealeros, frigoríficos, de pasajeros, etc.), el Área de Seguridad, por intermedio del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, viene dando estricto cumplimiento a las normas internacionales de seguridad establecidos en el del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), aplicándose los procedimientos adecuados para cada tipo de buque a su arribo a este puerto.

Cabe destacarse que todos los buques que han recalado en este puerto lo han hecho con un nivel de protección 1, no registrándose incidentes desde el 1 de Julio de 2004 a la fecha.

Análisis comparativo de los principales puertos de ultramar del País desde el punto de vista Agroindustrial, pilar y motor pasado y presente de nuestra economía:

Terminal Mar del Plata:

Dispone de una capacidad de almacenaje de 25.000 TM de granos (generalmente trigo), consta de un muelle de 270 metros de longitud y una galería de embarque con una entrega total de 800 TM/Hora.

Puerto Necochea y Quequén:

Posee un canal de acceso de 120 metros de solera y 46 pies de profundidad, en la actualidad con el sistema de iluminación instalado permite operar las 24 horas.

Muelle 1: ubicado sobre el lado Quequén, de 200 metros de frente y 42 pies de calado, es utilizado para cargas de aceites vegetales a un ritmo de 300 TM/Hora y cereales/subproductos con un rendimiento máximo de 500 TM/Hora, sumado a una capacidad de almacenaje en zonas adyacentes de 30.000 tns de aceite y 40.000 tns de sólidos aproximadamente.



Puerto de Necochea, Quequén. Diario Clarín, 2020.

Elevadores de granos:

ACA - FACA, Muelle 3: Con un muelle de 140 metros, y 42 pies de profundidad, cuenta con una capacidad de almacenaje de 270.000 TM. para granos y un ritmo de carga 1.800 TM/Hora. El embarque de aceite vegetal se produce a un ritmo de 800 TM/Hora, y tiene una capacidad de almacenaje de 15.000 TM.

Muelle 2: con una profundidad de 39 pies, la carga de aceite se produce a través de 3 pipas conectadas a tanques con una capacidad total de almacenaje de 53.000 TM.

Terminal Quequén S.A. (Muelles N° 4 y 5): Posee un elevador con capacidad de almacenaje de 125.000 TM de granos, con una carga máxima de 3.000 TM/Hora. El muelle es de 260 metros con una profundidad de 42 pies.

Muelle N° 6: Tiene un largo de 120 metros, pudiendo recibir buques de hasta 230 metros de eslora, 36 pies de calado y 14 metros de calado aéreo. El ritmo de carga es de 1.600 TM/Hora. Cuando el elevador no se halla en funcionamiento puede utilizarse el muelle para carga directa de aceites y pallets mediante cintas portables, a un ritmo de 250 y 300 TM/Hora.

Puerto Bahía Blanca

El complejo está distribuido en una zona que abarca 25 km. de la costa norte de la ría de Bahía Blanca, siendo el puerto de mayor calado de la Argentina.

Elevadores de granos Puerto Ingeniero White:

Terminal Bahía Blanca S.A. (Bunge) (Sitios 5/6 y 7/8): Estos muelles están abastecidos por tres elevadores; con un almacenaje total de 200.000 TM. Los sitios 5/6 y 7/8 tienen un calado máximo de 43 pies de profundidad, con un ritmo de carga de 1.900 TM/Hora por lado. Respecto al sitio 9 de 294 metros y 50 pies de calado, está interconectado con el elevador III, efectuándose la carga por cintas transportadoras móviles (habiéndose operado con buques CAPE - SIZE). El embarque de aceites vegetales se puede efectuar en los sitios 5/6 y 7/8 a través de pipas en la parte final del muelle, a un ritmo de 350 toneladas por hora.

Terminal Glencore - Toepfer - UTE.: Consta de un muelle de 460 mts de longitud que permite acomodar buques de hasta 250 metros de eslora (tipo CAPE - SIZE) con un calado de 42 pies, y la carga se efectúa a un ritmo de 1.800 TM/Hora. Posee silos con una capacidad de 55.000 toneladas para granos.

Terminal Cargill S.A.: Cuenta con una capacidad de almacenaje de aproximadamente 265.000 TM. para granos, y es apta para buques de gran porte(CAPE - SIZE) con 45 pies de calado, y un ritmo de carga estimado en 2.400 TM/Hora. Esta terminal puede efectuar embarques de aceites vegetales a un ritmo de 1.800 TM/hora y una capacidad de almacenaje de 30.000 TM.

Puerto Galván - Terminal Oleaginosa Moreno: El muelle de 270 metros ocupa los sitios 2 y 3 con un calado entre 38 y 40 pies respecto del cero local. Tiene un rendimiento de carga de 1.600 TM/Hora y una capacidad de almacenaje cercana a las 140.000 tns para granos/subproductos, y de 40.000 TM para aceites vegetales, con un rendimiento de embarque de 750 TM/Hora.

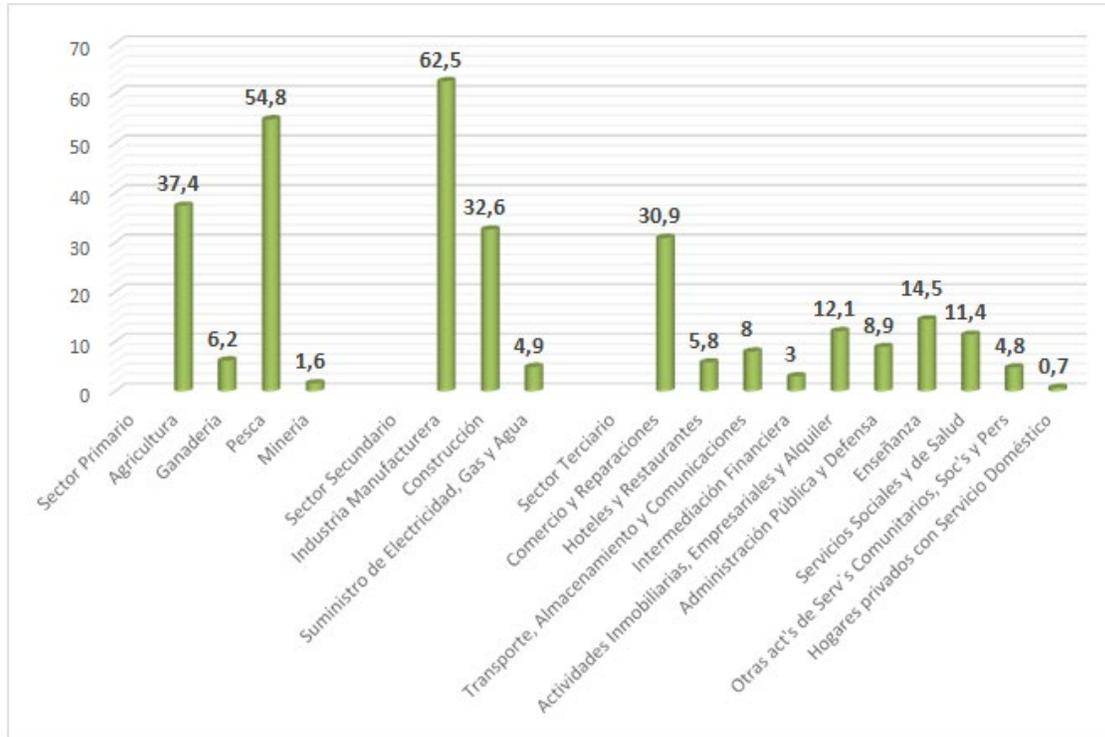


Puerto Ingeniero White, Bahía Blanca. Nabsa, 2018

Capacidad de almacenaje, ritmos de carga y calado.

PUERTOS	ALMACENAJE TM		RITMO DE CARGA (TM/Hora)		CALADO (Pies)
	SÓLIDO	LÍQUIDO	SÓLIDO	LÍQUIDO	
BUENOS AIRES					
TERBASA	175.000	-	5.400	-	33
MAR DEL PLATA					
Mar del Plata	25.000	-	800	-	27
NECOCHEA					
Terminal Quequén	125.000	-	1.600	-	42
A.C.A - F.A.C.A	270.000	15.000	1.800	800	42
Muelle I	40.000	30.000	500	300	42
Muelle II	-	53.000	-	800	39
Muelle 6	-	-	1.600	-	36
BAHÍA BLANCA					
Terminal Bahía Blanca	200.000	-	1.900	350	40/50
Giencore - Toepfer UTE	55.000	-	1.800	-	42
Oleaginosa Moreno- Puerto Galván	140.000	40.000	1.600	750	38/40
Cargill	265.000	30.000	2.400	1.800	45

Concluida la descripción física e infraestructural del Puerto, y a título de ANÁLISIS ECONÓMICO MACRO, tal como se observa en el gráfico inmediato inferior, la ACTIVIDAD PESQUERA ocupa el 2º lugar en términos de participación porcentual del Producto Bruto Geográfico 2012 del Partido de General Pueyrredón segmentado por Sectores (Primario, Secundario y Terciario) y sus ramas de Actividad, siendo la principal actividad del Sector Primario:



Ello se debe, principalmente que el Puerto de Mar del Plata es el “Cluster” pesquero con mayor capacidad de procesamiento de pescado en el País y uno de los más grandes a nivel mundial.

Hoy se ha convertido en el principal puerto de ultramar del País, concentrando: la actividad pesquera integral (conservas, congelado y fileteado), la principal exportación de pescado congelado, moluscos y crustáceos, dos importantes astilleros navales (Contessi y Spisa).

La flota pesquera se clasifica en flota de rada o ría, flota costera y flota de altura (fresqueros y procesadores congeladores).

La flota costera y de rada o ría captura anchoíta, corvina blanca, caballa, pescadilla, pez palo, lenguado, cornalito y gatuzo y en menor medida una gran variedad de especies costeras.

La fresquera de altura es industrial y está compuesta por arrastreros, bodegas refrigeradas, equipamientos de navegación y detección, que proveen pescado enfriado a aquellas plantas que procesan en tierra. Éstas exportan principalmente merluza, ampliándose a especies costeras posteriormente.

Sobre la flota procesadora congeladora se destacan aquellas empresas que operan sobre calamar. Los residuos orgánicos de pescado se utilizan para la elaboración de harina de pescado que se comercializa como insumo para la fabricación de alimento balanceado.

Finalmente, el Puerto de MDQ presenta también, una amplia gama de ofertas recreativas, culturales y comerciales de primer nivel, tales como:

Complejo comercial y gastronómico: especializado en platos a base de pescados y mariscos, restaurantes de todas las categorías se concentran para ofrecer exquisitos manjares, productos en conservas, y recuerdos regionales;

Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciocchini: inaugurado en 1990, posee una importante colección de fotos, documentos, bibliografía y costumbres de los primeros pobladores de la zona, en 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.;

Monumento al Pescador: financiado por la comunidad del Puerto de Mar del Plata, es una obra del escultor Capurro, realizada en un único bloque de piedra, y se encuentra cercano a la Banquina del Puerto;

Paseo Banquina de Pescadores: lugar de concentración de las típicas lanchas amarillas, embarcaciones que ofrecen un singular espectáculo cuando regresan al puerto y realizan la descarga del pescado (cornalito, pejerrey, corvina, lenguado, calamaretis, etc.). Además, sobre la dársena "B" de la banquina, recalán barcos de altura y media altura, cuya principal cosecha es el abadejo y la merluza;

Reserva de lobos marinos de un solo pelo, caracterizada por ser una colonia continental de aproximadamente 800 machos (observables todo el año desde muy corta distancia), que se aparean en las costas uruguayas; Embarcaciones turísticas, Manzana del os Circos.

Capítulo 3. Entrevistas.

La opinión de aquellos actores que tienen proximidad con la realidad cotidiana del sector es fundamental para conocer e interpretar los datos en contexto. La información estadística por si sola puede resultar escasa a la hora de pretender caracterizar una realidad tan compleja como la que estamos analizando en el trabajo.

Por este motivo es que viajé a Mar del Plata para entrevistar a protagonistas y conocer de primera mano sus visiones, opiniones y realidades. En ese marco realice entrevistas cuyas respuestas permitan ser comparadas para su posterior análisis

Las personas que fueron entrevistadas fueron seleccionadas por ser representativas de diferentes sectores:

- Gabriel Felizia, Director del Puerto de Mar del Plata.
- Alejandra Contessi, Directora Institucional Astillero Contessi
- Sebastián Guridi, Gerente de Comercio Exterior en Pedro Moscuza e Hijos

Primera Entrevista:

Gabriel Felizia -Director del Puerto de Mar del Plata
(Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata. Julio 2022)

Preguntas.

- 1) ¿Cuál es la importancia que otorga el puerto para el desarrollo de la ciudad?
- 2) ¿Qué posibilidades de mejora en las condiciones del puerto podrían impactar en el desarrollo económico de la ciudad?
- 3) ¿Qué políticas identifican como perjudiciales al desarrollo del puerto que ha habido en las últimas décadas?
- 4) ¿Cree que el puerto tiene aún más potencial para aportar?
- 5) ¿Cuál considera que es la principal actividad del puerto?

El 1 de mayo hace dos años que estoy acá.

Yo soy de santa fe vine en el 2002. De la ciudad de Santa Fe. Hace 20 años que estoy acá. Yo trabajaba en un frigorífico de pescado de rio que exportábamos a Brasil, en un momento ya no daba la ecuación para seguir vendiendo sábalo, empecé a venir porque nos pedían que completemos con merluza y abadejo, asique empecé a venir y a trabajar por acá.

- **¿Cuál es la importancia que le da al puerto para el desarrollo de la ciudad?**

Yo te diría que es uno de los motores principales de la ciudad sin ninguna duda por la implicancia que tiene económicamente para lo que mueve la ciudad de Mar del Plata. Si vos haces la cuenta de la cantidad de gente que trabaja acá y si miras que el 30% de lo que es la economía del ingreso geográfico de la ciudad viene del puerto, quiere decir que hay 70 mil familias que directa o indirectamente tienen que ver con el puerto. Somos una ciudad de 1 millón, el 30% es 280 mil, a un promedio de 4 integrantes por familia, da esta relación. Así que sin ninguna duda tiene un alto impacto en todo lo que tiene que ver con la ciudad. Hay una vieja discusión entre esta interface ciudad puerto, esto inclusive se advierte en la actividad portuaria, hay un cierto desapego de la ciudad sobre el puerto, que siempre ocurrió. Pero la realidad es que el puerto tiene un alto impacto en lo que económicamente desarrolla la ciudad. El puerto tiene básicamente ejes de gestión que tiene que ver con la industria naval, la pesca que es lo más importante que tiene el puerto, la logística y el turismo. En ese marco, se encuadra el puerto de Mar del Plata. Es el puerto más importante en términos de pesca de la argentina, el 50% de las descargas de la argentina es en el puerto de Mar del Plata. Las empresas que conviven en el puerto representan alrededor de 800 millones de dólares anuales que tienen que ver con exportaciones y negocios que se hacen desde acá y lo fundamental es la pesca. Hay otras actividades, insisto, lo de la industria naval es muy importante y es muy importante el turismo. Entre 4 y 5 millones de personas pasan por Mar del Plata. O vienen al centro comercial o vienen a la banquina chica, pero la foto de los lobos o de las lanchitas amarillas están. Sobre todo, el turismo de capital que suele venir por el fin de semana o por dos o tres días y siempre están.

- **¿Qué posibilidades de mejora en las condiciones del puerto podrían impactar en el desarrollo económico de la ciudad?**

Ahí sin ninguna duda, nosotros estamos trabajando en un principio de gestión que es esa interface ciudad puerto, para nosotros es fundamental, tenemos ahora avanzada la licitación del centro comercial, eso va a tener una impronta de exigir a los permisionarios trabajos referidos a sus propios locales y por otro lado al contexto de lo que significa ese lugar para la ciudad y para el puerto. Estamos trabajando en eso y también en el mejoramiento de todo el muelle o cloacas que estamos haciendo para todo el ejido del puerto que nos faltaba. En términos de infraestructura tenemos que avanzar en algo que no tenemos bien echo, y que no se hizo nunca y estamos trabajando en eso con la gente que maneja comercio exterior y tc2 que maneja todo lo que es el muelle y los portacontenedores. La deficiencia que tenemos es en la cantidad de contenedores que recibe el puerto, 13 mil por año sobre los que salen. 2500 salen por acá, el resto lo sacamos por camión. Entonces eso es algo que hay que resolver y para eso se necesitan trabajos que tienen que ver con infraestructura portuaria, que estamos evaluando y que vamos a hacer y estamos trabajando para hacerlo. También lo que hicimos fue el dragado, que no estaba hecho. Primero lo que tenes que hacer es que la puerta este abierta, y después todo lo otro. Ya hubo dos choques contra la arena porque no había lugar para entrar, dos barcos de Maerks chocaron con la arena porque con un poco de viento ya es peligrosa la maniobra, cada vez que venía tormenta miramos para el lado donde venia el portacontenedores. Hoy viene la porta contenedores, entra, se va y ni te das cuenta de que esta. Se hace normal el trabajo. Eso es porque no estaba hecha la obra de dragado. Todos los puertos del mundo necesitan ser dragados, el de Mar del Plata se había hecho hacia 3 años, la anterior administración no hizo lo que tenía que hacer, y nosotros lo hicimos desde cero. Nación nos dio 200 millones, más lo que puso el consorcio, se hizo el dragado. No fue sencilla

la licitación en argentina, lo hizo una empresa danesa, que trabajo muy bien con una draga ideal para el puerto de Mar del Plata. Todo el mundo quedo contento, prefectura, nosotros, los que operan, etc., porque de repente el trabajo fue impecable. Duró aproximadamente 8 o 9 meses la obra. Y hay que hacerlo cada 3 años. Ya estamos armando el pliego para que en 3 años se haga nuevamente. A parte porque hay una necesidad de pensar ese dragado a futuro. Se nos cerraba el puerto, asique teníamos que tomar una decisión, nosotros tomamos la decisión de hacer dragado en vez de refulado, entendemos que lo próximo que viene es hacer un dragado con refulado, para rellenar las playas en vez de tirarla a 5 o 10 millas adentro.

Hoy lo importante es que el puerto este operativo. Ninguna empresa naviera va a elegir el puerto de Mar del Plata si no puede entrar a trabajar, asique deben tener previsibilidad a futuro. Estamos trabajando con YPF y nos pidieron informes para ver cómo estamos, para saber qué plazo tenemos y de acá a los próximos dos años cuantos barcos de combustible van a entrar y de que tamaño. El mundo se mueve así, nosotros tenemos que adaptarnos. La argentina a 5 años no va más. En el mismo criterio necesitamos tener lo que hacemos en el resto de las cosas y cada uno en el lugar que esta. Mi intencionalidad es tener el próximo pliego armado, la previsión del próximo dragado para el 2024 o 2025. Tiene que estar todo ordenado para hacer eso, dragado con regulado, y merecemos que esa arena que es de calidad, dicho por los daneses, la utilicemos para agrandar los metros de playa. Eso es parte de lo que tenemos que hacer, después estamos trabajando con los astilleros en darle seguridad jurídica a los contratos que tienen sobre permisos de uso porque eso nos parece también que es fundamental e insisto, los ejes son la pesca, la industria naval, otro eje es logística, y en transversal a eso lo ambiental, sobre eso trabajamos y miramos eso de romper con la Argentina de los 5 años. Que el próximo que venga tenga políticas de largo plazo para seguir trabajando. Nosotros no podemos pensar en la ciudad de Mar del Plata sin el puerto, asique en ese marco tenemos que trabajar, siendo previsibles y sobre las cosas necesarias para tener calidad. No teníamos cloacas, no había baños químicos en el puerto. Se gestiona, y conseguimos los fondos para que entren a OSE y que hagan la obra, porque es absolutamente necesario tener buena calidad de agua para cuando pido hacer el dragado, no me digan “mira eso está contaminado”. Por eso es que estamos haciendo todo desde las bases. Medimos la huella de carbono, todo pensando en el puerto que viene. Que tiene que ver básicamente con el desafío de que este motor de la ciudad, que representa el trabajo de 70 mil familias, que es el 30% de la ciudad de Mar del Plata, en algún momento sea mas. Nosotros también tenemos las playas del puerto y realizamos un trabajo de enquinchado, se juntaron 50 mil metros cúbicos de arena que van a pasar a las playas. Nada mas que van a tener que ir en camión, pero sí, las playas de la ciudad necesitan siempre arena.

- **¿Qué políticas identifican como perjudiciales al desarrollo del puerto que ha habido en las últimas décadas?**

Mira una de las cuestiones que ha afectado muchísimo es que nosotros tenemos alrededor de 50 barcos inactivos, ahora conseguimos firmar una adenda de un contrato que no podía ser llevado adelante que lo había firmado la anterior administración, con la armada para el uso de la base, que nos va a permitir tener un lugar para que las empresas que necesiten desguazar sus buques lo puedan hacer. Hoy tenemos el 30% de los muelles con barcos inactivos. Nosotros consideramos un barco inactivo después de 360 días sin operar y esos barcos a veces es porque la empresa cambio a un barco más nuevo y transfirió el permiso de pesca y

te deja el barco y te va ocupando muelle. Nosotros necesitamos crecer en los muelles. Desde el 2009 que no se sacaba ninguno, nosotros ya sacamos 4. Ahora que ya está esa deuda, podemos empezar a desguazar ahí, la idea es que en los próximos 2 a 4 años empecemos a despejar todo ese sector. Teníamos buques hundidos que estamos reflotando, la semana que viene vamos a hacer algún hundimiento en el Cristo Rey para el parque acuático, para buceo y recuperación de fauna y metros de muelle. Eso permite que podamos atender otros barcos que quieren operar en el puerto y estamos trabajando en la construcción de un nuevo muelle. Tenemos el 7, el 10 y nos falta el 8 y el 9, que, si logramos el financiamiento de eso, nos va a dar un alto impacto en metros de amarre. Son 1490 metros más de amarre, son 1490 metros más de barcos que puedes meter. Eso nos va a permitir ampliar la capacidad de descarga del puerto y eso automáticamente tiene un impacto en mayor trabajo y productividad y también más barcos entran, más talleres trabajan, más trabajan los astilleros. Y lo que hablábamos antes sobre la necesidad en el impacto de infraestructura para la logística, es el otro impacto que seguro va a tener y va a ser importante para seguir apuntalando esa matriz productiva que tiene que ver con el puerto que es la logística. Para pasar de 2400 contenedores a un número mayor. Pero para eso hay que encarar proyectos de puentes grúas que no los tenemos y hay que encarar todos estos nuevos proyectos y estudios que estamos haciendo, que no es sencillo, de los pies de muelle, hundimiento, zona de giro, ingreso al puerto. Entonces eso va a estar en el próximo dragado. Porque posiblemente para que entren esos buques tengamos que profundizar las zonas de giro y para eso necesitamos hacer un dragado de corte que es completamente diferente a lo que hicimos ahora. Hay que cortar la roca y generar una zona de giro. No se puede pensar la actividad portuaria en término de un año o dos años. Hay que priorizar en función de un proyecto y darle para adelante.

- **¿Cree que el puerto tiene aún más potencial para aportar?**

Es todo lo que hablamos. Eso es una parte de logística, el no dejar entrar ya barcos usados, potencio la industria naval nacional, tienen contrato hasta 2026, 2027. Están con inversiones previstas. Todo eso va de la mano al planteo enmarcado que es lo que tenemos por delante, que podemos ofrecer y que es el puerto. Seguimos descargando calamar, corvina, merluza, cada tanto algo de langostinos, pero igual sino tenemos 60 barcos de acá que van a pescar langostinos. Es parte de todo esto, centralmente el puerto es pesca, además en un futuro va a ser logística para offshore. En términos de lo que es offshore, es lo que se viene y vamos a preparar el puerto para absorber esa industria y que esté en condiciones óptimas para generar un cambio en la matriz productiva.

El offshore es la producción de petróleo y gas costas afuera. Venimos trabajando fuerte en eso que creemos que va a cambiar drásticamente la matriz productiva de la ciudad y el puerto. Lógicamente que se tiene que hacer con todos los cuidados ambientales que requiere, pero las empresas que se dedican a eso lo hacen. También el estado tiene que ser quien vigile y controle esa actividad, pero es lo que se viene en términos de logística, actividad, construcción, etc. Todo lo que te imagines se va a ver tocado por esto y tenemos la suerte que este a 300 km de Mar del Plata. No se ve desde la costa y si tomas las medidas necesarias no debería haber problemas ambientales. Están Shell, YPF y Equinor. eso va a dar un vuelco en la matriz productiva de la ciudad. Y todo el resto va a seguir funcionando igual.

- **¿Cuál considera que es la principal actividad del puerto?**

Para mí la Pesquera. Que es lo que mueve, todo lo q hablamos. La impronta que tiene la industria naval es altísima, es de lo más importante del país también, el turismo es otra herramienta y el puerto es parte de ese entramado y el tema de la logística es el desafío de lo que viene, porque es lo que más rápido genera trabajo y porque tenemos una muy buena estiva para todo lo que es pesca. Y creo que podemos tener una muy buena estiva y trabajo de logística con lo que viene del offshore, absorber lo que sale del sur de la provincia de Buenos Aires en término de carga de contenedores para que salga por el puerto de Mar del Plata. Creo que en un futuro lo vamos a lograr. El caladero argentino es de lo más importante del mundo, hay todo un trabajo de todo el sector científico que cuida muchísimo el recurso, hoy tenemos más merluza y langostinos de lo que pescamos, el sector empresario sabe que es la canasta de los huevos de oro, que hay que cuidarlo, asique no debería haber problemas con eso. Tenemos chinos, coreanos, etc. que están en la milla 201, en el borde, se los mantiene a raya, prefectura y la armada trabajan en eso, la secretaría de pesca de la nación también. Los empresarios y las cámaras. Los gremios. Todos aportando, asique en eso hay una comunidad que da respuesta y que sin ninguna duda va a permitir que la pesca sea importante en la ciudad y en el país.

Segunda Entrevista:

Alejandra Contessi, Astillero Naval F. Contessi

(Av. Altair 210, Mar del Plata. Julio 2022)

Preguntas.

- 1) ¿Cuál es la importancia que le da al puerto para el desarrollo de la ciudad?
- 2) ¿Qué posibilidades de mejora en las condiciones del puerto podrían impactar en el desarrollo económico de la ciudad?
- 3) ¿Qué políticas identifican como perjudiciales al desarrollo del puerto que ha habido en las últimas décadas?
- 4) ¿Cree que el puerto tiene aún más potencial para aportar?
- 5) ¿Cuál considera que es la principal actividad del puerto?

Te cuento básicamente donde estas parado, estamos en astillero Contessi, es la empresa fundadora del grupo Veraz, un grupo empresario, el único grupo empresario que está completamente integrado en las industrias naval, pesquera y manufacturera del pescado. Nosotros construimos los barcos, tenemos una flota pesquera, pescamos, exportamos el pescado y producimos conserva de pescado en latas, ósea que hacemos todo el proceso del pescado. Yo me dedico a hacer la comunicación integral del grupo, mi carrera de grado es licenciatura en relaciones públicas, ósea que en realidad el área de mi incumbencia es la comunicación, la relación con la prensa y hago algunas tareas de marketing y publicidad, en algunos momentos manejo de redes, pero no soy especialista. No me dedico a lo correspondiente a la venta, logística, producción, no mantengo una relación fluida con el puerto más que la necesaria para el desarrollo de eventos, simplemente esa es mi relación con el puerto. Yo por otra parte me ocupo de otras áreas que tienen que ver tangencialmente con la comunicación que es la responsabilidad social dentro del grupo y también me ocupo

de representar en forma personal al sector empresario en el museo del hombre del puerto que es un museo de comunidad que esta también aquí en el puerto dentro del ámbito del consorcio regional. Físicamente está dentro del ámbito del puerto.

Nosotros trabajamos en la fabricación de barcos para terceros, después con el tiempo y con las distintas crisis de Argentina tuvimos que empezar a diversificarnos nosotros en el negocio pesquero porque si no nos moríamos porque no teníamos, como muchos periodos dentro de la historia del astillero, posibilidad de vender barcos entonces los empezamos a auto comprar y esos barcos se pagaban con la producción y así fue como fuimos entrando en el negocio pesquero. Más que nada fue una necesidad de diversificarnos para crecer porque sino la alternativa era morir. Así que esa es la razón por la cual nosotros entramos en el negocio de la pesca. Si bien nosotros venimos de familia de pescadores, mi abuelo y antepasados todos pescadores en Italia, mi papa es el primer constructor naval de la familia, así que cuando él llegó a la Argentina, conocía el oficio del constructor naval y se dedicó a eso. Fue el que corto la herencia de los pescadores dentro de la familia, que después retomamos de manera empresarial, pero los antepasados fueron pescadores artesanales.

- **¿Cuál es la importancia que le da al puerto para el desarrollo de la ciudad?**

El puerto fue y es fundamental para el desarrollo de la ciudad. Este año va a cumplir 100 años en octubre. El puerto se creó como puerto pesquero, pero también como puerto de carga, construido por una empresa francesa y se creó con una visión de época. Después con el tiempo fue deviniendo en un puerto pesquero mayormente y por supuesto que el principal problema que tiene es que desde que se construyó, fue muy poca la inversión en infraestructura que se hizo, por lo cual el puerto fue quedando chico. Cuando se crea el puerto la ciudad estaba retirada sobre el centro entonces había como dos colonias, la colonia de la ciudad y la colonia del puerto, estaban separadas. Luego poco a poco con el tiempo se fueron integrando, pero en realidad cuando empieza el puerto, la gente de Mar del Plata lo veía como una cuestión extraña. Algo que estaba fuera de la ciudad. A pesar del transcurso del tiempo, sigue siendo así, porque hay mucha gente que vive en barrios alejados del puerto, no conocen el puerto, no conocen su importancia, pero bueno, sin dudas para Mar del Plata el puerto es una fuente de ingresos muy importante más allá del turismo. No se los números realmente, pero más allá del turismo es el segundo ingreso que puede tener la ciudad.

Todas las empresas pesqueras exportan prácticamente el 90% de lo que producen, porque el mercado interno consume muy poco pescado. Nosotros en nuestro caso, destinamos una porción de la producción a la conserva, pero no todo. Porque en realidad hay especies que conservamos, pero no las pescamos, compramos, como el atún, por ejemplo, mejillones, etc. Se compran en el sur. Las especies que nosotros producimos son merluza y langostino, va más del 90% a exportación. Hay épocas de pesca, por ejemplo, la anchoíta que son dos meses al año aproximadamente. En la página de ministerio agricultura ganadería y pesca, promoción de consumo del pescado ahí hay una cartilla con todas las especies por época. Eso va a ser mucho más útil de lo que yo te pueda contar.

- **¿Qué posibilidades de mejora en las condiciones del puerto podrían impactar en el desarrollo económico de la ciudad?**

Principales problemas, el dragado. En este momento creo que está pasando por un buen momento el puerto porque se hizo un trabajo de dragado muy importante, que fue fructífero, pero no se hace una vez por año. Se hace cuando hay presupuesto, cuando hay intencionalidad política básicamente o porque ya no pueden entrar los barcos y hay que hacerlo si o si.

Asique en realidad es estacional. No hay una fecha de mantenimiento del puerto. El año pasado se hizo y fue positivo porque en este momento el puerto está operando bien. Es vital para el funcionamiento del puerto. Principalmente para los barcos más grandes, los que transportan combustibles, contenedores, gas o químicos. Porque el puerto intenta ser un puerto de transporte de contenedores para las exportaciones de materias primas directamente desde Mar del Plata. Entiendo que hay un solo barco que puede entrar por el calado, que es un barco de Maerks, pero uno de los más chiquitos que tiene la flota para poder entrar al puerto de Mar del Plata, y no entra permanentemente, sino que entra cada determinada cantidad de días, entonces tiene que estar consolidada la carga justo en ese momento, o sea que no todo el mundo puede despachar carga por el puerto de Mar del Plata. Muchas veces la tienen que mandar por ruta a buenos aires u otros puertos y también hay parte de la producción que sale directamente por los puertos del sur, puerto deseado, etc. Los barcos entran a veces al sur, descargan en el sur y desde ahí pueden salir los contenedores también. Hay que tomar esto con pinzas porque no soy especialista en logística ni en exportación.

Mejoras tecnológicas por supuesto, pero también faltan estructuras para tener mayor frente de amarre para los barcos. Porque el siguiente problema grave que tiene el puerto es que no tiene suficiente cantidad de metros lineales de muelle para que todos los barcos puedan amarrar. Entonces lo que pasa es que todos los barcos quedan uno al lado del otro, entonces para mover el primero hay que sacar los otros, pero además eso genera muchos problemas de logística, porque los barcos nunca pueden estar solos, tiene que haber marineros siempre que hagan los mantenimientos, y por posibles problemas. Puede haber problemas de incendios, cortocircuitos, problemas de sentina, millones de problemas que puedan poner en riesgo al barco. Entonces para mandarle a la tripulación o al sereno que está en el barco los víveres, los suministros que necesite, si el barco está en decima andana, te imaginaras que es complicado. Después cuando tenés que hacer la descarga del barco, lo tenés que hacer a muelle, entonces tenés que tener un frente de muelle para poder hacer la descarga que se hace con grúas, es complejo y aparte hay un tema de seguridad. Cuando vos tenés 10 barcos amarrados, se llega a declarar fuego en el barco número 5, pusiste 10 barcos en riesgo por no tener un frente de muelle para poner por lo menos uno o dos barcos amarrados acoderados. Hay que crear nuevos muelles porque no está el lugar estructural. Por lo que sé, hay proyectos, hubo proyectos, pero por el momento que yo sepa no hay nada en concreto en cuanto a avances de obra.

- **¿Qué políticas identifican como perjudiciales al desarrollo del puerto que ha habido en las últimas décadas?**

Es la más difícil de contestar porque no me involucro en el manejo de la política. Lo primero que se me viene a la mente es decirte que el directorio del consorcio portuario no siempre está integrado democráticamente por todos los actores involucrados en el puerto, entonces eso a veces es un problema para algunos permisionarios. No sé si ese es el problema mayor políticamente y no sé si ese es un problema que el puerto considere relevante, pero para nosotros es relevante.

- **¿Cree que el puerto tiene aún más potencial para aportar?**

Si por supuesto, porque si el puerto pudiese exportar directamente, es decir, acá al lado están los elevadores de granos, asique si se pudiera exportar nuevamente granos por el puerto, sería mucho mejor. No sé si es algún tema agronómico, o si es tema del puerto. Pero igual obviamente lo más importante sería que el puerto tuviese la infraestructura necesaria para que los barcos portacontenedores puedan entrar y se puedan exportar más contenedores directamente desde el puerto sin hacer ruta en buenos aires.

Para nosotros sacar mercadería por el puerto de bs as es un costo extra, otra logística y también se involucra la calidad del producto que vas a exportar. Se pierde mucho más tiempo, puede haber accidentes, etc. Va en detrimento de la calidad del producto.

- **¿Cuál considera que es la principal actividad del puerto?**

La actividad pesquera sin ninguna duda. Si bien sigue siendo el principal puerto pesquero de la argentina, ya no tiene el protagonismo que tenía antes. Ahora hay otros puertos en el sur que también se dedican a esto, como puerto Madryn, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia, etc. O sea que sigue siendo la actividad pesquera el motor del puerto, pero ya no es el único puerto, tiene competencia y es un problema al no haber desarrollo. El puerto de Mar del Plata también sigue siendo un puerto muy turístico, que eso de alguna manera genera un movimiento de ingresos para la ciudad. Hay barcos de paseo, donde los turistas se acercan a ver Mar del Plata desde el mar. Los cruceros nunca pudieron entrar por el tema del calado, por un tema de costos, por un tema de amarre, no hay lugares de amarre seguros, abrigados para poder quedarse un día entero y a parte el tema del movimiento de cruceros es una planificación a mediano y largo plazo, entonces el operador turístico te vende cruceros de acá a un año, para que las agencias de turismo lo puedan vender, etc. Y como acá es tan variable la capacidad el puerto para entrar, nunca se pudo hacer una operatividad turística relevante. También tiene que ver con los costos. Mar del Plata compite mucho con el puerto de Punta del Este por el tema de la actividad de cruceros, Puerto Madryn también es un competidor importante porque tienen el activo de todo el avistaje de fauna marina, asique si bien hay algunos cruceros muy chicos que hacen la Patagonia y que podrían entrar, sé que no hay actividad de cruceros. Son contadas las veces que se vieron cruceros, pero la pesca y la exportación son dos de las cosas más importantes que tiene el puerto. La semana internacional del “yautting” que organiza el club náutico de Mar del Plata, que tiene mucha participación de argentinos y extranjeros. Se practica hace 50 años y vienen timoneles de EE.UU., Caribe, Europa, etc. Creció mucho esa actividad. Habría que destacarla. Porque sigue siendo un puerto turístico y deportivo, aunque siguen subdesarrollados. O sea, no se conoce mucho si no entras a los clubes náuticos. No se conocen y no se ven desde la ciudad, está escondida la bahía de los barcos. Es interesante porque genera mucho movimiento turístico y aparte es una cancha interesante para la competencia de vela, por la belleza geográfica de la costa de Mar del Plata, por sus características de vientos, etc. Pero el problema fundamental que tienen los clubes náuticos es el lugar físico muy acotado y eso es algo que tendría que resolver la autoridad portuaria pero no se termina de resolver nunca.

Tercera Entrevista:

Sebastián Guridi, Pedro Moscuza e Hijos S.A.
(Calle Ortiz de Zarate 2950, Mar del Plata. Julio 2022)

Preguntas.

- 1) ¿Cuál es la importancia que le da al puerto para el desarrollo de la ciudad?
- 2) ¿Qué posibilidades de mejora en las condiciones del puerto podrían impactar en el desarrollo económico de la ciudad?
- 3) ¿Qué políticas identifican como perjudiciales al desarrollo del puerto que ha habido en las últimas décadas?
- 4) ¿Cree que el puerto tiene aún más potencial para aportar?
- 5) ¿Cuál considera que es la principal actividad del puerto?

El tema de la pesca tiene un grado grande de incertidumbre.

Va el barco a la zona de pesca y hasta que no llega no sabe si el pez está o no está. De repente podés estar para hacer una marea y dependiendo del tamaño de la bodega, si es un barco congelador o un barco fresquero, la cantidad de cajones que lleve, no sabes cuánto va a tardar.

Esta toda la tecnología de sondas para ver que hay abajo del agua, que especies encontradas, que cardumen, ya el nivel de tecnología es muy avanzado. En función de cómo se representa en la pantalla, si es más uniforme, si es más concentrada, si es más distribuida, cambia el color en función de la densidad, entiendo que hoy ya se puede saber hasta que especie es, si hay mucho mezclado, entiendo que todo eso ya hoy está. Y después esta la historia del capitán. Él ya sabe y tiene un registro personal de años anteriores como de hace cientos de años. El tipo anota latitud longitud, acá pesque bien el año pasado y él va a ir a buscar esa marca que tiene en su mapa, cartografía, ahora en su computadora seguramente. Aunque puede ser, como puede ser que no. Y ahí se va a otra marca.

Nosotros acá en argentina, a lo que nos dedicamos es la merluza, al calamar y al langostino como tres especies principales, nuestras. Después hay otras especies que son costeras, o hay otras especies que se pescan más en la provincia de bs as y no en el sur como la corvina, que también es importante y hay mucha gente que se dedica a eso y no a otras especies. El calamar tiene unos barcos particulares que trabajan con un sistema de luces y anzuelos y líneas que son dedicados al calamar. Se pesca de noche, con luces o se pesca de día con redes de arrastre, depende el arte de pesca. Hay un determinado tipo de barco que es el potero, que sirve solo para pescar calamar, es selectivo no sirve para otras especies.

Después están los barcos arrastreros que pescan con redes de arrastre y ahí pescan lo que encuentran. Por eso te decía que es muy importante el tema de saber que hay abajo.

A donde lanzan la red, para tratar de minimizar el bycatch y todo eso, ir a una especie particular.

Los otros barcos que operan con red de arrastre operan de día. De noche solo pesca el “potero”, y de hecho no navega, está ahí parado. Está a la buena del mar, tiene un ancla de capa para mantener la dirección, pero queda en el lugar. Por eso puede pescar de noche.

¿La pesca se hace dentro de las 200 millas de la costa?

No necesariamente, obviamente la zona que corresponde a aguas argentinas es dentro de las 200 millas, donde no pueden pescar barcos extranjeros y nosotros tenemos jurisdicción para pescar. Después está dividido por zonas, aguas provinciales que nosotros solamente tenemos jurisdicción en aguas provinciales, los del sur en su provincia, y así con todas las provincias. Después están las zonas de veda, en las cuales se pueden pescar ciertas especies como langostinos y no se puede pescar merluza por ejemplo y determinadas características de barcos, limitantes, para que no vaya cualquier barco a pescar ahí. Y afuera de las 200 millas podés pedir permisos internacionales vas y pescas. Nosotros igualmente pescamos siempre dentro de las 200 millas.

¿Todavía hay como para pescar o hay especies en peligro de extinción?

Si, si se hace mucho trabajo de investigación. A veces con más regularidad a veces con menos, dependiendo de los avatares de la política y de los organismos, pero si, se hacen campañas de investigación del langostino, de la merluza, del calamar, etc.

- **¿Cuál es la importancia que le da al puerto para el desarrollo de la ciudad?**

Bueno, yo particularmente por estar en un sector que tiene relación con el puerto porque somos exportadores le doy muchísima importancia porque justamente es la vía para canalizar toda la producción de Mar del Plata y de la zona. Nosotros al ser una empresa pesquera estamos en el puerto con nuestros barcos y lo vemos como algo lógico, no hay otra forma de exportar que no sea por puertos. Existe la exportación por camiones a Brasil, pero bueno, es un país y se podría hacer algo, nosé, de repente con Chile, pero son dos mercados. A veces es más barato el contenedor o a veces es más caro depende de la coyuntura y la política, pero bueno son dos mercados que son países vecinos. El resto del mundo está a un contenedor de distancia.

- **¿Qué porcentaje tienen de expo y mercado interno?**

Nosotros te diría que prácticamente somos exportadores 100%. Se hace venta de materia prima mercado interno y muy poco de producto congelado. Estimar que es en volumen de producto final, 98% exportación. Tal vez ahora un poquito más de mercado interno, por la situación internacional, pero básicamente exportación. Y en cuanto al tema de facturación ahí ya la materia prima influye y es un 88% por exportación y 12% mercado interno por los volúmenes básicamente.

La importancia del puerto es fundamental. Para el sector pesquero es exclusiva y para el resto de la ciudad también. Porque salimos del puerto y hay parques industriales que generan muchos puestos de trabajo y productos que abastecen el mercado interno y el resto hay que tratar de exportarlo. Eso en cuanto a la parte logística.

- **¿Qué posibilidades de mejora en las condiciones del puerto podrían impactar en el desarrollo económico de la ciudad?**

Con un puerto que aumente su infraestructura y su capacidad operativa, podría tomar más carga. Hoy el puerto como esta, podría manejar más carga, yo no creo que hoy le falte

algo al puerto que frene el desarrollo de la ciudad, o sea, el puerto si puede mejorar muchas cosas, puede tener grúas propias por ejemplo para la carga de contenedores a los barcos. Hoy vienen barcos que deben tener grúas para cargar, por lo tanto, no entra cualquier barco, son barcos chicos que llevan una determinada cantidad de contenedores. Vienen a este puerto y van a otros puertos que también necesitan grúas. Podría venir un barco directo si tuviésemos grúas propias de buenos aires o de Montevideo a operar acá, ponerle la mercadería arriba, el barco podría cargar más contenedores. Serían otro tipo de barcos. Hay otra relación que es el tema de calado de puerto, que es un problema. Entiendo yo por cómo está construido el puerto, que cada tanto tiempo se genera acumulación de arena. O sea, habría que cambiar el puerto, pero no se puede. Una misión casi imposible en esta argentina. Entonces tienen que recurrir a un dragado, eso es parte de la inversión que tiene que hacer el puerto. Periódicamente, una vez cada 18 meses o lo que sea, dragar por mantenimiento, no esperar a que se llene de arena, hacer un mantenimiento para que puedan entrar los barcos. Ahí es lo mismo, más dragado, más profundidad, barcos más grandes que pueden operar. Después hay una limitante interna que es el tamaño del puerto, o sea que también se podría trabajar en eso. En el espejo de agua interno, que mantenga un buen calado y ver de qué forma mantenerlo. Se podrían derribar silos, hacer otro espigón, agrandar la zona de amarre, avanzar en el desguace de barcos viejos que ocupan lugar para reacomodar la flota que está operativa y darle más lugar a la zona de amarre de barcos portacontenedores, bueno hay un montón de cosas que se pueden mejorar en el puerto pero también tiene que haber un esfuerzo del otro lado para sacar más carga por Mar del Plata, acá es una locura la cantidad de carga que se saca por otro lado, o sea, se exporta más pescado por el puerto de buenos aires que por el puerto de Mar del Plata, sin entrar en otros productos que son de la región y que ni siquiera salen por acá. Porque tengo entendido que en la zona hay producción de kiwi, si no me equivoco, no se exporta por acá se va por Buenos Aires, está McCain en Balcarce, saca 40 camiones por semana, se van en camión. Un montón para Buenos Aires y un montón para Brasil. Lo que va para Brasil, es más conveniente que vaya por camión que por barco. Un barco se va hoy acá de Mar del Plata (viernes) y capaz que si funcionase bien la frontera en menos de una semana está en Rio o en San Pablo (Brasil). Hoy hay demoras en la frontera que no tiene nada que ver con la logística de Mar del Plata, pero normalmente un camión no debería demorar más de una semana en llegar a Rio. Capaz que con un contenedor tarda más en llegar, porque para en varios lugares antes, Bs as, Montevideo, Rio Grande do Sur, va al sur a Puerto Deseado, Puerto Madryn, otros puertos.

Acá la capacidad esta, acá, el puerto se podría mejorar como puerto en sí, para cargar más y para dar mejor servicio, pero por otro lado hay que también acompañarlo con carga y no de repente hacer 400 km con un camión por una ruta que esta vieja, dos carriles, pensada hace 30 años, habría que pensar en una autovía nueva, entonces tenés el riesgo de transportar la carga, el riesgo de un accidente vial, desgaste de la ruta, contaminación, el costo, es muy caro, (hoy no porque los fletes marítimos aumentaron mucho) pero hasta antes de la pandemia, prácticamente salía lo mismo mandar un camión de acá a buenos aires que mandar un contenedor de acá al norte de Brasil. Escuche una vez que traer un camión de Tucumán a buenos aires sale más caro que llevar un contenedor de Buenos Aires a Japón. Hoy no, porque aumento mucho el flete marítimo.

¿Sabes por qué?

Gran demora en China para importar contenedores, entonces el flujo de contenedores no es igual que siempre. Llegan más contenedores a China de los que vuelven. Porque China dejó de exportar mucho desde la pandemia, entonces se produce una gran concentración de contenedores que se demoran allá, que afectan la disponibilidad de contenedores. La otra es que hoy hay menos manos manejando el comercio marítimo. Hoy hay solo 5 o 6 grandes grupos que controlan todo. Maersk, MSC, ONE, algún grupo chino, etc. Manejan de otra forma eso y después, la otra es que dejó de invertir en contenedores. No se agrando la cantidad de contenedores disponibles. Costos operativos, etc. que hace que suba todo. Y así estamos ahora.

Para las marítimas es un buen negocio asique no están interesados en bajar precios en estos momentos.

A nosotros no nos cambia mucho la ecuación, eso es inflación, eso le repercute al consumidor. Hoy aumento 220 dólares la tonelada de pescado de Argentina a China, solamente por el flete. Se supone que hay un consumidor final que va a pagar ese precio. Después es debatible, si el mercado avala o no es aumento. Yo sigo vendiendo al mismo precio FOB. Lo recargo en el flete, lo paga el importador y termina en el consumidor.

El mercado no lo avala, ese consumidor deja de consumir ese producto, el mayorista deja de venderle, el importador deja de venderle al mayorista, el importador me deja de comprar a mí, ¿qué tengo que hacer? Tengo que bajar mi precio para seguir exportando. Bueno, es oferta y demanda. En algunos mercados se da que se avala el aumento y en otros no.

- **¿Qué políticas identifican como perjudiciales al desarrollo del puerto que ha habido en las últimas décadas?**

No sé qué responderte. Porque no creo que haya habido políticas que hayan perjudicado el desarrollo del puerto. Sí de repente faltas de políticas, que favorezcan el desarrollo del puerto. Soy apolítico, no me gusta hablar de política, sí te puedo decir, que hay una dificultad para conformar un directorio en el consorcio portuario, es el que regula el funcionamiento del puerto, entonces meses sin definir un directorio queda todo en manos de una persona que maneja como puede la situación. Pero ya te digo, no sabría si hay algo en particular y como tampoco es mi materia dentro de la empresa, eso se maneja más a nivel cámara.

- **¿Cree que el puerto tiene aún más potencial para aportar?**

Lo respondimos en la otra pregunta. Claro que sí. Hoy tiene capacidad para exportar más de lo que se exporta, hoy se podrían cargar más contenedores de los que se cargan. A veces la marítima me dice, te puedo dar 10 o 15 contenedores más de los que yo tengo asignados. Eso es porque alguien no los está cargando. El barco trae 100 contenedores a mí me dan 20. Bueno, los otros 80 se supone que los tiene que usar alguien. Si me dan más, es porque no se logran colocar.

Conociendo la cantidad de camiones que salen por buenos aires, esos contenedores deberían estar ocupados. A veces tenemos más cupo y a veces se puede responder a la demanda y a veces no, depende de la situación comercial de los mercados. La semana que viene ni siquiera voy a llegar a cubrir los 20. Pero porque justo se dio una situación

económica global que afecta y repercute en el comercio. En algún momento se ajustará, pero bueno, de repente un mes se hace más, otro menos, etc.

No hay limitante de pescado, salvo en algún caso que haya menos pesca y la demanda es muy superior y no se puede satisfacer, pero no es lo común. No es algo diario. No es algo de todos los años en todas las especies. Hay épocas en donde hay especies que fallan por temas biológicos, temas no relacionados directamente con la pesca.

El puerto tiene mucho potencial como esta hoy para tomar más carga. A su vez si consideramos que mejorando la infraestructura podría mejorar el servicio de porta contenedores, podríamos tener un barco semanal, hoy tenemos un barco cada 15 días.

Yo de hecho cargo por Buenos Aires, porque las urgencias o la necesidad de la empresa no me permite que yo esté esperando un barco en Mar del Plata 15 días. Porque yo facturo cuando el contenedor está arriba del barco. Asique es un tema también financiero. Si demoro en cargar, demoro en cobrar. Si la marítima me da 10 contenedores, me quedan 6 por cargar, no puedo esperar 15 días a que vuelva el barco, lo tengo que sacar por otro lado. Por Buenos Aires. Y facturo y genero divisas y exportación, y al próximo barco que venga tendré otra carga y quizás el que viene no cargo 20, cargo 15. Porque 5 los cargue la semana anterior por no esperar a que llegue ese barco del que estamos hablando. Necesitaba facturar. Después están las cuestiones financieras de la empresa.

La entrada cada 15 días es porque la marítima Maersk le asigna un solo barco que tiene grúas que hace Mar del Plata, Puerto Deseado, no sé qué otro puerto más y vuelve para Montevideo y toda esa vuelta tarda 15 días. Y eso si no te hacen paro, si todo funciona normal. Si llega a haber algún inconveniente, puede tardar más, entonces siempre son muchas las variables acá en el puerto. Eso es un poco la segunda y la cuarta respuesta.

- **¿Cuál considera que es la principal actividad del puerto?**

La principal actividad del puerto es la pesquera. Porque te podría decir que es la terminal marítima, pero en realidad te repito, se van más contenedores por Buenos Aires que por Mar del Plata.

Pero sin duda el puerto es el principal puerto pesquero de argentina. Se podría trabajar para desarrollar otras industrias, pero no creo que superen la industria pesquera.

¿Qué otras industrias se podrían desarrollar?

Entiendo que hay varias regulaciones para desarrollar actividades ahí adentro.

Se que hay una cámara privada, pero es fiscal aprobada por la aduana para operar ahí adentro, después las empresas tenemos talleres y depósitos, pero es como un aporte a la infraestructura de la flota pesquera, no sé si se puede instalar una nueva planta dentro del puerto. Creo que no hay plantas procesadoras dentro del puerto.

Asique principalmente lo que tiene mucho potencial es, mejorar el puerto y la infraestructura para que se pueda desarrollar aún mejor la operatividad de la flota pesquera, porque a veces hay barcos que están en 5 o 6 aldanas, amarrados uno al lado del otro. No debería haber más de dos o tres. Eso es una locura, tenés que cruzar y mover 6 barcos para llegar al último. Asique si mejorando la infraestructura, mejoraría la parte operativa de la pesca, porque se requeriría menos movimiento para amarrar y despachar un barco o de repente si estas en primera Aldana tenés que mover 5 barcos, los costos, los riesgos de accidentes, o sea que, a través de todas las mejoras de infraestructura, se podría mejorar la productividad de la flota pesquera y reducir costos. En temas tecnológicos, mantener un buen equipo que controle el dragado y calado, tener una draga

de mantenimiento propia, el tema de las grúas para carga y descarga de contenedores. Así que va un poco por ahí el tema. Hay algunos astilleros importantes que podrían también aportar lo que hace a la infraestructura del puerto.

Capítulo 4. Conclusiones.

A partir del análisis detallado de diversos cuadros y gráficos previamente examinados, se desprende que el Puerto de Mar del Plata, a pesar de su indiscutible liderazgo en la actividad pesquera, presenta una participación prácticamente insignificante en comparación con otros Puertos Marítimos en lo que respecta a rangos de actividad clave, tales como cereales y oleaginosas, combustibles y gases, petróleo crudo, mercadería general en contenedores, arena y fertilizantes.

Los resultados presentados en el análisis del "Producto Bruto Geográfico 2012 del Partido de General Pueyrredón, segmentado por Sectores (Primario, Secundario y Terciario) y sus ramas de Actividad" (ver cuadro), establecen el siguiente orden jerárquico: turismo, industria manufacturera, pesca, agricultura, construcción, comercio y reparaciones.

Dado este panorama, es evidente que, debido a su posición estratégica y táctica, es esencial diseñar Estrategias, Políticas Públicas y Privadas, así como Planes de Acción para la Expansión de la Actividad Portuaria en Mar del Plata con urgencia.

No obstante, a primera vista, surge una preocupación al observar que en el proyecto integral más relevante en el que Mar del Plata está involucrada, la única mención al tema que nos concierne es la siguiente: "El Frente Azul, en segundo lugar, está orientado al desarrollo del frente costero, tanto en lo relacionado con la urbanización y la creación de la infraestructura necesaria, como con la protección del patrimonio y el fomento del atractivo turístico". Esta referencia parece ser limitada y poco ambiciosa.

Esta inquietud surge también del Plan Estratégico Territorial Nacional 46 en sí mismo, ya que, aunque Mar del Plata cumple diversas funciones trascendentales, como ser el "Extremo Marítimo del Corredor Interprovincial que abarca Azul y Tandil y se extiende hasta las Provincias del centro del País" y formar parte del "Corredor Transpatagónico con Chile", en el primero, superar las sólidas economías regionales tradicionales de Tandil, Azul y Olavarría, y en el segundo, competir como Puerto de Referencia con Bahía Blanca, parece extremadamente improbable.

En el corto plazo, un primer paso sería iniciar las reparaciones necesarias para aumentar la capacidad de almacenamiento de granos en el área del Espigón N° 3 y calle B, pasando de 20.000 a 25.000 toneladas, donde se encuentran las instalaciones actualmente concesionadas a la Firma Elevadores Mar del Plata S.A., previamente pertenecientes a la Ex Junta Nacional de Granos.

Además, desde nuestra perspectiva profesional y empresarial, identificamos dos factores clave que podrían impulsar el crecimiento de la actividad portuaria en el PGP:

- 1.El desarrollo del Parque Industrial General Savio.
- 2.La consolidación del Polo de Industrias Creativas y del Conocimiento de Mar del Plata (PIC²).

El crecimiento de estos polos industriales y creativos requeriría la expansión de la infraestructura física y de servicios, especialmente en términos logísticos de entrada y salida de mercancías. Esto a su vez podría atraer inversiones locales, regionales y globales a través de la llegada de empresas nacionales y transnacionales, así como el fomento de iniciativas científico-tecnológicas y creativas.

De manera simultánea, sería esencial implementar una infraestructura eficiente de transporte de carga por tren, lo que reduciría los costos logísticos tanto para el aprovisionamiento de materiales y materias primas como para la distribución de productos semielaborados o terminados, favoreciendo así la instalación de empresas en ambos polos industriales.

En resumen, es imperativo llevar a cabo una transformación del "puerto pesquero" hacia un "puerto multipropósito local con proyección regional" que sea dinámico y competitivo, orientado hacia una matriz tecnológica, innovadora y productiva, que en última instancia contribuya al crecimiento global de Mar del Plata.

Capítulo 5. Bibliografía.

- (1) Historia de Mar del Plata – Puerto.
<http://www.mardelplata-ayer.com.ar/puerto.html>
- (2) Puerto Mar del Plata – Consorcio Portuario Regional <http://www.puertomardelplata.net/>
- (3) Consorcio Regional del Puerto de Mar del Plata (Subsecretaría de Actividades Portuarias, Buenos Aires Provincia).
http://www.mp.gba.gov.ar/sap/downloads/Consorcio_Regional_del_puerto_de_MAR_DEL_PLATA.docx
- (4) Puertos Argentinos (Ministerio de Agroindustria – Presidencia de la Nación)
https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_archivos/000080_Informes/000010_Informe%20de%20Puertos%20Argentinos.php
- (5) Producto Bruto Geográfico del Partido de General Pueyrredón 2004-2012 (Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales).
http://nulan.mdp.edu.ar/2135/1/PBG_2004-12.pdf
- (6) Desarrollo Productivo – Producto Bruto Geográfico 2012 (Municipalidad de General Pueyrredón).
<http://www.mardelplata.gob.ar/Contenido/informaci%C3%B3n-estrat%C3%A9gica-producto-bruto-geogr%C3%A1fico>
- (7) Economía de Mar del Plata
https://www.argentour.com/es/Mar_del_Plata/economia_de_mar_del_plata.php
- (8) Capturas marítimas anuales provinciales 2010-2017. Principales especies. http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/images/Capturas_principales_especies_2010_2017.xls
- (9) Capturas marítimas anuales provinciales 2010-2017. Principales puertos.
http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/images/Capturas_principales_puertos_2010_2017.xls
- (10) Estadísticas 2017 – Un breve análisis (Puertos – Producción – BA Provincia)
http://www.mp.gba.gov.ar/sap/downloads/Analisis_portuario_2017.docx
- (11) Estadísticas de Movimientos (Puertos – Producción – BA Provincia)
<http://www.mp.gba.gov.ar/sap/downloads/Estad%C3%ADsticas-2017.xlsx>
- (12) Movimiento de Navegación (Puertos – Producción – BA Provincia)
http://www.mp.gba.gov.ar/sap/downloads/Navegacion_buques_2017.xlsx
- (13) Turismo – Puerto Mar del Plata – Consorcio Portuario Regional
<http://puertomardelplata.net/index-4.htm>