

ANÁLISIS Y PROPUESTAS SOBRE LAS PROBLEMÁTICAS ESPACIALES Y DE ACCESO TERRESTRE AL PUERTO MAR DEL PLATA EN 2005. (ARGENTINA)

Dr. Juan Manuel Diez Tetamanti

Becario Posdoctoral
CONICET – UNPSJB / UNMDP
jmdiezte@yahoo.com.ar

Resumen:

Este documento fue elaborado en 2005 para la evaluación y ejecución de políticas de acción internas en el Puerto de Mar del Plata (Argentina), con la colaboración del autor, financiado por una beca de la Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires y la colaboración del gremio Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos. El problema del espacio físico en el Puerto de Mar del Plata, se presentaba en 2005 como un problema para la expansión en su operatividad. A su vez, el conflicto con otras actividades económicas y sociales e intervenciones en el espacio geográfico (como la clausura del acceso ferroviario al puerto) incidieron fuertemente en las posibilidades de expansión del puerto. En ese sentido se evalúan, desde una perspectiva práctica, las posibilidades de expansión física y operativa, en el marco de un contexto de crecientes exportaciones y de actividades productiva internas.

Summary:

This document was prepared in 2005 for evaluation and execution of internal policies of action at the Port of Mar del Plata (Argentina), funded by a grant from the Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires (CIC) and collaboration of the trade Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles y Puertos Argentinos (APDFA). The problem of physical space in the Port of Mar del Plata, appeared in 2005 as an expansion problem in their operation. In turn, conflict with other economic and social activities and interventions in geographic space (such as the closure of rail access to port) heavily influenced the possibilities for expansion of the port. In this sense, evaluate, from a practical

perspective, the possibilities for physical expansion and operational within a context of growing exports and domestic production activities.

Introducción:

El puerto de Mar del Plata formó parte hasta 1989 de la composición de los más de 100 puertos que llegó a poseer la Administración General de Puertos. S.E. (AGP). En ese contexto todos los puertos argentinos estatales funcionaban en sistema, integrados a otras empresas de servicios también dependientes del Estado Nacional (Ferrocarriles Argentinos, Junta Nacional de Granos, Administración General de Aduanas, entre otras). De esta manera los requerimientos, necesidades de obras, reformas, ampliaciones e incluso la resolución de conflictos dependían de una administración central que actuaba con fondos proporcionados por el Estado. (OIT. 2000)

Luego de la promulgación de la Ley 23.696 -conocida como de Reforma del Estado- una gran mayoría de las empresas dependientes del Estado fueron privatizadas, concesionadas, liquidadas, provincializadas o municipalizadas. Entre las empresas liquidadas encontró su destino la AGP. Un año más tarde, en 1990; el Decreto 2074/90 dispone lo siguiente: *Art. 4º. Dispónese la Concesión de Obras y Servicios a cargo de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado en los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fe y Ushuaia. En un plazo de ciento ochenta (180) días deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse los llamados a Licitación Pública Nacional e Internacional. Art. 5º. La administración y explotación de los demás puertos a cargo actualmente de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado y no incluidos en el artículo 4,-el caso de Mar del Plata- podrán ser transferidos a las provincias respectivas que así lo soliciten, mediante convenio Nación-Provincia, en un plazo de ciento ochenta (180) días. En el caso de los puertos en los que la provincia respectiva no demostrase interés o no arribase a un acuerdo con la Nación, se procederá conforme a lo indicado en el artículo 4. (Argentina. B.O. 5/10/90)*

Esta normativa fue el paso previo a discutir que modelo de gestión se le otorgaría a Mar del Plata, una vez transferido a la provincia. Una vez constituido el nuevo modelo de gestión, el puerto quedaría sesgado del resto inmerso en un sistema roto que habría que reformular con diferente lógica a la estatal. La del capital privado.

En una primera instancia el puerto funcionó bajo el dominio de la Provincia de Buenos Aires con la figura de un Consejo Asesor. Este consejo asesor finalmente a mediados de la década del '90 decidió crear el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata. Este consorcio es una figura oficial no Estatal con participación del Estado provincial de emergencia, autofinanciado y con una mesa de directores que representan diferentes subsectores portuarios (comerciantes, estibadores, frigoríficos, propietarios de buques, despachantes de aduanas, gremios, municipalidades de la zona, etc.).

El puerto comenzó de esta manera un camino que debió afrontar sin el apoyo del Estado Nacional. La división de jurisdicciones (entre municipio, provincia, nación y la misma figura - a veces confusa- del consorcio) generó conflictos para el desenvolvimiento normal y una posible futura expansión del puerto.

No olvidemos que anteriormente a la Ley 23.696 tanto YPF, como Ferrocarriles Argentinos, la Junta Nacional de Granos y la misma AGP funcionaban bajo la normativa general del Estado Nacional y en un espacio reducido y de rozamientos funcionales. Posterior a la mencionada Ley y su aplicación, estas empresas que ocupan espacios a veces superpuestos presentaron conflictos jurisdiccionales en torno a sus propias necesidades de desenvolvimiento.

Bajo este panorama y teniendo en cuenta que el puerto, hoy en un contexto internacional que beneficia la magnitud en toneladas de las exportaciones argentinas, observa que su capacidad operativa para carga y descarga esta muy cerca de su límite. Por esto, desde principios de 2005 se haya trabajando en conjunto con la Municipalidad de General Pueyrredón, el Órgano Nacional de Bienes del Estado, la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial y la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, en un proyecto que prevé extender las capacidades operativas del puerto de Mar del Plata. Actualmente estas capacidades se hallan restringidas por la falta de posibilidad de extensión de espacio para ejecutar tareas y operaciones de almacenaje, intercambio, modulación y oferta de paso de cargas; esto se debe a un déficit espacial signado por las actuales barreras urbanas que cercan al puerto. Estas barreras urbanas se presentan aparentemente insuperables desde el punto de vista expansivo del puerto, teniendo en cuenta que el dinamismo urbano de la ciudad de Mar del Plata ha sentado sus operaciones normales y ha edificado, sobre los límites inmediatos del puerto.

Teniendo en cuenta que las intenciones en proyecto del puerto de Mar del Plata impulsadas a través del Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, consideramos consecuente y conveniente realizar las siguientes consideraciones, análisis y propuestas apuntadas a la expansión portuaria.

Hinterland y Foreland:

Para comenzar, es necesario hacer hincapié en las definiciones de los conceptos a utilizar.

Como Hinterland se entiende al territorio que se comunica con un puerto relevante como vía comercial. El hinterland es una construcción geo-económica que se basa en las relaciones comerciales y de transporte entre un territorio y el sector de acopio final, nodo, núcleo, transferencia de mercaderías múltiples. El hinterland es en principio indefinido a la vista cartográfica. Se requiere de un conocimiento previo de las potencialidades del territorio circundante y comercial al cuál se establece que el puerto sirve de atracción. Para dejar claro este concepto podríamos decir que el hinterland no involucra solamente al territorio por sus cercanías o facilidades de acceso en transporte, si no que está compuesto por los movimientos de mercaderías entre cualquier sector territorial (cercano al litoral - puerto, o no) y el puerto en conjunto con sus actividades operativas, (carga - descarga) no definiéndose en él el destino final de las mercaderías (mercado interno, exportación, importación) (Alatec HASKONING.1998)

En este sentido podríamos hablar dos tipos de hinterland para el puerto Mar del Plata.

- i) Hinterland Cercano
- ii) Hinterland Marginal Eventual

El Hinterland Cercano está determinado por la relación distancia al espacio territorial generador de mercaderías, no superpuesto con el hinterland de otro puerto.

El Hinterland Marginal Eventual está determinado por las relaciones de mercaderías entre el puerto y el territorio, apareciendo éste *a demanda*, pudiendo ser, dependiendo de sus características, continental e infinito.

El Foreland esta determinado, contrariamente al hinterland por su extensión *hacia fuera* del territorio continental. Se define por los tráficos marítimos vigentes y potenciales incluyendo sus conexiones, puertos intermedios, de transbordo y destinos finales.

Un puerto atractivo comercialmente se caracteriza por la demanda generada por su hinterland y la magnitud de su foreland. Podemos decir que existe una retro-alimentación entre el hinterland y el foreland.

Puerto Mar del Plata, Hinterland y Foreland:

El puerto de Mar del Plata, tiene características particulares con respecto al hinterland y al foreland, si tomamos en cuenta las definiciones ya dadas.

Desde el punto de vista de la descarga, el hinterland del puerto Mar del Plata, es marítimo. La mayor parte de la mercadería descargada en el puerto de Mar del Plata, para sus posteriores destinos internos o externos, provienen de la actividad pesquera. Por lo tanto, el hinterland de Mar del Plata es extraterritorial - marítimo.

Para el año 2004 sólo el 9,1% de las cargas entradas al puerto provinieron del sector continental (supuesto hinterland). El 90,9% es de origen externo, fue proveniente del foreland o dependiente de la actividad pesquera.

El gráfico expuesto indica una clara e histórica dependencia del puerto Mar del Plata con relación al sector marítimo y sus beneficios económicos.



Sin embargo, consideramos hacer en primer lugar una breve descripción del hinterland del Puerto Mar del Plata.

El hinterland del puerto de Mar del Plata, se halla en una de las zonas agrícolas de potencialidades más altas de la región Pampeana, dentro del sudeste Bonaerense, con un clima variable durante el año, con temperaturas aptas para diversos cultivos (cereales, oleaginosas, frutihorticultura, etc.), y para la cría de ganado bovino, y ovino.

El hinterland Cercano se halla definido por los partidos bonaerenses de: Gral. Alvarado; Balcarce; Tandil; Azul; Olavarría; Mar Chiquita; Pila; Villa Gesell; Pinamar; General Madariaga; Gral. Lavalle; Dolores; Castelli; Maipú; Rauch y La Costa. Por lo que se extiende alrededor de 250 Km hacia el Norte, 300 kilómetros hacia el Noroeste y tan sólo 100 kilómetros hacia el oeste, viéndose reducido por la proximidad del puerto de Quequén.

La ciudad de Mar del Plata se halla circunvalada por un cinturón frutihortícola que ha experimentado un crecimiento importante en los últimos años. En lo referente a la actividad minera, en los partidos de Gral. Pueyrredón, Tandil, Balcarce, Azul y Olavarría, se realizan operaciones de explotación y extracción de Piedra arenisca, cemento, calcita, caliza, etc., utilizados para la construcción y aplicaciones industriales. Sobre los ejidos urbanos de Tandil, Balcarce, Azul, Olavarría y Mar del Plata, también se asientan núcleos de producción industrial, como lo representan en concreto los parques industriales de las localidades citadas.

A pesar de la homogeneidad del territorio, el hinterland comprende terrenos variados, explotados en agricultura extensiva e intensiva, siendo también aprovechados para la ganadería.

Las tierras altas, ubicadas a ambas pendientes del sistema de Tandilia, con dirección Noroeste - Sudeste, están ocupadas por cultivos de papas y frutihortícolas (cinturón frutihortícola marplatense).

Las tierras llanas y bajas (4 - 8 m/snm.) se extienden al Este y Noreste del sistema de Tandilia, presentan problemas de drenaje hídrico. Por este motivo, han sido históricamente utilizadas por la ganadería extensiva. De todos modos el sistema de canales de drenaje construido en esta área sirve para evacuar las aguas estancadas, al tiempo que estas tierras también son utilizadas para la agricultura.

La actividad del turismo en la costa atlántica y en localidades serranas es relevante en el ámbito nacional. La población estable del hinterland es de 1.026.175 habitantes (Censo 2001).

Con respecto al foreland, la extensión es amplísima. El puerto Mar del Plata se halla entre las rutas comerciales asiáticas y europeas; paralelamente las rutas de buques porta contenedores y mercantes de origen Chile y destino Brasil, Italia, Holanda, Dinamarca y Suecia, poseen punto de cargas en Mar del Plata.

Espacio Operativo y Acceso al Transporte:

Las problemáticas presentadas por el CPRMDP¹ como esenciales para el futuro desarrollo del puerto en los próximos 10 años se centran, en dos puntos.

1-El déficit de espacio operativo. Incrementado por el creciente movimiento contenedores desde 2001.

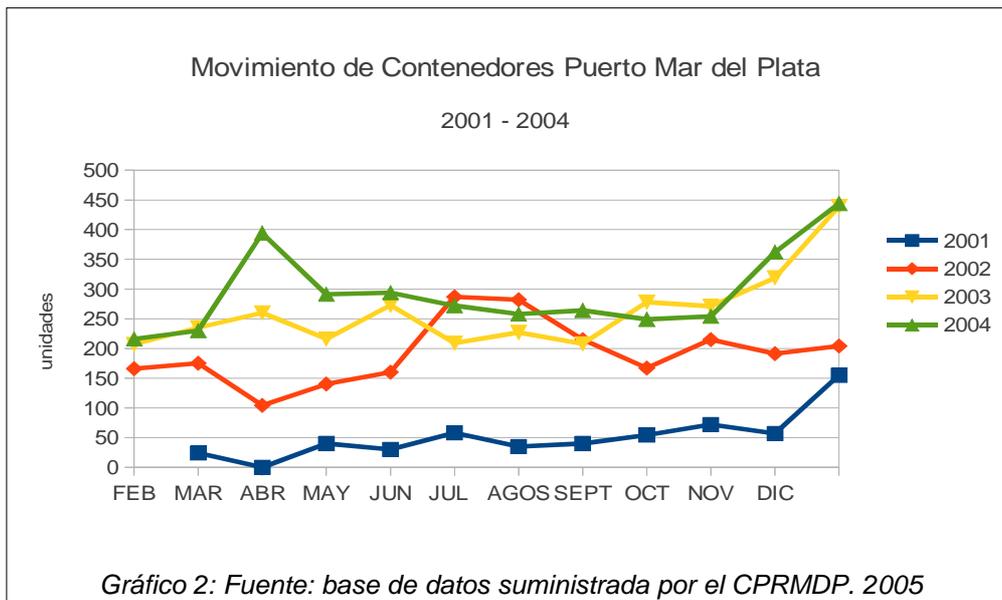
2-El acceso ferroviario directo al puerto. Factor determinante para continuar con el crecimiento en el movimiento de cargas registrado².

Déficit de espacio operativo.

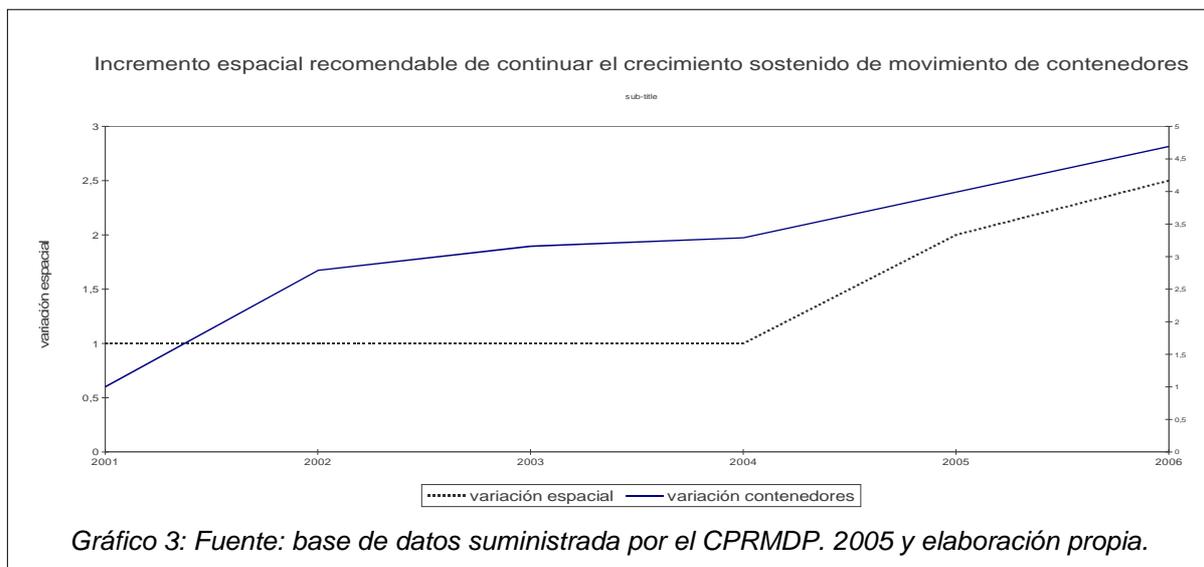
Para el análisis del déficit espacial operativo, vamos a centrarnos en el caso de los movimientos de contenedores entre 2001 y 2004.

¹ Según declaración del Vice-Presidente del CPRMDP R. Alonso- 2005.

² Según Diez Tetamanti; Juan M. "Proyecto de rehabilitación del ramal ferroviario entre la estación cargas Mar del Plata y la terminal ferropuertaria del puerto Mar del Plata". Primera Etapa. Inédito. 2005.



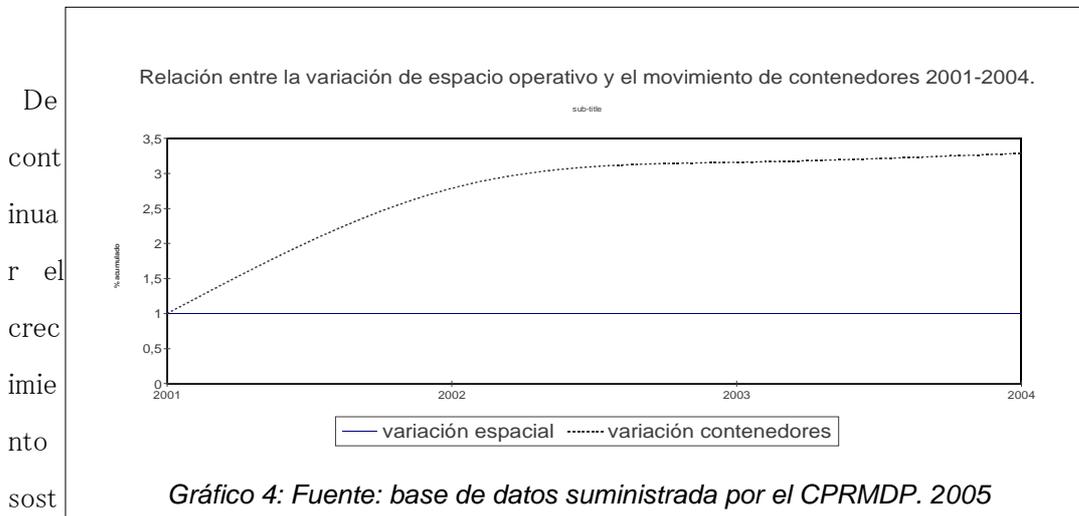
En el gráfico siguiente podemos observar como el crecimiento en el movimiento de contenedores no se acompaña de un aumento en el espacio operativo.



Entre 2001 y 2004 hubo una tendencia anual de crecimiento de las operaciones de movimiento de contenedores del 7 %. Sin embargo no se registró un incremento en el espacio operativo.

La curva arriba representada demuestra el déficit espacial operativo. Un comportamiento esperable, hubiera acompañado al crecimiento del movimiento de contenedores en la expansión del espacio operativo.

Lamentablemente, esta expansión es compleja, teniendo en cuenta que el puerto se halla actualmente cercado por el ejido urbano de la ciudad al NO y por la Reserva Natural del puerto hacia el Sur.



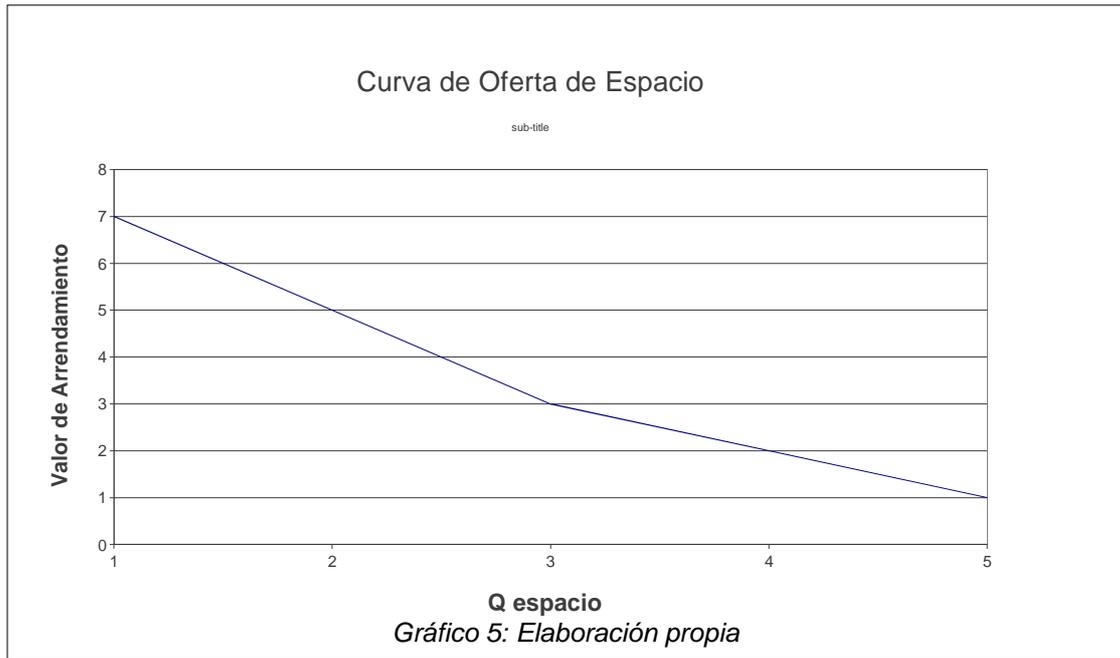
enido en el 7% en el movimiento de contenedores la proyección tiende a la sobrecarga.

Se recomienda seguir un crecimiento paralelo adaptable de ambas variables, entendiendo que la variable espacial es más rígida, de ese modo el déficit espacial tendería anularse.

La tendencia arriba ejemplificada respondería al comportamiento de la relación de variables ampliando el espacio operativo de almacén, estacionamiento y movimiento de contenedores. La iniciativa de utilizar un sector de la estación de cargas del ferrocarril, para el depósito de contenedores y otras cargas torcería la curva espacial en el sentido del gráfico descrito.

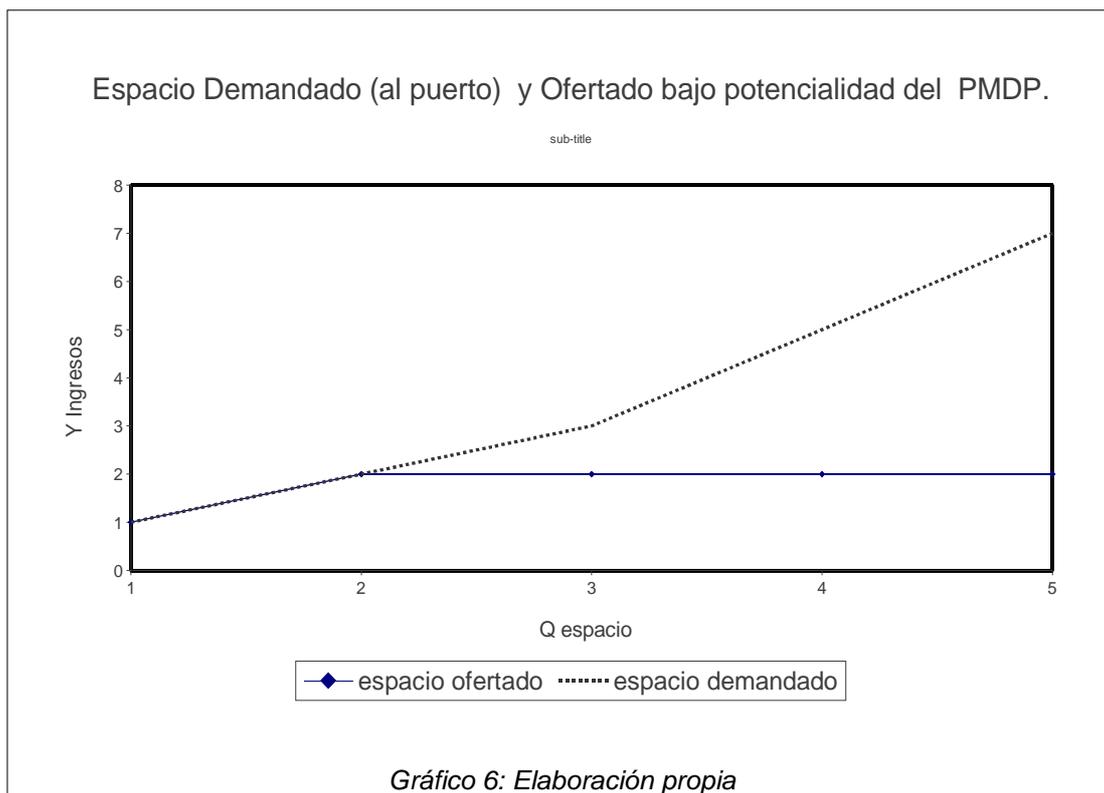
Oferta de espacio.

La relación entre oferta de espacio y precio del uso del espacio esta dada en una proporción inversa. Cuanto mayor es el espacio disponible para ofertar, menor será el precio necesario para poder sustentar ese espacio. Similar a la curva de la oferta en la producción, esta curva no se basa en un bien dinámico dado que se presenta estático da acuerdo a la extensión real disponible y a sus potencialidades de uso. La curva en genérica se representa en el siguiente gráfico.



En el caso del Puerto Mar del Plata, como todos los puertos, la oferta de espacio es finita. La problemática del Puerto Mar del Plata, como ya hemos visto no reside en la finitud del espacio disponible, sino en su déficit espacial existente.

En este caso se llegará prontamente al límite ofertado. La Demanda como muestra el gráfico de abajo supera a la oferta posible que se presenta insuperable.



En este caso un aumento del precio por el uso del espacio se tornaría en contra de la política expansiva y promotora del Puerto. El techo espacial es insoslayable.

Por esto, el puerto Mar del Plata, no puede incrementar tampoco sus ingresos directos ni indirectos por el uso del espacio.

Una ampliación del espacio disponible, podría acompañar levemente el incremento anual del 7 % del espacio demandado.

Análisis del Espacio a ofertar con relación a la demanda y sus beneficios cualitativos.

Como ya hemos expuesto anteriormente el Espacio terrestre para el puerto representa un Bien que en estos momentos demanda.

La presentación como Bien se determina a partir de la presente escasez.

Para analizar los beneficios cualitativos diagramamos el presente cuadro.

	Efectos positivos de la ampliación del espacio operativo
Espacio operativo portuario en tierra	<p>Se satisfacerán las necesidades de las operadoras de contenedores para el depósito de contenedores.</p> <p>Se satisfacerán las necesidades de expansión portuaria</p> <p>Se satisfacerán las necesidades del hinterland para el depósito de mercaderías.</p> <p>Se reducirá el costo de depósito y operativo.</p> <p>Se ampliarán las potencialidades portuarias con relación a las demandas externas e internas coyunturales</p>
Valor del Espacio	Indispensable para la expansión y el crecimiento portuario.
Beneficios	<p>A la comunidad en general a través de la transferencia de beneficios.</p> <p>A los operadores portuarios internos y externos.</p> <p>Al Estado y el sector privado en la reducción general de costos de producción.</p>

Acceso ferroviario directo al puerto.

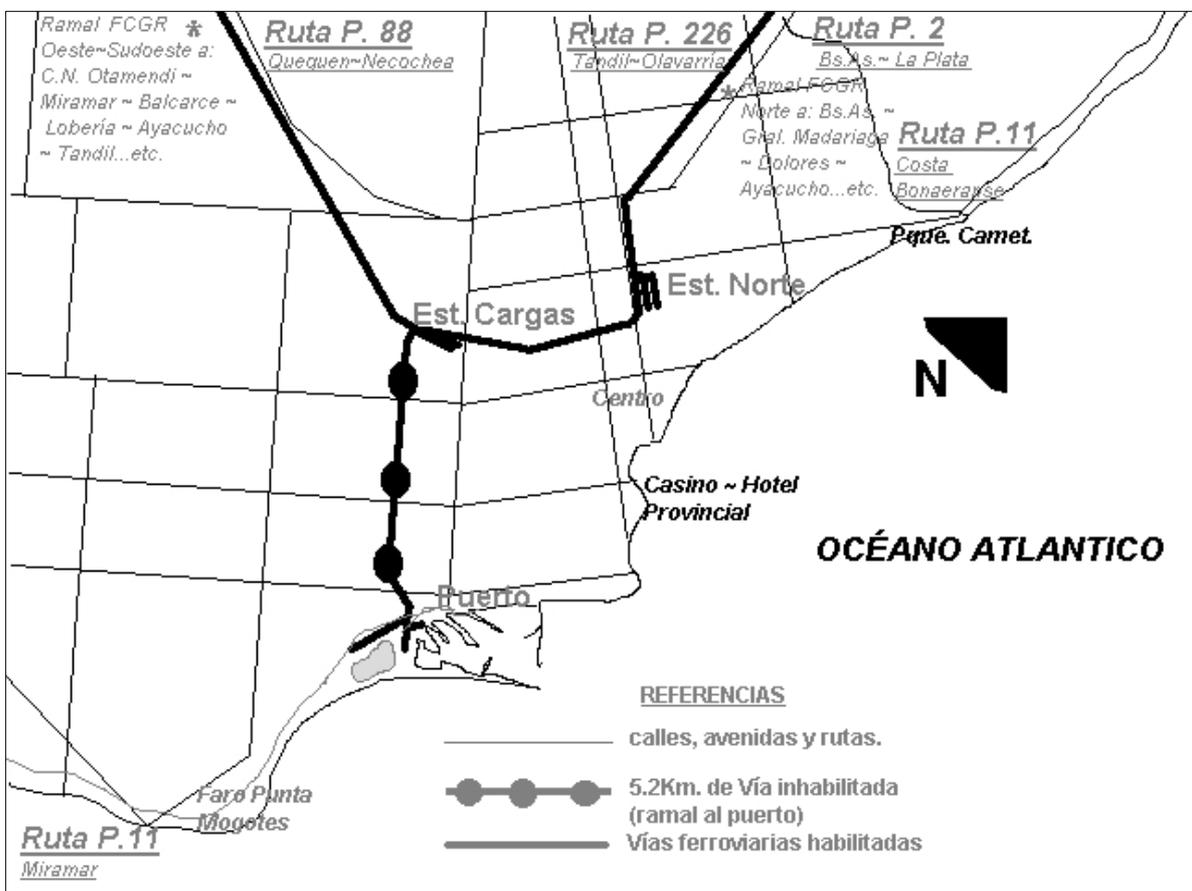
El puerto de Mar del Plata posee un ramal de acceso directo. El mismo ha sido puesto fuera de servicio en 1982. Actualmente el ramal se halla completamente desactivado y con inconvenientes para su rehabilitación.

Los problemas relacionados con el acceso ferroviario al puerto Mar del Plata, están expuestos en el “Proyecto de rehabilitación del ramal ferroviario entre la estación cargas mar del plata y la terminal ferroportuaria del puerto Mar del Plata” presentado al CPRMDP en 2005 y expuesto a su vez por éste a la empresa Ferrobaires, el ONABE y la Municipalidad de General Pueyrredón en 2005.

Al mismo tiempo, el diputado bonaerense Juan D. Novero ha presentado en diciembre de 2004 un proyecto de Ley, actualmente en tratamiento, en cuyo artículo 1° declara:

Artículo 1° : Declárese de utilidad pública el tramo de terrenos y espacios pertenecientes al ferrocarril, entre la denominada Estación de Cargas Mar del Plata y el punta riel ubicado en el Puerto Mar del Plata. Sitios comprendidos dentro de la red ferroviaria argentina, ex Ferrocarril Nacional General Roca, Ramal ferroviario con acceso al puerto Mar del Plata. Kilómetro 403 al kilómetro 411 (Puerto Mar del Plata).

Ante lo dicho anteriormente, consideramos apropiado, ampliar desde la concepción territorial las necesidades para el puerto de contar nuevamente con un acceso ferroviario.



Grafo: Accesos Ferroviarios Mar del Plata y Puerto. Elaboración Propia. Escala: 1:100.000

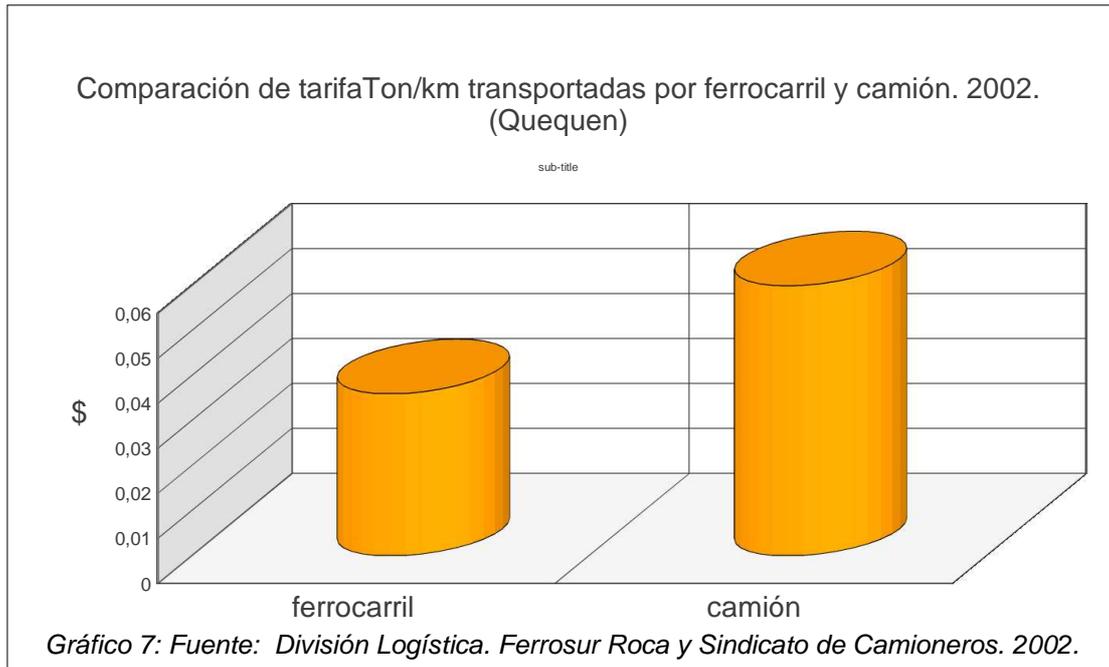
Actualmente el tráfico por tierra de las diferentes cargas, y en particular, de los contenedores se realiza por camión.

El camión es entonces, para el puerto Mar del Plata, el único modo de transporte terrestre.

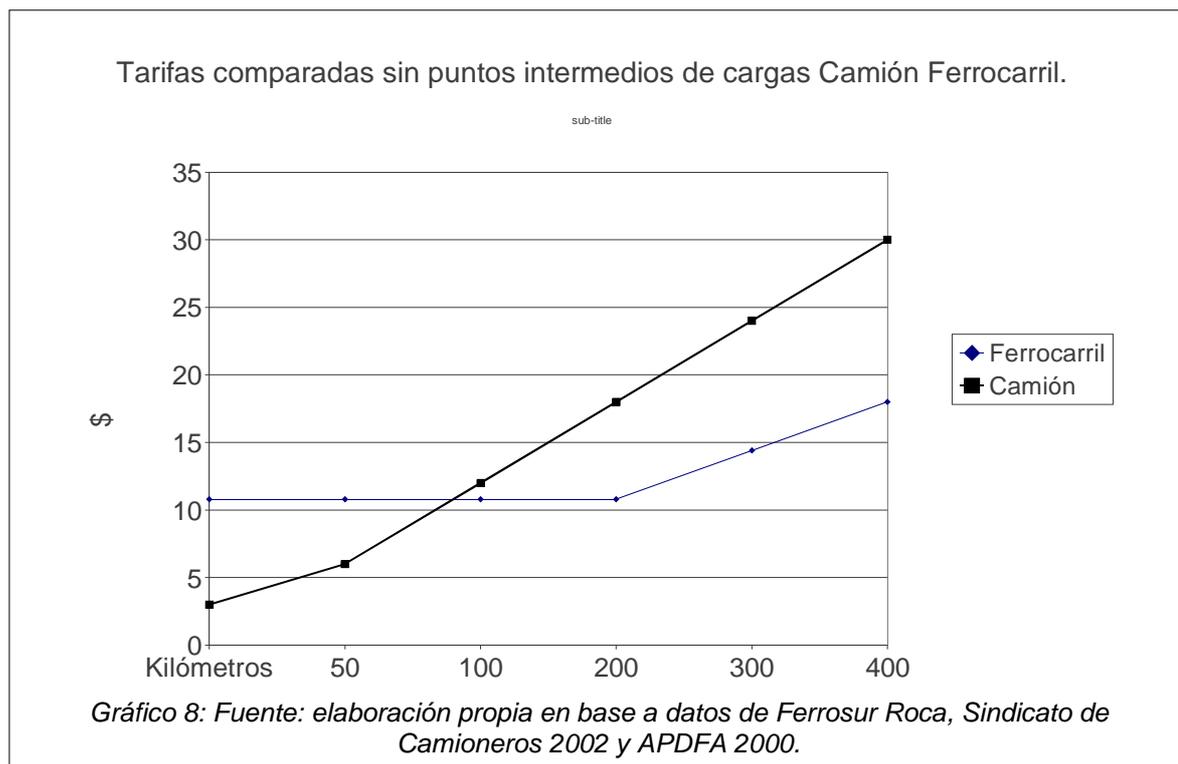
Esta unimodalidad se resume en los siguientes efectos sobre el espacio y el contexto económico:

Unimodalidad del transporte de cargas en Mar del Plata. Efectos Negativos sobre el espacio y el contexto económico.	
Acontecimientos en el espacio	Contexto económico y externalidades negativas
Congestionamiento del tráfico en el sector operativo portuario y sobre las vías de acceso	Incremento del coste de mantenimiento de la infraestructura vial
Déficit espacial en sectores de estacionamiento	Derroche de combustibles fósiles
Complejidades para efectuar maniobras internas	Derroche de energía utilizada
Incremento de la polución emitida	Desvío de fondos financieros hacia el uso exclusivo en el transporte.

Además de los factores dependientes de la unimodalidad del transporte en el puerto Mar del Plata, consideramos útil hacer una comparación referente al precio Ton/Km. en el Puerto (vecino) Quequén para 2002.



En lo referente al aspecto económico, es clara la superioridad del uso ferroviario. No obstante el uso del modo ferroviario esta condicionado por la distancia. A distancias menores reales, el uso ferroviario resulta menos económico que el transporte por camión. Esta regla es dada a partir del uso de un modo de transporte entre dos puntos sin nodos intermedios que aporten a las cargas. En el caso de poseer puntos de cargas intermedios, el precio a pagar por la carga se reduce en el ferrocarril. Este efecto de conveniencia de modalidad se puede observar en el siguiente gráfico.



Ante el problema de expandir al puerto operativa y comercialmente, tanto en lo interno como en su utilidad estratégica, en cuanto al hinterland, recomendamos considerar el modo ferroviario ante la estrategia de expansión del hinterland.

Teniendo en cuenta la regla distancia tarifa comparativa, la modalidad ferroviaria sólo se condice con una expansión del hinterland del puerto Mar del Plata.

Ya hemos dicho que el hinterland cercano del puerto se haya circunscripto por el hinterland del puerto Quequén, y que la actividad principal del puerto Mar del Plata corresponde a la pesquera, relacionada con un hinterland - foreland o un hinterland marítimo y no territorial.

Si bien el hinterland cercano se halla cercado por el hinterland territorial del puerto Quequén y el gigantesco alcance del hinterland cercano y marginal eventual del Puerto Buenos Aires, el puerto Mar del Plata puede extender aún su hinterland marginal eventual.

Poniendo en práctica una estrategia dirigida a la promoción del puerto, en el contexto de la apropiación de hinterlands no explotados, o hinterlands marginales eventuales lejanos, el puerto de Mar del Plata, encontrará a través del ferrocarril un modo que economice sus costos operativos.

Al mismo tiempo el Puerto podrá expandir de esta manera el tráfico y movimiento de contenedores.

Se debe tener en cuenta que las empresas operadoras de contenedores, así como también las importadoras y nucleadoras agrícolas ven con mayores ventajas a los puertos con salida y entrada ferroviaria.

No es casual que los puertos con mayor crecimiento entre los años '90 y 2001, en lo referente al hinterland hayan sido los que poseen acceso ferroviario.(Anuario Portuario)

Los puertos de Rosario y Bahía Blanca, alternan un hinterland de tamaño considerable. El oeste y centro de la provincia de Buenos Aires, el este de la provincia de La Pampa, sur de Córdoba y sur de Santa Fe, configuran su extensión.

En los puertos mencionados las operadoras ferroviarias se hallan concesionadas a empresas de capital privado. Contrariamente a lo que sucede en Mar del Plata, cuyo ramal ferroviario en proyecto de rehabilitar está en manos de un concesionario Estatal.

El compromiso del CPRMDP y el concesionario Estatal del ferrocarril con acceso a Mar del Plata, Ferrobaires, se encuentran entonces ante un desafío con compromiso ético con el Estado. Ambos son parte del Estado.

Para identificar cualitativamente los compromisos del CPRMDP y Ferrobaires con respecto al Estado hemos confeccionado el siguiente cuadro.

Cuadro de problemas simples según actores involucrados.

Actores Involucrados	Problemas
CPRMDP	Necesidad de expansión operativa Necesidad de expansión comercial Necesidad de incluir cargas alternativas y reforzar los movimientos de contenedores.
Ferrobaires	Al ser una Empresa Estatal su lógica de mercado debe ser Social. Necesidad de ampliar los ingresos para el sostén de los servicios de pasajeros. Necesidad de cubrir satisfactoriamente los ramales concesionados
Productores en general	Necesidad de bajar los costos del transporte de sus mercaderías Necesidad de ubicar modos de transporte

	<p>convenientes.</p> <p>Necesidad de utilizar modos de transporte.</p>
Estado Provincial y Nacional	<p>Ampliación de la curva de posibilidades de producción. Mejora en la posibilidades de acceso y disponibilidad de los factores productivos.</p>

Conclusión general.

Es importante tener en cuenta que este trabajo se enmarca dentro de la acción conjunta de varios sectores productivos de la región y el país.

Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (Ferrobaires), el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, el ONABE, la Municipalidad de General Pueyrredón y la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, se hallan trabajando desde hace un año con el objetivo de mejorar los accesos al Puerto Mar del Plata su sector operativo, y la vinculación entre el continente el espacio marítimo argentino.

En este trabajo, que constituye una revisión de dos problemas ya tratados en proyectos anteriores, se intentó informar sobre una parte de las problemáticas portuarias de Mar del Plata en relación con la región, el país, y el espacio de relación marítimo, donde se encuentra involucrado el Estado.

Una serie de reformas macro espaciales y macro económicas sustentadas en el marco legal argentino desde hace quince años ha impactado sobre las antiguas lógicas de funcionamiento portuario.

El puerto, apartado de la órbita de administración nacional, debió analizar desde su propio y restringido espacio de discusión los modos técnicas y modelos de expansión, funcionamiento, administración y previsión.

Lo complejo de esta expansión portuaria se encuentra radicada sobre la diversidad de actores y gestores del espacio residentes y administradores. En este sentido, es interesante observar que no todos los actores, que pueden llegar a estar involucrados directa o indirectamente con el pedido de expansión de espacio, portuario fueron convocados. Mencionando a algunos de los actores excluidos de este proceso de negociación podemos

mencionar a la ONG Reserva Natural del Puerto, moradores de la Villa Vértiz y la Administración Punta Mogotes.

Es notoria la necesidad de espacio que reclama el puerto y Ferrobaires, teniendo en consideración una futura expansión de las actividades logísticas. Pero durante el proceso de planificación de la negociación y discusión misma del problema, casi no se han mencionado a los actores que hemos nombrado como excluidos. La impresión que queda de este proceso es la de la puja de intereses territoriales y de poder sobre un predio de mínimas dimensiones, con altas potencialidades de generar externalidades (económicas, sociales y ambientales). Esa puja de poder plasmada en lo territorial no contempla la participación de actores tangenciales. Incluso desde lo político -teniendo en cuenta que en mayor medida, las instituciones que participan poseen actores interrelacionados fuertemente con el poder político local- podría haberse sumado a los actores excluidos como parte del conflicto para agregarlo a posturas a defender. Esto no aconteció.

Pensamos que sería de interés, tal vez no para este trabajo, pero sí para posteriores; un avance en el análisis de la actuación de la lógica de poder que se gesta en el seno de la gestión portuaria. Una lógica que tiende a sesgar la resolución o discusión de los problemas en grupos de actores selectos, tanto por su importancia social o económica de participación en el espacio portuario, como por su ubicación territorial, o bien su potencialidad política intra y extraportuaria.

El problema de espacio para el puerto Mar del Plata, excede los problemas operativos, económicos internos o político - jurisdiccionales que se han tratado. Si bien estos problemas pueden tener consecuencias de derrame económico social o externalidades operativas positivas sobre aspectos relacionados con la circulación de mercaderías desde y hacia el puerto y la ciudad, el problema del espacio portuario es también una cuestión social.

La cuestión social se halla íntimamente ligada a la existencia de la villa Vértiz. Esta villa se asienta principal y casi de modo excluyente sobre las vías del ferrocarril de acceso al puerto entre las calles Cerrito y Martínez de Hoz (Ferrobaires. 1999) En el marco de la resolución de ese tema habitacional, ninguna de las instituciones participante pudo aportar ideas sólidas. Para ahondar en la resolución del problema espacial del puerto es indispensable incidir en la postulación de -al menos ideas- que tiendan posteriormente a solucionar este problema social en concreto. Paso previo y condicionante al de despejar las vías férreas para su tráfico.

Evidentemente la expansión o recuperación espacial genera conflictos. Y la resolución de los conflictos se plantea –a veces– más compleja que la ampliación de un sector operativo. El aporte en la discusión de otros actores sociales representaría más intereses al tiempo que involucraría mayores deseos de concreción a través de diferentes canales. Si bien el proceso de negociación se encuentra en una primera etapa, consideramos que la ampliación de esta discusión será el camino para hallar ideas y generar proyectos con mayor consenso social y por ende, con mayores probabilidades de aplicación.

ANEXO

Negociaciones Territoriales Incidentes

Ante el expreso pedido del CPRMDP ante el ONABE y en conjunto con la Empresa Provincial Ferrobaires, el día seis de mayo de dos mil cinco, se llevó a cabo una reunión en el directorio del CPRMDP, en donde además de la participación de los actores mencionados, se sumaron: la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP), el Poder Judicial de la Provincia de Buenos Aires (PJPBA) y la Municipalidad de General Pueyrredón (MGP).

En esa mesa de negociación se presentó ante el ONABE y la MGP, por cada uno de los sectores:

- *UNMDP;*
- *CPRMDP y*
- *PJPBA*
- *Ferrobaires*

las presunciones de necesidades de espacio, sobre la actual estación de Cargas Mar del Plata, en actual poder del ONABE, pero bajo la concesión de Ferrobaires hasta el año 2023 (según Ley Nacional 23.696 y Decreto reglamentario 666/89 del PEN).

- *Por la UNMDP:*

Necesidad de construcción del polo tecnológico, y ampliaciones generales edilicias de la universidad. Para esto, la UNMDP, aclaró que requeriría, inicialmente alrededor de 7 hectáreas.

- *Por el PJPBA:*

Necesidad de construcción de la Ciudad Judicial. El PJPBA declaró que para esta obra, se requerirían alrededor de 4 hectáreas.

- *Por el CPRMDP:*

La administración del puerto de Mar del Plata, mencionó el proyecto expansivo del puerto y fortaleció la idea de incluir como extensión del puerto a la estación de cargas del ferrocarril en su totalidad, para posteriormente incorporarla en su espacio operativo.

- *Por Ferrobaires:*

La empresa ferroviaria que posee la concesión del ex Ferrocarril G. Roca hasta el año 2023, demostró especial interés y apoyo hacia la administración portuaria, en el sentido de trabajar en conjunto para ampliar las posibilidades de transporte y desarrollo regional.

Bibliografía:

- ADMINISTRACIÓN PORTUARIA BONAERENSE; Puerto Mar del Plata. “Evaluación de situación actual y propuestas preliminares para la reconversión y desarrollo.” Informe final. Inédito. 1997.
- Alatec HASKONING. Estudio Económico y de Tráfico del Puerto Mar del Plata (1998). Inédito.
- Ander-Egg, E. “Introducción a la Planificación”. Ed. Lumen/Hvmanitas. Bs. As. 1995.
- Anuario Portuario Marítimo. “Buenos Aires Ports”. Años 1998; 1999; 2000; 2001.
- APB, Puerto Mar del Plata; “Estadísticas”. Inédito.1998/99.
- APDFA. “Análisis de los resultados obtenidos del proceso de privatizaciones ferroviarias en la argentina”. XX Congreso panamericano de ferrocarriles. La Habana. Cuba. 2000.
- Argentina. Boletín Oficial. 5/10/1990. Buenos Aires. 1990.
- ARMADA ARGENTINA, Agrupación Aeronaval Aerofotográfica; “Mosaico de fotografías aéreas, zona Puerto MdP y tramo estación de Cargas MdP - Puerto. 1999-2000.
- Bermello, Ajamil & Partners, Inc. “Estudio de Mercado de Buques Crucero”. Inédito. 2001.
- COMISION NACIONAL REGULADORA DEL TRANSPORTE; <http://www.cnrt.gov.ar> 2002.
- CPPC, Bolsa de Comercio de Rosario. Ferrocámara. “Plan de Mejoras y Ordenamiento, Accesos Ferro - viales para el transporte de cargas en la Región del Gran Rosario. Inédito. Mayo de 2000.
- CPRMDP. “Estudio de demanda potencial del puerto Mar del Plata”. Inédito. 2000.

- De Mattos, Carlos A. Paradigmas, Modelos y Estrategias en la Práctica Latinoamericana de Planificación Regional”. Revista Pensamiento iberoamericano. Julio - diciembre 1986.
- FERROCARRILES ARGENTINOS, Departamento de Inmuebles; “Plano n° IGR.104”. 1983.
- Ginestar, Angel. “Pautas para Identificar, Formular y Evaluar Proyectos” OEA Proyectos, ASAE / Argentina y CICAP / Uruguay. Buenos Aires. 2001.
- Honorable Cámara de Diputados de la Nación. “Fundamentos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles”. APDFA. Bs. As. 1999.
- INIDEP y UNMdP; “Puerto de Mar del Plata: Análisis de los costos portuarios y medio ambiente. Un enfoque cualitativo y cuantitativo de la actividad portuaria presente y futura”. Inédito. 2000.
- IRU. “El transporte por carretera y el Petróleo”. IRU. Sevilla. 1980.
- MGP: “Sistematización de la información obtenida en el censo de asentamiento o villas del Partido de General Pueyrredón”. Mar del Plata. 1993.
- Organización Internacional del Trabajo. Estudio sobre reestructuración portuaria - Impacto Social Puerto de Buenos Aires. 2000. En <http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/papers/port-ba/bsas3.htm>. Consultado en 2005.
- Puertos Bonaerenses. “Lineamientos para la elaboración de una Ley Portuaria Bonaerense”. Inédito. 2000.
- Scalabrini Ortíz, R. Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Ed. Plus Ultra; 10º edición. Bs. As. 1995.
- Trading News. Revista. A. M. Barletta. Año 4 N° 48. Págs. 32 a 34. Bs. As. 2002.
- UEPFP y Consorcio PMDP; “Relevamiento ferrocarril desde puerto Mar del Plata hasta estación de Cargas. Inédito. 2000.
- UNMDP. “Habitar Mar del Plata”. FAUD. UNMDP. Mar del Plata. 1998.