

PUERTO DE BUENOS AIRES: TRASFORMACIONES RECIENTES, SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS*

INTRODUCCIÓN

El Puerto de Buenos Aires experimentó en los últimos años una transformación significativa. Ha pasado de ser un declinante y poco competitivo puerto de exportación de productos primarios y exportador e importador de cargas generales hacia fines de los años ochenta, a ser un eficiente puerto especializado en contenedores, triplicando su tráfico hacia fines de los años noventa. También experimentó una reducción drástica del tiempo de estadía de los buques, una ampliación considerable de la capacidad y la superficie operativa, un crecimiento exponencial de la inversión (alrededor de U\$s 300M entre 1994 y 2000) y un incremento de la productividad del orden del 400%. Actualmente, el Puerto de Buenos Aires maneja el 70% del volumen de las importaciones y alrededor de un 40% del valor total del comercio exterior argentino, así como el 60% del tráfico de contenedores. Esta evolución ha colocado al Puerto de Buenos Aires como uno de los puertos líderes de América Latina y uno de los 30 puertos más importantes del mundo en tráfico de contenedores.

Estas transformaciones operativas no fueron acompañadas por una evolución institucional consistente. Si bien se otorgaron en concesión seis terminales de Puerto Nuevo, no se efectuó la transferencia jurisdiccional, ni la reorganización administrativa y organizacional prevista por la Ley 24093. En efecto, el Puerto de Buenos Aires es el único puerto del país cuyo dominio no ha sido transferido a la jurisdicción territorial correspondiente: la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dicho cuerpo legal establece que todos los puertos del dominio y administración estatal nacional deberían ser provincializados y la Administración General de Puertos debía ser liquidada. En deuda aún con la ley, tampoco se ha formado la Sociedad Administradora correspondiente.

Este trabajo presenta los principales rasgos de las transformaciones desarrolladas en el Puerto de Buenos Aires desde 1989 y caracteriza los principales aspectos y problemas de su situación actual.

* El presente trabajo fue elaborado por el Programa de Desarrollo Económico - Territorial (PRODET) de la Secretaría de Desarrollo Económico. Participaron en su elaboración Luis Domínguez Roca y Pablo Ciccolella, consultor y coordinador de dicho programa respectivamente.

1. SITUACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES HACIA 1989.

1.1. CAMBIOS EN LA ESPECIALIZACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES.

Hacia fines de la década de 1980, el Puerto de Buenos Aires ya había dejado de ser la vía de salida principal para la exportación de productos agropecuarios. En efecto, entre 1985 y 1990 los puertos del complejo Rosario-San Lorenzo ocuparon el primer lugar, embarcando más del 35% de las exportaciones argentinas. Buenos Aires se hallaba en el segundo puesto, representando entre 17,8% y 20,7% del tonelaje total de exportación. Si se consideran específicamente las exportaciones de granos, la participación de Buenos Aires era menor, con un 8,2% del total en 1990, siendo superado por los puertos de Bahía Blanca, del complejo San Lorenzo-San Martín, de Rosario y de Necochea.

La situación era distinta si se considera el movimiento de importación. En este caso, Buenos Aires concentraba para 1990 el 18,6% del total, ubicándose en segundo lugar después de San Nicolás, puerto que ocupaba el primer lugar debido a los requerimientos de minerales de las industrias siderúrgicas localizadas en sus inmediaciones.

Tomando conjuntamente el movimiento de importación, exportación y cabotaje, el puerto de Buenos Aires quedaba en primer lugar, con un 17% del total.

En 1989 el movimiento total de cargas del Puerto de Buenos Aires fue de 12,4 M de toneladas, de las cuales 44,4% correspondía a exportaciones, 11,6% a importaciones, 43% a cabotaje (entrada y salida) y 1% a mercaderías en tránsito.

Los mayores tonelajes correspondieron a movimientos a granel de mercaderías cuya relación valor/peso es baja: combustibles líquidos (26,8% del total) y arena (22%). Le seguían las cargas generales, con el 12,4% del total de toneladas transportadas. Diversos productos agropecuarios y agroindustriales representaban en conjunto un 22,9% de las cargas: harina (7,7%), granos (4,6%), aceites y grasas (3,4%), carnes (3,4%), frutas (1,8%), lanas, algodón, etc. (1,3%), azúcar (0,7%). Otros rubros con una presencia considerable eran "sal, azufre, tierras" (4,9%), "arrabio, hierro, acero" (4,2%) y "productos químicos" (3,8%), seguidos por "canto rodado, piedra" (1,5%) y "gases" (1%). Los demás rubros no llegaban al 1% (Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, 1993).

Cabe aclarar que en los valores mencionados hasta aquí se incluyen los correspondientes al sector de Dock Sud, que hasta 1993 formó parte del Puerto de Buenos Aires. Los datos utilizados no permiten distinguir la parte correspondiente a cada sector espacial del puerto, lo cual es relevante al analizar la composición de las cargas, ya que las distintas áreas muestran cierto grado de especialización en distintos rubros. Por ejemplo, la alta incidencia de los combustibles se debe principalmente a las actividades que se desarrollan en el puerto de Dock Sud; el movimiento de arena (segundo rubro en tonelaje) se concentra en sectores muy específicos del puerto (Dársena F y Riachuelo). Descontados estos dos rubros, el siguiente en magnitud es el que marca la principal especialización del Puerto de Buenos Aires: Cargas Generales. Este tipo de cargas presenta una relación valor/peso más alta que los anteriores, de modo que si se considerase su participación en el valor total de las mercaderías movilizadas en vez de considerar el tonelaje, se obtendría un porcentual muy superior al 12,4% antes mencionado.

El proceso de transformación portuaria desarrollado durante la década de 1990 respondió a diversos factores, uno de los cuales es la clara conciencia de la "vocación" del Puerto de Buenos Aires para la operación de cargas generales. Esta orientación está relacionada, por una parte, con la presencia del principal mercado consumidor y la principal concentración industrial de la Argentina; por otra, con la competencia de otros puertos en rubros tales como la exportación de granos, aceites y subproductos.

1.2. CARACTERÍSTICAS ESPACIALES, FUNCIONALES E INSTITUCIONALES DEL PUERTO DE BUENOS AIRES HACIA 1989¹.

Hasta 1989 el Puerto de Buenos Aires estaba compuesto por tres sectores espacialmente contiguos, aunque claramente diferenciados entre sí:

- Puerto Madero, construído a fines del siglo XIX cerca del área central de la ciudad. Incluía los diques I, II, III, IV y las dársenas Sur y Norte. Para 1989 tenía escasa actividad.
- Puerto Nuevo, inaugurado en 1926, al norte de Puerto Madero. Formado por seis dársenas, en su mayor parte perpendiculares a la costa, denominadas con las letras A, B, C, D, E y F. Allí se concentraba la mayor parte del movimiento de cargas.
- El Dock Sud, al sur del Riachuelo, en territorio de la Provincia de Buenos Aires. En este sector se localizaban instalaciones destinadas al movimiento de combustibles y otras actividades.

La gestión y operación del Puerto de Buenos Aires estaba a cargo del Estado Nacional a través de la Administración General de Puertos (AGP).

El puerto era considerado caro e ineficiente. El equipamiento era insuficiente y obsoleto. Las operaciones eran demasiado lentas y las tarifas muy altas en relación con el servicio ofrecido.

Entre 1991 y 1998 se produjeron importantes cambios cuyas características y resultados se reflejan en algunos indicadores de la actividad portuaria (ver Cuadro 2 del Anexo) en virtud de la reestructuración que se desarrolla en la siguiente subsección.

2. TRANSFORMACIONES EN EL PERÍODO 1989-1999

2.1. EL CONTEXTO DE LA REESTRUCTURACIÓN: LA REFORMA DEL ESTADO Y LA LEY DE PUERTOS.

El Puerto de Buenos Aires experimentó profundas transformaciones durante el gobierno del presidente Carlos Menem (1989-1999). En ese largo período se llevó adelante la llamada "reforma del Estado" que consistió, básicamente, en la privatización, en forma de venta o concesión, de una gran cantidad de empresas pertenecientes al Estado Nacional; y en el traspaso de otras empresas y organismos a los gobiernos provinciales y municipales.

⁴ LDeclaraciones del Interventor de la AGP, Ing. Ricardo Del Valle, reproducciones en la página web del Puerto de Buenos Aires (www.puertobuenosaires.gov.ar/noticia)

El principal instrumento jurídico de la reforma del estado fue la Ley 23.696, en virtud de la cual el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a privatizar empresas por decreto; la ley incluía un anexo con una lista de empresas y organismos sujetos a privatización (total o parcial, mediante venta de activos o en régimen de concesión) y otros que debían ser transferidos a los estados provinciales o a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

La Administración General de Puertos (AGP), hasta entonces responsable de todos los puertos del país, quedó sujeta a "Descentralización y Privatización; Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias principales o accesorias".

En el mismo año fue creada la Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPM) con el objeto de proceder a la urbanización de las tierras correspondientes a los diques I, II, III y IV, las que para ese fin fueron desafectadas del uso portuario y transferidas por la AGP a la CAPM. Las dársenas Norte y Sur no fueron incluidas en el área a urbanizar y continuaron en actividad.

En 1992, el Decreto 817 del Poder Ejecutivo Nacional desreguló la actividad marítima, fluvial y portuaria, liberalizando los servicios de practica, remolque y estiba.

En el mismo año se sancionó la Ley de Puertos (24.093) que permitió transferir el dominio y la administración de los puertos estatales a las provincias respectivas. La norma también preveía la posibilidad de transferir el Puerto de Buenos Aires a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) pero esto fue vetado por un decreto del Poder Ejecutivo Nacional (Decreto 1029/92).

En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la ley estableció que dichas transferencias se efectuarían a condición de que previamente se hubieran constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrían a su cargo la administración de cada puerto. Estos entes deberían asegurar la participación "de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores prestadores de servicios, productores, usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad" (Art. 12). También tendrían participación las provincias y municipios en cuyos territorios o ejidos se encontrase emplazado el puerto.

Por otra parte, la ley permitió regularizar la situación de las terminales portuarias privadas ya existentes en distintas zonas del país.

La Administración General de Puertos, una vez realizada la transferencia de la mayor parte de los puertos a las provincias respectivas, continuó existiendo como "Sociedad del Estado en liquidación". Su principal cometido ha sido, desde entonces, la administración del puerto de Buenos Aires, donde actúa de hecho como órgano de control de las concesiones y mantiene su jurisdicción sobre las tierras que no han sido concesionadas, a pesar de que la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sancionada en 1996, reclama el dominio de la ciudad sobre las tierras e instalaciones portuarias.

2.2. LA TRANSFORMACIÓN DE PUERTO NUEVO: SUS RESULTADOS ESPACIALES, OPERACIONALES Y SOCIALES.

Poco después de sancionada la Ley de Puertos se inició el proceso de privatización de las áreas operativas del Puerto de Buenos Aires. El área de Puerto Nuevo fue dividida en seis terminales que fueron entregadas a operadores privados en régimen de concesión, luego de una licitación larga y conflictiva. El Cuadro 1 del Anexo presenta los datos correspondientes a la superficie de cada terminal y los nombres de las empresas que formaron los distintos consorcios adjudicatarios. Cabe señalar que este cuadro registró modificaciones posteriores, por la quiebra del concesionario de la Terminal 6 y por diversos cambios en la composición de los demás consorcios como se vería en el punto 4.3 y Cuadro 10.

A. TRANSFORMACIONES TERRITORIALES.

El proceso de reestructuración implicó un conjunto de cambios en la organización espacial interna del Puerto de Buenos Aires:

- En primer lugar, una reducción de la superficie total del puerto, debida a la desafectación y urbanización de la mayor parte del Antiguo Puerto Madero (diques I, II, III y IV) y a la transferencia del Dock Sud a la Provincia de Buenos Aires.
- La desafectación del Antiguo Puerto Madero creó una discontinuidad espacial del puerto activo, quedando éste conformado por dos áreas separadas: Puerto Nuevo y Dársena Norte por un lado y Dársena Sur por otro. La comunicación entre estos dos sectores genera dificultades, tanto a la actividad portuaria como a las demás actividades urbanas, en gran parte relacionadas con la superposición del tránsito pesado vinculado al puerto con otros tipos de circulaciones urbanas.
- La concesión de Puerto Nuevo a empresas privadas modificó su configuración interna, al dividirlo en seis terminales operadas por distintos consorcios. Al mismo tiempo se amplió la superficie operativa efectiva (mediante la demolición de algunos edificios), pasando de 65 Ha en 1991 a 95 Ha en 1995. La distribución de esta superficie operativa entre las seis terminales puede verse en el Cuadro 1.
- Proyecto de dragado y ampliación de Puerto Nuevo. Durante 1997 se presentó un proyecto que preveía una gran ampliación física de Puerto Nuevo mediante la realización de nuevos rellenos en el río de la Plata, utilizando el material que se extraería del dragado de los canales de acceso. En marzo de 1998 el presidente Menem firmó un decreto llamando a licitación para la realización de ese proyecto. Esta propuesta fue objeto de múltiples críticas (véanse al respecto los trabajos de Levy, 1999; Suárez, 1998 y Sonderguer, 1999). El gobierno de Fernando De la Rúa (1999-2001) suspendió la aplicación de este decreto.

B. RESULTADOS OPERACIONALES

A partir de la privatización se produjeron cambios en las condiciones operativas del puerto. Se realizó una importante incorporación de capital y tecnología, aumentando la intensidad del uso del suelo portuario; se efectuó una reducción de la fuerza de trabajo empleada y un cambio en su composición, apuntando a una mayor calificación; se verificó una reducción de los costos y una mayor eficiencia en la operación portuaria.

Algunos datos correspondientes a 1991 y 1998 muestran la importancia de estos cambios, en el caso de Puerto Nuevo (Cuadro 2 del Anexo): en ese lapso, la incorporación de equipamiento pesado permitió pasar de tres a diez grúas para contenedores en operación; reducir la estadía media en puerto de un buque portacontenedores de 2,5 a 1,1 días; disminuir el costo de importación de un contenedor de U\$S 450 a U\$S 120 y aumentar la productividad de 800 a 3.100 toneladas/hombre/año.

La mayor eficiencia y los menores costos incidieron en un aumento significativo del movimiento de cargas. El volumen operado de carga general pasó de 4 M de toneladas en 1991 a 6.7 M en 1998. En cuanto al movimiento de contenedores, aumentó de 272.608 TEUs en 1991 a 818.267 TEUs en 1998². Si añadimos a esta última cifra los 319.286 TEUs correspondientes al Puerto de Dock Sud (que en 1991 todavía formaba parte del puerto de Buenos Aires), el total correspondiente a 1998 se eleva a 1.137.553 TEUs (Armero Sisto, 1999).

La incorporación de tecnología dio lugar a una importante reducción del personal empleado en el puerto. Entre 1991 y 1996 el plantel de estibadores de la AGP se redujo de 3.200 a 1.200 y el de empleados administrativos de 3.980 a 630³. Actualmente (2002), el personal de la AGP está formado por unas 400 personas. Estas reducciones resultan en parte de la transferencia de actividades a las provincias y/o al sector privado y en parte de otros mecanismos (retiro voluntario, etc.). La quiebra del consorcio de la Terminal N^o, destinada en 1995, ha generado un conflicto laboral no resuelto hasta el presente: los trabajadores de dicha terminal fueron despedidos y no han logrado cobrar las indemnizaciones y salarios adecuados.

2.3. TRANSFORMACIONES EN DOCK SUD

El sector llamado "Dock Sud", situado al sur del Riachuelo, en territorio de la Provincia de Buenos Aires, formaba parte funcional e institucionalmente del Puerto de Buenos Aires; no dependía de la provincia del mismo nombre sino del Estado Nacional. Esta situación se mantuvo hasta 1993, año en que fue transferido a la jurisdicción del estado provincial.

A partir de allí, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires autorizó la construcción de una terminal de contenedores en Dock Sud al consorcio privado Exolgán S.A. Cabe señalar que las tierras donde se contruyó la terminal, que en el pasado habían pertenecido al ex Frigorífico Anglo, habían sido adquiridas por dicho consorcio en 1981.

Actualmente Exolgán S.A. está formado por tres socios: International Trade Logistics S. A. (I.T.L.), holding encabezado por la empresa logística Román S.A.; el puerto de Hamburgo (Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft, HLA) y el Instituto Alemán de Financiación y Asesoramiento (DEG), banco alemán de inversión en países emergentes.

La terminal ocupa una superficie de 45 hectáreas. Allí se realizó una importante incorporación de capital y tecnología, incluyendo tres grúas pórtico y una post-Panamax. Durante 1998 esta terminal operó la significativa cifra de 319.286 TEUs y en el año 2000 movilizó 367.082 TEUs.

² TEU: "Twenty-feet Equivalent Unit". Es la unidad equivalente a la capacidad de un contenedor de 20 pies.

³ Diario La Razón, Suplemento Rutas y Transportes, semana del 12 al 19/9/96, pág.3.

3. LOS CAMBIOS RECIENTES (1999-2001)

3.1. UN CONTEXTO DIFÍCIL: RECESIÓN, INCERTIDUMBRE, NUEVOS COMPETIDORES.

La notable transformación del Puerto de Buenos Aires en los años '90 respondió a un conjunto de condiciones específicas, algunas de las cuales comenzaron a mostrar signos de agotamiento hacia el final de la década.

A partir de 1998 se fue instalando un escenario complejo a nivel global, regional y nacional. Este escenario se caracteriza por un cuadro económico recesivo, crecientes tensiones políticas y un alto grado de incertidumbre, todo ello combinado con la aparición de nuevos competidores y el fortalecimiento de los preexistentes en el sistema portuario regional.

Desde el punto de vista de la organización institucional del puerto, dos asignaturas importantes se mantuvieron pendientes durante el lapso 1999-2001:

- No se realizó la transferencia de la jurisdicción del puerto a la Ciudad de Buenos Aires, pese a que el presidente De la Rúa había reclamado dicha transferencia cuando era Jefe de Gobierno de la ciudad autónoma (1996-1999);
- Tampoco se definió la conformación de la Sociedad que debería hacerse cargo de la administración del Puerto de Buenos Aires en el futuro.

Mientras tanto la AGP, "sociedad del estado (nacional) en liquidación", continuó actuando como administradora del Puerto de Buenos Aires y como regulador de las concesiones, avanzando en decisiones relevantes para su futuro (ver punto 3.4).

A las dificultades planteadas por el contexto global y nacional se añade la aparición de nuevos competidores en el río de la Plata y sus proximidades.

Actualmente el Puerto de Buenos Aires capta el 52,9% del mercado rioplatense de contenedores; Dock Sud posee el 26,4%, y Montevideo, el 20,7 % (Clarín Digital, 29/11/01)*. Esta situación puede modificarse en un futuro cercano por la aparición de nuevos competidores y por el fortalecimiento de los existentes. En ese sentido, durante el año 2001 se produjeron importantes novedades.

El puerto de Montevideo dio pasos significativos con vistas a mejorar sus condiciones de competitividad en la región. En el mes de julio se realizó la subasta del 80% del paquete accionario de una sociedad mixta que tendrá a su cargo la construcción y explotación de una nueva terminal de contenedores. Dicha sociedad quedó conformada por el grupo ganador de la subasta (Nelsury S.A., encabezado por la empresa belga Katoën Natie) y la Administración Nacional de Puertos, que conserva el restante 20% del paquete accionario. Esta forma original de privatización parcial se implementó luego de tres licitaciones sucesivas que fracasaron por distintos motivos. Se espera un crecimiento significativo de la participación de este puerto en el mercado regional a corto y mediano plazo.

¹ Los puntos 2.2 y 3 de este trabajo están tomados en su mayor parte de un trabajo anterior (Domínguez Roca y Arias, 1997).

* Declaraciones del Interventor de la AGP, Ing. Ricardo del Valle, reproducciones en la página web del pueblo de Buenos Aires (www.puertobuenosaires.gov.ar/noticias)

Los procesos de reforma que se desarrollan en varios puertos argentinos añaden nuevos competidores. En Zárate, el puerto privado establecido por las empresas Murchinson (argentina) y Cotia Trading S.A. (brasileña) para el movimiento de automóviles se ha ampliado con la incorporación de una terminal de contenedores que fue inaugurada en diciembre de 2001. En Rosario, luego del fracaso de la primera concesión del puerto al grupo filipino ICTSI se ha realizado una nueva licitación que se completó en el mismo mes de diciembre con la adjudicación del puerto a un consorcio hispano-argentino liderado por el puerto de Tarragona. El proyecto prevé añadir a las cargas tradicionales (principalmente, granos) otras nuevas como azúcar, frutas, aceite y subproductos, automotores y contenedores (La Nación, 4/12/01). En La Plata, el consorcio de gestión del puerto ha licitado el dragado y mantenimiento del canal de acceso, obras que deberán iniciarse durante el año 2002. El puerto de La Plata podría convertirse en un nuevo competidor de Buenos Aires en el mediano plazo.

3.2. LA EVOLUCIÓN RECIENTE DEL MOVIMIENTO PORTUARIO.

Los cuadros 2 a 7 muestran la evolución reciente del movimiento portuario en Buenos Aires. En general se puede observar que el notable crecimiento del movimiento portuario en Buenos Aires se mantuvo hasta 1998. A partir de 1999 comienzan a observarse los efectos de la recesión. Se puede apreciar una disminución del crecimiento, primero, y luego una caída en el movimiento de cargas.

El cuadro 3 del anexo presenta la cantidad de buques entrados y salidos por año, desde 1995 hasta 2000. Se puede apreciar una tendencia ascendente hasta 1998 (a excepción de 1996), seguida por una disminución en la cantidad de buques, tanto total como de ultramar.

El cuadro 4 del anexo exhibe el movimiento de mercaderías de importación y exportación, desde 1995. Las importaciones crecieron constantemente hasta 1998. A partir de entonces comenzaron a disminuir. Las exportaciones tuvieron un comportamiento semejante, creciendo hasta 1998 (con la excepción de 1996) para luego disminuir hasta 2000. Se puede observar que en casi todos los años las importaciones superan a las exportaciones, excepto en 1995.

La evolución del movimiento de Carga General, rubro que constituye la principal especialidad del puerto de Buenos Aires, muestra que el volumen total sigue las mismas tendencias observadas en los cuadros anteriores: parte de un valor algo mayor a 5 M de toneladas en 1995, llega a un máximo de 6,7 M en 1998 y luego disminuye hasta 6,3 M en 2000 (ver cuadro 5 del anexo). Sin embargo, resulta interesante observar que el volumen de cargas transportado en contenedores ha crecido permanentemente, pasando de 4,1 millones de toneladas en 1995 a 5,8 millones en 2000. En cambio, el tonelaje de carga general transportado en forma de bultos ha disminuido constantemente, con la única excepción de 1998, año en que se produce un curioso "pico" que alcanza el millón de toneladas en esta modalidad.

Si se considera el movimiento de contenedores medido en TEUs (Cuadro 6) se aprecia un aumento constante desde 1990 hasta 1995, año en que se produce una leve disminución como consecuencia del llamado "efecto Tequila". Al año siguiente se alcanzan valores prácticamente iguales a los del 1994 y en 1997 se observa otro notable aumento, llegándose a un máximo de 818.334 TEUs en 1998. En 1999 se observa una disminución de 90.000 TEUs, seguida por una leve recuperación en el año 2000.

El cuadro 7 del anexo permite apreciar la duración media de la estadía de los buques en puerto desde 1997. Se observa que para el total de buques se alcanza un mínimo en 1998, con una disminución del 40% respecto al año anterior. Sin embargo, en los dos últimos años de la serie se da un leve aumento en el tiempo medio de estadía de los buques. En el caso de los buques de ultramar la evolución es parecida, con una reducción del 26% entre 1997 y 1998 y un leve aumento en el año 2000.

Lo observado en conjunto la evolución del movimiento de contenedores en los puertos de Buenos Aires y Dock Sud, se puede observar que ambos puertos mantuvieron un intenso crecimiento hasta 1998 y una leve disminución al año siguiente, seguida por una pequeña recuperación en el 2000, sin alcanzar el máximo anterior (cuadros 8 y 9). Ahora bien, si se consideran ambos puertos separadamente, resulta llamativo el permanente aumento del movimiento de contenedores en Dock Sud, que alcanza su máximo de 367.000 TEUs en el año 2000. Mientras tanto, el Puerto de Buenos Aires presenta un comportamiento oscilante, con una disminución del 11% en 1999, seguida por un pequeño aumento en el año 2000. En consecuencia, la participación porcentual del Puerto de Buenos Aires disminuyó de 72% en 1998 a 66,7% en los dos años posteriores, mientras Dock Sud aumentó del 28% al 33,3% del movimiento total.

Si se considera la participación de las distintas terminales en el total de ambos puertos (que se detalla en el cuadro 9 del anexo), se puede apreciar que las dos terminales principales de Puerto Nuevo (TRP Y BACTSSA) perdieron en conjunto un total de 122.672 TEUs, reduciendo su participación porcentual de 39% a 32,8% en el caso de TRP y de 24 a 21,11% en el caso de BACTSSA. La terminal N° 3 (TPA), que ya tenía una participación mucho menor sobre el total, sufrió una disminución de 19.000 TEUs. La única terminal que aumentó su participación fue la N° 4, que luego de ser adquirida en un 70% por la naviera Maersk -Sealand multiplicó por 7 el tráfico de contenedores y aumentó su participación porcentual de 1% a 6,23% del total de Buenos Aires y Dock Sud. Nótese que la pequeña recuperación del movimiento de contenedores en Puerto Nuevo para el año 2000 fue absorbida por esta terminal, mientras las otras mantuvieron la tendencia descendente.

3.3. LAS ESTRATEGIAS DE LOS OPERADORES: FUSIONES Y ADQUISICIONES.

Ante las dificultades creadas por la recesión, la reducción del movimiento total y la intensificación de la competencia entre terminales, los operadores comenzaron a desarrollar distintas estrategias, que en algunos casos implicaron fusiones o adquisiciones de ciertas terminales por otros operadores. En consecuencia, los consorcios a cargo de las distintas terminales han experimentado transformaciones importantes durante los últimos años (ver cuadro 10):

- **Terminales Río de la Plata (TRP)**, concesionaria de las **terminales 1 y 2**, es una empresa compuesta por P&O Australia Ltd., Word Latin American Fund y socios internacionales. En años recientes inició negociaciones para realizar una fusión con Terminales Portuarias Argentinas (TPA), concesionario de la **terminal 3**. Esta operación, que implicaba un cambio en los contratos de concesión, fue autorizada por resoluciones de la AGP, las cuales fueron objetadas por Terminal Zárate S.A. que inició una acción judicial aduciendo que al cambiar las reglas de juego se afectaba la seguridad jurídica de las otras terminales. La justicia dictó una medida de no innovar,

basada en el hecho de que los funcionarios que dictaron las resoluciones no estaban habilitados para hacerlo, dado que el pliego de concesión había sido aprobado por un decreto firmado por el presidente de la Nación y el Ministro de Economía, y no podía ser modificado por resoluciones de funcionarios de menor jerarquía. En octubre de 2001 se anunció que un decreto presidencial permitiría dicha fusión, lo cual suscitó declaraciones de apoyo por parte de los operadores de Puerto Nuevo y críticas por parte de sus competidores de Terminal Zárate y Exolgán S.A. Finalmente el decreto no fue firmado y la situación continúa indefinida.

- **Terminal 4:** Esta terminal había sido adjudicada al consorcio del mismo nombre, cuyo principal componente era la empresa argentina Gabriel S.R.L. En el año 2001 se concretó una operación con Maersk S. A., por la cual esta empresa de origen danés pasó a ser propietaria del 70% de la concesión, quedando el 30% restante en manos de la familia Gabriel.
- **Terminal 5 (BACTSSA):** Los dos socios principales del consorcio concesionario de esta terminal fueron inicialmente el grupo filipino ICTSI y la empresa BISA, controlada por el grupo argentino Bemberg. En 1999, ICTSI adquirió la parte de BISA, pasando a ser propietaria del 100% de la concesión. En 2001, ICTSI la vendió a su vez al consorcio chino Hutchinson Port Holdings (HPH).

De este modo, y suponiendo que finalmente se concrete la fusión de TPA con TRP, Puerto Nuevo quedaría dividido en sólo tres terminales, controladas en su mayor parte por tres de los principales operadores del mundo: P&O, Maersk y Hutchinson, a los cuales se añade la participación del puerto de Hamburgo en Exolgán y de operadores de importancia regional en Terminal Zárate S.A.

3.4. LAS POLÍTICAS DE LA AGP

Como se dijo anteriormente, la esperada transferencia del Puerto de Buenos Aires a la jurisdicción de la ciudad no se concretó durante la presidencia de De la Rúa y la Administración General de Puertos, Sociedad del Estado en liquidación, siguió actuando como órgano de control de las concesiones y avanzando en temas cuya resolución puede tener significativa incidencia en el futuro del Puerto de Buenos Aires.

Entre las principales acciones desarrolladas por la AGP en los últimos tiempos se pueden considerar las siguientes:

- a) la elaboración del Plan Director del Puerto de Buenos Aires (PD);
- b) los avances en relación a la futura Terminal de Pasajeros;
- c) el convenio con el Mercado Central de Buenos Aires.

A. EL PLAN DIRECTOR DEL PUERTO.

En junio de 2001 la AGP presentó el Plan Director del Puerto de Buenos Aires. Su fin es *"establecer un marco adecuado para ordenar funciones y espacios portuarios dentro del cual los diferentes actores del sector puedan formular respuestas eficaces para enfrentar con éxito los escenarios posibles en horizontes futuros"* (AGP 2001, pág. 1)

El plan considera aspectos institucionales, territoriales, funcionales, operativos y ambientales, así como los referidos a la infraestructura portuaria y los accesos.

En relación a los aspectos institucionales, el PD declara ajustarse a la legislación vigente, en particular a la Ley 24.093. Considera válidas las concesiones vigentes y sus eventuales prórrogas. Admite la posibilidad de fusiones entre los concesionarios. El Plan *"pretende constituirse en una herramienta para la Autoridad Portuaria, pero es independiente de las formas y dependencias políticas que esta Autoridad puede adoptar"*. Su éxito *"solamente estará garantizado en la medida que las autoridades portuarias cuenten con plena autonomía para la toma de decisiones que exigirá cada situación a lo largo del desarrollo del plan"*.

El documento destaca la importancia de los aspectos territoriales, a los que considera "un elemento clave", *"una herramienta a partir de la cual se instrumentan los usos del suelo con la intención de asignar a las distintas actividades portuarias los espacios que les resulten más propicios a sus objetivos"*.

El plan divide el puerto en dos sectores: Puerto Norte (formado por Puerto Nuevo y Dársena Norte) y Puerto Sur (que incluye el área de Dársena Sur y la costa del Riachuelo). Señala que sus alcances territoriales están dados en principio por los límites externos de ambos sectores portuarios. No incorpora el proyecto de ampliación de Puerto Nuevo sobre el río de la Plata formulado en 1997/98, pero igualmente considera que *"estos espacios deberán quedar debidamente reservados para fines portuarios, más allá de los resultados iniciales que arroja el Plan"*. También se indica que el plan *"debe respetar la asignación de los espacios por terminales según lo establecieron los convenios de concesión"*.

Asimismo incluye criterios en relación a los aspectos funcionales, operativos y ambientales.

A partir de todos estos elementos el plan presenta una zonificación del sector Puerto Norte y otra de Puerto Sur, con propuestas concretas para las distintas piezas que forman cada sector.

Entre las principales propuestas pueden destacarse las siguientes:

- En el área de Dársena Norte, la localización de una terminal de cruceros y una terminal fluvial de pasajeros;
- El rellanamiento de las dársenas A y B de Puerto Nuevo, a fin de ampliar la superficie operativa;
- El rellanamiento de un sector de la dársena F y la creación de un área de actividades terciarias, llamada "área urbano-portuaria", desde el centro Costa Salguero hacia el área portuaria;
- Dos áreas logísticas: el "Área de apoyo logístico Norte", entre la autopista Illia y la Av. Ramón Castillo, y el "Área Logística Río de la Plata" sobre terrenos ganados al río al límite norte de Puerto Nuevo;
- Una amplia reestructuración de los accesos ferroviarios y un reordenamiento de los accesos viales.

B. LA TERMINAL DE CRUCEROS.

Paralelamente a la elaboración del Plan Director, la AGP avanzó en el desarrollo de una de las propuestas de dicho plan: la terminal de cruceros.

Esta línea de acción responde en gran parte a la expansión que esta actividad ha registrado en el mundo durante los últimos años y a la voluntad de impulsar el turismo receptivo, expresada en numerosas oportunidades por distintas autoridades nacionales y locales.

De hecho, el arribo de cruceros al Puerto de Buenos Aires ha aumentado significativamente en los últimos años. Sin embargo, el puerto no contaba con instalaciones adecuadas para atender satisfactoriamente esta actividad. Es por eso que se emprendió la construcción de una terminal provisoria en Puerto Nuevo, la cual fue inaugurada oficialmente en noviembre de 2001. Mientras tanto, se avanza en los estudios tendientes a la construcción de una terminal definitiva en el Antepuerto Norte, al Este de Dársena Norte.

Cabe señalar que la propuesta de dotar a la ciudad de una terminal de cruceros también es mencionada en el proyecto de Plan Urbano Ambiental que se encuentra pendiente de tratamiento en la Legislatura.

C. CONVENIO CON EL MERCADO CENTRAL.

Otro aspecto que preocupa a las autoridades de la AGP es la disponibilidad de tierras para la localización de infraestructuras y actividades logísticas.

En 2001, el Puerto de Buenos Aires y la Corporación del Mercado Central de Buenos Aires suscribieron un acuerdo marco con la finalidad de fijar estrategias y políticas para facilitar el comercio nacional e internacional en forma conjunta. Se fijaron líneas de acción primarias que incluyen la construcción de obras de infraestructura, la incorporación de nuevas tecnologías de información y políticas de marketing estratégico, entre otros aspectos. El acuerdo también contempla la realización de estudios de transporte, considerando su impacto ambiental, y otros tendientes a optimizar el uso del suelo por ambos organismos.

Por otra parte, la Corporación del Mercado Central ha elaborado un plan maestro que considera el aprovechamiento de 360 hectáreas en función de tres aspectos principales: el fortalecimiento de la actividad frutihortícola, el fomento del sector agroindustrial y el desarrollo de un área logística, teniendo en cuenta su localización sobre la autopista Ricchieri, en un punto medio entre el aeropuerto de Ezeiza y el Puerto de Buenos Aires.

Cabe destacar que la resolución de las cuestiones que hacen a las actividades logísticas relacionadas con el puerto es de gran interés para el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires teniendo en cuenta la importancia económica y la incidencia ambiental de estas actividades en la Ciudad, especialmente en la zona Sur.

4. HACIA UNA ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN ENTRE CIUDAD Y PUERTO.

Más allá del justo reclamo jurisdiccional, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires debe avanzar en la definición de líneas estratégicas en relación a los espacios y actividades portuarias.

El proyecto de Plan Urbano Ambiental enviado por el Consejo del Plan Urbano Ambiental a la Legislatura en el año 2000 contiene algunas consideraciones generales en relación al puerto, aunque las mismas tienen cierto grado de ambigüedad que requeriría mayores precisiones.

Así, uno de los Lineamientos Propositivos del Modelo Territorial del Plan se enuncia en los siguientes términos:

"Contar con un puerto de cargas de alto nivel de eficiencia y mínima perturbación ambiental y optimizar el sistema de tránsito de cargas" (CoPUA, Documento Final, pág. 120).

A partir de dicho lineamiento, el PUA propone las siguientes acciones:

"Redefinir una red de tránsito metropolitano y urbano de cargas; incrementar la utilización del modo ferroviario de cargas; establecimiento de acceso vial directo desde el circuito de autopistas al Puerto; circulación exclusiva por el circuito de autopistas a partir de su completamiento y adecuación; regular las actividades de carga y descarga dentro de la ciudad diferenciadas para alimentos y medicamentos; localizar una Estación de Transferencia de Cargas en el predio del Mercado Central (en coordinación con Nación y provincia) o en Av. Roca y AU7" (CoPUA, Op. cit., *Ibidem*)

Ahora bien, los términos del Lineamiento Propositivo mencionado, que sin duda expresan una situación deseable, pueden eventualmente resultar contradictorios entre sí. Más allá de las acciones específicas que se propongan para mejorar los accesos al puerto parece necesario emprender una evaluación seria del aporte del puerto a la sostenibilidad económica y social de la ciudad (en términos de producto, empleo, impuestos, etc), a fin de establecer comparaciones con los efectos ambientales de la actividad portuaria en el espacio urbano y con las ventajas y/o desventajas comparativas que podrían tener otras actividades alternativas en los actuales espacios portuarios; todo esto teniendo en cuenta que el Puerto de Buenos Aires debe ser considerado como parte integrante de un sistema metropolitano, nacional y regional de puertos y no como una totalidad aislada.

El Puerto de Buenos Aires aparece indisolublemente ligado a la Ciudad, por lazos físicos y por la construcción de una identidad histórica, social y productiva común. Sin embargo, Ciudad y Puerto, no han tenido aún la oportunidad de ser considerados como objetos de políticas de desarrollo y planificación integral y conjunta. Si bien se da de hecho una fuerte interrelación entre el Puerto y el territorio urbano con sus entramados productivos y de consumo, la convivencia entre ambas piezas territoriales está lejos de ser armónica, de integrar sus bordes y de imbricar sus intereses. El Puerto debería formar parte de las políticas de desarrollo económico de la Ciudad y constituir a la vez un instrumento de desarrollo local y regional. La relación de complementariedad resulta obvia: el puerto puede encontrar en las redes sociales urbanas los recursos empresariales y las capacidades para satisfacer sus servicios y necesidades, optimizando su capacidad de generar valor y empleos; y por otro lado, la ciudad

tiene la posibilidad de recuperar su relación histórica con el frente de agua. Cuando un puerto puede ser recuperado para el desarrollo local y regional, se transforma en una verdadera ventaja comparativa de relevancia estratégica.

La asignación de los espacios portuarios y la planificación de las infraestructuras portuarias están entonces fuertemente asociados a las políticas de desarrollo económico local y regional, y en el caso de Buenos Aires, pueden tener un impacto nacional sumamente relevante, especialmente considerando las dificultades que la Argentina tiene para estructurar una nueva base económica.

Una ciudad como Buenos Aires posee inmejorables condiciones para atraer flujos de bienes e inversiones a ellas vinculadas y a la vez para fijar en el ámbito local y regional el valor generado por dichos flujos generando empleo e ingresos no sólo para su región inmediata sino con fuertes posibilidades de proyección sobre el territorio nacional.

Esto permite reflexionar sobre las ventajas del futuro de un puerto íntimamente vinculado a la ciudad que lo contiene, formando parte de un conjunto indisoluble con intereses imbricados y con una complementariedad funcional y de objetivos comunes capaz de potenciar las oportunidades de negocios en el ámbito portuario y el desarrollo económico y social metropolitano y nacional.

Las actuales autoridades del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires conciben al Puerto de Buenos Aires como un nodo multimodal y logístico de escala regional, que con una adecuada reasignación de los espacios portuarios constituiría simultáneamente la oportunidad de resolver viejos problemas de tránsito en la Ciudad y permitir la expansión de la actividad portuaria y el comercio exterior, vía descenso de costos. Incrementar en el largo plazo la accesibilidad ferroviaria y profundizar los canales de acceso por agua, contribuirían sensiblemente a lo mismo. La construcción de un Centro de Negocios y de una Estación de Cruceros permitirá generar espacios de calidad dentro del Puerto y, respectivamente, hacer frente a una demanda creciente de espacios de gestión empresarial y de turistas que llegan a la ciudad a través de cruceros, generando más espacio público para ser disfrutado por los vecinos y turistas. En síntesis, la transferencia del Puerto a la Ciudad contribuiría a generar mejores condiciones para la competitividad de la economía argentina, a articular la actividad portuaria con el desarrollo de la Ciudad de Buenos Aires y a incrementar la calidad de vida de sus habitantes, según la óptica de la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

La situación de indefinición institucional y organizacional del Puerto de Buenos Aires puede traducirse en una pérdida progresiva y acelerada de condiciones de seguridad jurídica, certidumbre y competitividad del Puerto de Buenos Aires, que lo coloca en una situación cada vez más vulnerable a la competencia y al lobby de otros puertos, ya sean estos argentinos y de otros países del Cono Sur. Excepto el Estado Nacional, la totalidad de los actores portuarios acuerdan que el futuro más conveniente para el Puerto de Buenos Aires depende de su transferencia a la Ciudad y de la constitución de la Sociedad Administradora correspondiente. El riesgo de la permanencia indefinida de la situación actual es el progresivo debilitamiento del mismo en el mediano plazo y su liquidación en el largo plazo, con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo y el despilfarro de más de U\$S 300 M en inversión durante la segunda mitad de los años noventa y otro tanto proyectado para los próximos diez años. Es de público

conocimiento que, tanto desde los intereses de otros puertos, como de visiones inmobiliarias y rentísticas de la Ciudad, existen algunos sectores "antipuerto", que están a la espera de que Puerto Nuevo se vuelva obsoleto e incompetente, lo que constituirá todo un argumento para "puertomaderizar" lo que queda del Puerto más importante de Sudamérica.

BIBLIOGRAFÍA

ARGENTINA. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS. SECRETARÍA DE TRANSPORTE; COOPERACIÓN TÉCNICA ARGENTINO-ALEMANA GTZ (1993) Compendio estadístico del sector transporte en la Argentina

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S. E. (2001) Puerto Buenos Aires. Plan Director. Marco General. Buenos Aires, junio.

ARMERO SISTO, Carlos (editor): Anuario portuario y marítimo. Buenos Aires (varias ediciones).

DOMINGUEZ ROCA, Luis y ARIAS, Fernando (1997) «Privatización y cambio tecnológico en el puerto de Buenos Aires: su impacto en el espacio urbano». En Actas del VI Encuentro de Geógrafos de América Latina. Buenos Aires.

DOMINGUEZ ROCA, Luis (1999) "Algunos elementos conceptuales para una discusión sobre la relación puerto-ciudad". En Actas del Seminario Internacional "Transformaciones territoriales en la Argentina del Mercosur", organizado por Université de Paris III, Sorbonne Nouvelle (CREDAL-IHEAL) y Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 30 y 31 de agosto (en prensa).

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (2000) Plan Urbano Ambiental. Documento Final.

LEVY, Daniel (1999) "Puerto de Buenos Aires". En Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires: Plan Urbano Ambiental. Vol.4: Estudio de Transporte y Circulación Urbana, pp .

SONDEREGUER, Pedro Conrado (1999) Consideraciones sobre el proyecto de ampliación del puerto de Buenos Aires. Sociedad Central de Arquitectos, Buenos Aires.

SUAREZ, Odilia E. (1998) Ampliación del puerto de Buenos Aires. Apreciaciones urbanísticas. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Buenos Aires.

ANEXO ESTADÍSTICO**CUADRO 1****PUERTO DE BUENOS AIRES. TERMINALES PRIVADAS DE PUERTO NUEVO. SUPERFICIE Y CONCESIONARIOS (1995).**

TERMINAL	SUP (HA)	CONSORCIO	EMPRESAS INTEGRANTES
1(*)	28,4	TERMINALES RIO DE LA PLATA	-MARUBA -MURCHISON -P&O -ROMAN MARITIMA
2(*) 3	14,5	TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS	-AUTOTRANSPORTES ANTARTIDA -ARPETRO -ROGGE MARINE CONSULTING -MIJACK
4	8,8		-GABRIEL S.R.L. -EMPRESA GUILLERMO MARTINEZ S.A. -GRANELES PORTUARIOS S.A. -PLATACHART S.R.L.
5	22,5	BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL S.A. (BACTSA)	-BI S.A. -H.BOUZAS Y CIA SA -INTERNATIONAL CONTAINER SERVICES S.A.
6	21,0	IN.TE.FE.MA.	-FERRYLINEAS -TENANCO -MARITIMA BUENOS AIRES S.R.L. -INVERSIONES PORTUARIAS S.A. -PLATESTIBA
TOTAL:	95,2	-	-

(*): Los datos correspondientes a las terminales 1 y 2 se consideran conjuntamente por haber sido adjudicadas ambas a un mismo consorcio.

Fuente: Elaboración propia a partir de Armero Sisto (1995) e información periódica.

CUADRO 2
PUERTO DE BUENOS AIRES. EVOLUCIÓN DE ALGUNOS INDICADORES, 1991-1998.

INDICADOR		1991	1998
Movimiento de contenedores (TEUs)		241.608	818.334
Cantidad de buques		1.496	1.961
Estadía media de buques (en días)	Full containers	2,5	1,1
	Todos los buques	6,2	1,4
Toneladas movidas	Carga general	4.000.000	6.700.000
	Carga total	7.800.000	11.300.000
Capacidad operativa	TEUs/año	400.000	1.200.000
	Grúas portainers	3	10
Superficie operativa (hectáreas)		65	95
Inversión total en infraestructura y equipamiento (millones de U\$S)		0	160
Productividad (tons/hombre/año)		800	3.100
Reducción de costos de importación (U\$S/contenedor)		450	120
Tasas portuarias (\$/Ton.)	Importación	6,69	3
	Exportación	2,1	2

Fuente: Administración General de Puertos (1999) Puerto de Buenos Aires. Los beneficios de la transformación.

CUADRO 3
PUERTO DE BUENOS AIRES. MOVIMIENTO DE BUQUES, TOTAL Y DE ULTRAMAR (1995-2000)

Año	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Total	1.519	1.509	1.758	1.961	1.781	1.709
De ultramar	1.496	1.240	1.317	1.431	1.146	1.009

Fuente: Página oficial de la Administración General de Puertos (www.bairesport.gov.ar)

CUADRO 4
PUERTO DE BUENOS AIRES. MOVIMIENTO TOTAL DE MERCADERÍAS, IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, 1995-2000.

Año	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
1995	3.069.694	3.479.132
1996	3.383.925	3.232.243
1997	3.884.712	3.743.240
1998	4.960.141	3.757.389
1999	4.340.750	3.684.444
2000	3.912.231	3.557.369

Fuente: Página oficial de la AGP (www.bairesport.gov.ar)

CUADRO 5
PUERTO DE BUENOS AIRES
MOVIMIENTO DE CARGA GENERAL, EN BULTOS Y EN CONTENEDORES, 1995-2000 (EN MILES DE TONELADAS)

Año	1995	1996	1997	1998	1999	2000
BULTOS	956,6	872,2	825,3	1046,8	658,7	478,2
CONTENEDORES	4118,2	4280,1	5103,6	5654,1	5695,8	5797,2
TOTAL:	5074,8	5092,3	5928,9	6700,9	6354,5	6275,4

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la página oficial de la AGP (www.bairesport.gov.ar).

CUADRO 6
PUERTO DE BUENOS AIRES. MOVIMIENTO DE CONTENEDORES, 1990-2000. (EN TEUS)

Año	TEUS
1990	218.452
1991	241.608
1992	278.125
1993	448.219
1994	532.681
1995	504.630
1996	530.346
1997	720.247
1998	818.334
1999	727.969
2000	735.107

Fuente: Página oficial de la Administración General de Puertos (www.bairesport.gov.ar)

CUADRO 7
PUERTO DE BUENOS AIRES. ESTADÍA MEDIA DE LOS BUQUES, 1997-2000. (EN HORAS)

Año	1997	1998	1999	2000
Total de buques	63.53	37.92	38.58	43.58
Buques de ultramar:	58.66	32.62	32.26	36.17

Fuente: Administración General de Puertos S. E. Puerto Buenos Aires. Plan Director. Marco General. Tomo 1, pp 16 y 18. Buenos Aires, junio de 2001.

CUADRO 8
PUERTOS DE BUENOS AIRES Y DOCK SUD. MOVIMIENTO DE CONTENEDORES, EN AÑOS SELECCIONADOS. (EN TEUs)

Año	1991	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Puerto Nuevo	s.d.	504.630	530.346	721.671	818.267	727.969	735.107
Dock Sud	s.d.	133.643	249.208	307.910	319.286	351.335	367.082
Puerto Nuevo y Dock Sud	272.608	638.273	779.554	1.029.569	1.137.553	1.079.304	1.102.189

Fuente: Armero Sisto, Carlos (Editor): Anuario Portuario y Marítimo. Buenos Aires, 1998, 1999, 2001.

CUADRO 9
PUERTOS DE BUENOS AIRES Y DOCK SUD. MOVIMIENTO DE CONTENEDORES, POR TERMINAL, 1998-2000 (EN TEUs).

TERMINAL	1998		1999		2000	
	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%
1 y 2 (TRP)	444.496	39	363.024	33,64	361.524	32,8
3 (TPA)	90.724	8	91.905	8,51	71.553	6,49
4 (A.Gabriel -Maersk)	9.920	1	10.163	0,94	68.652	6,23
5 (BACTSSA)	272.385	24	262.489	24,32	232.685	21,11
Encym	742	0	388	0,04	693	0,06
TOTAL PUERTO NUEVO	818.267	72	727.969	67,45	735.107	66,69
Dock Sud (Exolgán)	319.286	28	351.335	32,55	367.082	33,3
TOTAL PUERTO NUEVO Y DOCK SUD	1.137.553	100	1.079.304	100	1.102.189	100,0

Fuente: Armero Sisto, Carlos (Editor): Anuario Portuario y Marítimo 1999. Buenos Aires, 1999, 2001.

CUADRO 10
PUERTOS DE BUENOS AIRES Y DOCK SUD. TERMINALES PRIVADAS. CAMBIOS EN LA INTEGRACIÓN DE LOS
CONSORCIOS CONCESIONARIOS (AL 2001).

CUADRO 10 A
PUERTO DE BUENOS AIRES. TERMINALES PRIVADAS DE PUERTO NUEVO (2001)

TERMINAL	CONSORCIO	EMPRESAS INTEGRANTES
1(*)	TERMINALES RIO DE LA PLATA	- P&O Australia Ltd. - World Latin American Fund - Socios menores
2(*) 3	TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS	FUSIÓN CON TRP (Aún no autorizada) -Autotransportes Antártida -MIJack -Corporación Financiera Internacional
4		- MAERSK SEALAND (70%) -GABRIEL S.R.L. (30%)
5	BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL S.A. (BACTSA)	HUTCHISON PORT HOLDINGS (100%)
6	IN.TE.FE.MA.	Desactivada
TOTAL:	-	

(*) Los datos correspondientes a las terminales 1 y 2 se consideran conjuntamente por haber sido adjudicadas ambas a un mismo consorcio.

(**) En cada caso se destaca el socio principal

CUADRO 10 B
PUERTO DE DOCK SUD. TERMINAL DE CONTENEDORES.

TERMINAL	SUP (HA)	CONSORCIO	EMPRESAS INTEGRANTES
Exolgán	45	EXOLGAN S.A.	- INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS (ITL) (81%) - INSTITUTO ALEMÁN DE FINANCIACION Y ASESORAMIENTO (DEG) (4%) - HAMBURGER HAFEN UND LAGERHAUS AKTIENGESELLSCHAFT (HLA) (15%)