

Este documento ha sido descargado de:
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión
Pública *del* Conocimiento
Académico y Científico**

<http://nulan.mdp.edu.ar>

DIAGNOSTICO Y PERSPECTIVAS TURÍSTICAS DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA

Miccio Mariela, marielamdp@hotmail.com

Vellenich Jorgelina, vellenich@copetel.com.ar

Introducción

El Puerto de Mar del Plata fue diseñado y construido a principios del siglo XX con el propósito de que sirviera a múltiples actividades entre las cuales figuraba la de Puerto de Pasajeros.

La actual crisis por la que atraviesa uno de los sectores más tradicionales de Mar del Plata motiva a cuestionar el futuro del mismo, no solo atendiendo aspectos que hacen a la actividad portuaria sino también aquellos referentes a la actividad turística.

Entre los proyectos que se analizan, la construcción de una Terminal de Cruceros nace como respuesta al importante crecimiento que en los últimos años ha registrado la industria del turismo de cruceros y como una fuente generadora de ingresos que revitalizaría al sector y a la ciudad.

Palabras Clave

Puerto de Mar del Plata, Terminal de Cruceros, desarrollo turístico.

Objetivos

- Analizar la potencialidad turística del sector.
- Desarrollar una serie de propuestas tendientes a superar la crisis que atraviesa el Puerto de Mar del Plata.

Metodología

El trabajo se estructurará de acuerdo a tres ejes. El primero abarcará aspectos relacionados con su evolución, los que surgirán de un análisis del desarrollo físico, político y económico. El segundo abordará lo referente a la crisis que la terminal portuaria hoy sufre y el tercero analizará cuestiones relacionadas con la actividad de cruceros y su explotación en el Puerto de Mar del Plata, analizando su viabilidad en la ciudad y región. Todo lo anterior servirá de base para desarrollar una serie de propuestas.

I. Origen y Evolución

Los puertos en el mundo

Durante años los puertos del país se han desempeñado como instituciones cerradas y centralizadas, pero las exigencias crecientes del comercio a nivel mundial provocó un cambio en las estructuras administrativas y operativas de los puertos, logrando que los puertos se desarrollaran y diversificaran.

Es así como durante las primeras décadas del siglo XX los puertos se consideraban interfases entre el transporte acuático y terrestre, de cargas y pasajeros. La gestión portuaria estaba en manos del Estado y la tendencia era restringir las actividades portuarias, estando las mismas limitadas a la carga, descarga, almacenamiento y ayuda a la navegación (como servir de lugar de atraque para buques de pasajeros). Los puertos eran generalmente entidades estatales y burocráticas desvinculadas con la comunidad, las fuerzas de producción, el comercio y el transporte. Las empresas que operaban en ellos se hallaban aisladas entre ellas, la productividad no era elevada y el movimiento de la carga era lento.

Los cambios que el comercio y el transporte mundial tuvieron que afrontar a partir de 1960 aproximadamente, llevaron a que los denominados puertos de primera generación dieran origen a una nueva versión: los puertos de segunda generación. Los que se diferenciaban de los primeros en que el gobierno, las administraciones portuarias y las empresas que prestaban servicios en ellos,

tenían una visión más abarcativa de lo que un puerto debía significar y la relación que el puerto mantuvo con su entorno comenzó a ser más estrecha.

Esta vez los puertos fueron concebidos como centros de servicios al transporte, la industria y el comercio. De este modo las actividades portuarias se diversificaron abarcando tareas como el embalaje, empaque, control de calidad, astilleros, talleres de reparaciones, industrialización de materias primas, centros de informática, negocios y financiación, etc. Dichas actividades lograron integrarse y hacerse más eficientes y rápidas. Ahora la gestión portuaria dejaba de estar en manos del Estado para pasar a manos privadas, el usuario comenzaba a ser considerado un cliente y el funcionario portuario un empresario portuario y el puerto finalmente pasó a desempeñarse como un centro operativo especializado.

Hacia 1980 con la aparición a nivel mundial del contenedor y el intermodalismo, los puertos se vieron obligados a adaptarse una vez más y surgen de este modo los puertos de tercera generación. El nuevo rol de los puertos será el de "nódulo dinámico" en la red de producción y distribución, un centro integrado de transporte y plataforma logística para el comercio internacional. En consecuencia los puertos deberán atraer y conservar a sus clientes y con ellos sus cargas y pasajeros, promoviendo para ello las actividades de comercio y transporte.

Entre las características más importantes se encuentra el hecho de que los puertos poseen una gestión administrativa autónoma, dinámica, comercialmente competitiva y una gestión operativa moderna y eficiente. Los puertos de tercera generación parecen querer ocupar el rol que dentro de la economía regional les corresponde, satisfaciendo las necesidades de la producción, el comercio y el transporte.

La regla básica a cumplir por los establecimientos portuarios es alcanzar una operatividad o maniobrabilidad tal que le permita cumplir enteramente con su misión y función desarrollando las tareas para las cuales fue construido en el menor lapso de tiempo posible.

Existen factores de relevancia que deben ser tenidos en cuenta a la hora de establecer el nivel de operatividad de un puerto. Entre ellos se encuentra el abaratamiento de los costos y fletes de actividades cada vez más crecientes, variadas y exigentes, la calidad y eficiencia en la prestación de los servicios y la competitividad, que los anteriores factores unidos den por resultado. Los restantes generalmente apuntan al anterior, como por ejemplo la rapidez en las maniobras, asegurar un adecuado calado en el acceso, etc.

El Puerto de Mar del Plata

Para fines de siglo varios habían sido los intentos de habilitación de un puerto, hasta que en 1887 vecinos calificados y veraneantes interesados proyectaron la construcción de un puerto y constituyeron la Sociedad Anónima Puerto de Mar del Plata. Con el fin de explotar por su cuenta el puerto, cuya concesión le había sido otorgada a los vecinos Sixto Fernández, Alfredo Francesconi y Victorio Denicolini por ley del Congreso el 25 de octubre de 1887, se elevaron los planos del proyecto en 1896.

Las primeras décadas del siglo XX significaron para el balneario un periodo de cambios vertiginosos. Luego de que Mar del Plata fuera declarada ciudad en 1907, el 11 de octubre de 1909 por iniciativa del Dr. Pedro Olegario Luro el

Congreso sanciona la Ley N° 6.499 por la que se autoriza al Poder Ejecutivo de la Nación a contratar la construcción del Puerto de ultramar de Mar del Plata, con empresas particulares de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de competencia. De este modo se terminaba con la práctica anterior de otorgar concesiones que muchas veces debían ser canceladas por incumplimiento de los adjudicatarios. Ese mismo año el Gobierno de la Nación procedió a confeccionar las bases del concurso de proyectos y licitación de las obras del puerto de ultramar y de cabotaje. La apertura de propuestas se realizó en 1910 y por decreto del Poder Ejecutivo la de la Société Nationale de Travaux Publics, con sede en París constituida por los ingenieros Allard, Dolffus, Sillard y Wirirot. Luego de llevar a cabo las debidas expropiaciones de los terrenos necesarios, en el mes de octubre de 1911 fueron comenzadas las obras.

En 1922 se inauguran oficialmente las obras del Puerto y en 1924 y 1928 el Poder Ejecutivo de la Nación decreta la construcción de obras complementarias que aprovecharían mejor y más pronto los sectores comerciales. Entre las obras previstas figuraban galpones, edificios, vías férreas, caminos, dragados, muros de atraque para la dársena de pescadores y el muro de ultramar. En la escollera norte se proyectaba utilizar sus espigones para construir un frente marítimo de atraque para buques de pasajeros y de este modo aprovechar el calado que el puerto ofrecía.

Más tarde el Ministerio de Marina gestionó la realización dentro del puerto de una zona militar. Por Ley Nacional 11.378, en 1926 se erige la base militar construyéndose la infraestructura necesaria en adyacencias del puerto para el funcionamiento de la Base Naval de Submarinos de Mar del Plata. En 1933 se habilitó el apostadero de submarinos.

En 1932 el Congreso Nacional por Ley 11.615 otorgó fondos para completar las obras portuarias, principalmente el muelle de ultramar y el muro de atraque a lo largo de la Escollera Norte. La obras proyectadas para la estación de pasajeros no lograron efectivizarse.

Para la década del 30 el puerto había adquirido ya su conformación actual, fue quizás durante esta década que conoció el periodo de mayor actividad, a los barcos comerciales, de guerra y cargueros, se le sumaron los buques de pasajeros turísticos, los que realizaban su ruta por el Atlántico Sur.

Por aquel entonces era público que el Puerto de Mar del Plata era de aguas profundas, y que para mantener su profundidad natural solo debían ejecutarse las propuestas, presentadas a la problemática, por la Comisión Mixta o la firma japonesa.

Pero como muchos de los proyectos presentados, quedó archivado, mientras la ciudad ya comenzaba a padecer las consecuencias del insuficiente calado, al que le tenemos que sumar las dificultades administrativas propias de la burocracia que caracterizó a la administración portuaria de aquel entonces.

En 1936 llega el Columbus con 600 turistas norteamericanos poniendo a disposición del mismo un frente continuo de atraque de 220 metros de longitud con 70 metros de ancho. El atracadero se ubicaba sobre la escollera norte y aseguraba 35 pies al cero.

Que los pasajeros del Columbus desembarcaran en la ciudad fue el resultado de numerosas e intensas gestiones emprendidas por la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata a las que se le debe sumar el respaldo político del legislador nacional don Rufino Inda. De esta manera el Columbus pudo atracar en nuestro puerto luego de que el Poder Ejecutivo Nacional, mediante un decreto, resolviera exonerarlo por dos días del pago del alto derecho portuario vigente en ese momento. Así fue como el legislador nacional Rufino Inda presentó ante el Congreso un proyecto de ley declarando zona franca al puerto de Mar del Plata. El proyecto tenía entre sus fundamentos una comparación de los derechos que un barco debía pagar en Montevideo y en cualquier puerto Argentino. Los números arrojados advertía que se cobraba aproximadamente 22 veces más que en el puerto vecino.

En Argentina el puerto por el que los pasajeros salían y entraban al país era el de Buenos Aires. Es a partir de esta realidad que comienza a tener sentido la posibilidad de cambiar el esquema, con la adaptación de nuestro puerto. La idea se sustentaba también en el hecho de que el acceso al puerto de Buenos Aires era complejo y engorroso dado su sistema de canales.

Es así como por iniciativa de Rufino Inda se presenta al Congreso el proyecto de ley de construcción de una Estación de Velocidad.

La iniciativa fue aprobada por la Ley N° 11.615 sancionada en 1932. Luego la Dirección General de Navegación y Puertos, perteneciente al Ministerio de Obras Públicas de la Nación, confeccionó los planos generales y detalles de la obra que se denominaría "Estación Marítima" Puerto de Mar del Plata. Si bien la ley que autorizaba su construcción fue sancionada en 1934, el proyecto quedó inconcluso a medida que los años pasaron. Así se llegó a mitad de siglo peticionando infructuosamente la construcción del famoso puerto al Poder Ejecutivo de la Nación.

Políticas Portuarias

Los puertos eran concebidos por la dirigencia política, como instrumentos significativos dentro del modelo de sustitución industrial de exportaciones, al ser instalaciones básicas para el ingreso de bienes intermedios importados y la exportación de productos primarios generadores de divisas.

La estrategia activa de intervención estatal, que creó y nacionalizó infraestructuras portuarias, necesitó de paquetes legislativos para ir construyendo las agencias burocráticas imprescindibles para la gestión del recurso. Es así como en 1947 se sanciona la Ley Nacional 12.964 que establece la Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación, con el fin de llevar a cabo la superintendencia portuaria. Luego la complejidad de funciones portuarias hizo imprescindible separar por Ley Nacional 18.663 de 1970, las funciones de este organismo, en la Administración Nacional de Aduanas y la Administración General Portuaria.

Hacia finales de la década del 80, el abandono de la intervención estatal en las actividades económicas básicas, generó desde el gobierno nacional un proceso

de privatización en el que se contempló la descentralización de las reparticiones nacionales y la privatización total o parcial de los bienes.

En lo que a los puertos respecta, la medida incluyó a la Administración General de Puertos (AGP), la Junta Nacional de Granos (JNG), operadora de silos y elevadores y la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA).

Desde el ámbito oficial se reconocen los límites del Estado para invertir o hacer eficiente el funcionamiento portuario. La eliminación del Estado Regulador se basaba en factores negativos que incidían en la eficiencia de la operatoria portuaria. Entre los que se encontraban las exageradas demandas sindicales, las trabas burocráticas, producto de las distintas jurisdicciones actuantes en el sector portuario, el estado ruinoso e inadecuado de la infraestructura para las modernas operatorias, la deficiencia en los calados, rumbos y balizamiento; y las altas tarifas en almacenaje, embarque y cargas producto de regulaciones corporativas.

En base a dichos factores se aprobaron las leyes que transferían terminales portuarias de la jurisdicción nacional a la provincial, con el mandato legal expreso de entregarlas en concesión a agentes privados, incentivando los procesos de concesionamiento de bienes y servicios portuarios como forma de captar capitales privados ante la escasez de fondos públicos.

Por los Decretos de Emergencia 2.284/91 y 817/92 se desregulan las actividades portuarias. Por el Decreto 817/92 se dejan sin efecto los convenios laborales en el área portuaria, se liquida la Administración General de Puertos y la Capitanía General de Puertos, previéndose su reemplazo por administraciones provisorias con participación de agentes privados. Se crea la Subsecretaría de Vías y Puertos Navegables en la Secretaría de Transportes. Mediante este decreto se contempla la transferencia a las provincias de la dirección, administración y explotación de las instalaciones portuarias para su posterior concesionamiento. Por los decretos reglamentarios (2074-906-2408/91) se dispone la creación de entes autónomos encargados de gerenciar los puertos mayores, que quedaran bajo órbita nacional, como Buenos Aires, Quequén, Rosario, Bahía Blanca, Santa Fe, y Ushuaia.

La transferencia, en la Provincia de Buenos Aires, se organizó mediante un convenio interjurisdiccional en 1991 y por Ley Nacional 11.206 se confirmó el convenio quedando bajo la órbita bonaerense un conjunto de diez unidades portuarias. A tal efecto se establecieron tres legaciones portuarias para que las comprendieran y bajo el Ministerio de Obras y Servicios Públicos se creó la Dirección Provincial de Actividades Portuarias como autoridad de aplicación. La misma estaría encargada de programar los planes, estrategias y políticas portuarias, como los procesos licitatorios y de contratación directa. La legislación sancionada dispuso dos modelos de administración, según la jerarquía portuaria los puertos se clasificaron en menores y mayores. Para los primeros la licitación era directa y estaba a cargo de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias; y en los puertos mayores se disponía de la creación de entes autónomos encargados del posterior proceso licitatorio.

Finalmente, el Congreso Nacional sanciona la Ley Nacional de Puertos (24.093/92) que junto con el decreto reglamentario (769/93) regla la construcción de nuevos puertos públicos y privados, clasificándolos en comerciales, industriales y recreativos. Entre las medidas fija como autoridad

portuaria nacional a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables para intervenir las administraciones portuarias por motivos de interés público.

Por su parte la comuna desplegó una estrategia política ante el proceso de provincialización y privatización portuaria. El desconocimiento de las características de los PBC y la falta de información y consulta, provocó que se advirtiera la poca capacidad de decisión de la ciudad en numerosos proyectos y temas que son de exclusiva resolución a nivel provincial. Con el propósito de ejercer presión sobre el poder provincial, se crea la Comisión Mixta para la Defensa del Puerto y las Playas de Mar del Plata. Todos sus objetivos se orientan generalmente al gobierno provincial, ya sea en lo específico al puerto, dragado permanente del banco y canales, remoción de embarcaciones inactivas; como del recurso playa bajo administración comunal, a cuyo deterioro erosivo se lo asocia a las escolleras portuarias.

II. Diagnóstico

Puede decirse que la actual situación que el sector portuario vive es consecuencia de una serie de factores, los cuales en conjunto, han generado consecuencias de diferente índole y peso en la actividad del puerto.

Dejando de lado lo relacionado con la actividad pesquera, un tema ineludible es aquel concerniente a las distintas jurisdicciones que actúan en sectores claves de la ciudad como su Puerto. Actualmente el sector tiene jurisdicción provincial y nacional, quedando la comuna marginada del acontecer de uno de sus sitios claves. Más allá está la manzana de los circos bajo jurisdicción nacional y hoy sin un uso definido, aunque haya proyectos para su explotación. Un aspecto directamente relacionado con las jurisdicciones es la presencia de buques inactivos en muelles y espigones y naves hundidas cerca de la escollera sur, buques interdictos o bajo la órbita de Prefectura Naval. El casi 60 % de los muelles, ocupado por los cascos destruidos, está a la espera de las resoluciones judiciales.

Hay situaciones que en los últimos años, a partir de la desregulación portuaria, han mejorado, pero la legislación vigente es antigua, de 40 a 50 años atrás y se torna inevitable adaptarla para mejorar la competitividad. Otro de los temas que preocupan es la grave situación generada respecto del desactualizado régimen aduanero, que determina que se pierdan cargas en beneficio de puertos extranjeros.

Mar del Plata posee dificultades estructurales graves que afectan el funcionamiento portuario, siendo un ejemplo el estado de los accesos terrestres y viales al puerto. En lo que a accesibilidad se refiere es importante el reestablecimiento del ramal ferroviario que une la estación de cargas y el puerto, como vía para disminuir los costos de transporte. Actualmente su descongestión significaría la relocalización de la Villa Vertiz instalada sobre los andenes de acceso a los espigones.

En lo que a infraestructura vial se refiere hacen falta nuevas rotondas, viaductos de acceso y ampliar las calles y avenidas internas.

Es indudable que el puerto para alcanzar un nivel óptimo de operatividad, necesita espacio, el cual parece faltar ya que la expansión urbana le impuso sus actuales límites.

La falta de inversión pública en los últimos años llevó a un estado de deterioro de muelles y banquinas como de las redes de aprovisionamiento de agua

potable para los barcos. Por lo tanto es menester emprender el mejoramiento del equipamiento portuario, como la remodelación y ampliación de la Banquina de Pescadores, el reacondicionamiento de la escollera norte y la ampliación y mejora de los espigones.

El estado de abandono de la escollera norte y el distorsionado paisaje que brindan los alrededores afectan el desarrollo de esta actividad. Por un lado está la escollera sur con sus barcos náufragos y la precaria colonia de lobos marinos, que no cuenta con las condiciones apropiadas.

Y por otro lado la escollera norte, el lugar que recibiría a los futuros cruceros, en su kilómetro de extensión presenta una serie de anomalías. Entre los inconvenientes figuran: que el pavimento se halla en mal estado, las iluminarias no funcionan, hay basura y chatarra en las inmediaciones y su acceso prácticamente no cuenta con asfalto, está lleno de pozos y de arena.

Podría resumirse que a pesar de que ambas escolleras poseen una vista de la ciudad muy bonita, salvo el extremo de la escollera sur, donde hay instalaciones adecuadas, el estado en el que se encuentran no es agradable para recrearse.

Los puertos están transitando por un periodo de cambio en su propia estructura y en sus relaciones institucionales. Por lo tanto es menester unificar las situaciones de los puertos a nivel particular y regional. En la provincia de Buenos Aires existen puertos que son conducidos por la Administración Portuaria Bonaerense y otros que tienen Consorcios de Gestión, como en el caso del Puerto de Mar del Plata.

Ante el actual estado de cosas se hace necesaria una política de puertos que esté en consonancia con los intereses nacionales y una integración de los puertos argentinos, apuntando a un rol claro a nivel Mercosur y con el resto de los bloques regionales del comercio internacional. La clave está en encontrar un denominador común respecto de toda la operatoria portuaria, que permita establecer reglas de juego claras con la Aduana, Prefectura Naval, Migraciones y con todos los organismos que pueden favorecer o entorpecer el comercio internacional.

De esta forma se lograría desde el Consejo Portuario Argentino descentralizar la actividad portuaria, la que actualmente parece centrada en el Puerto de Buenos Aires.

III. Turismo de Cruceros

Descripción del Mercado de Cruceros

El mercado de los transatlánticos turísticos creció un 100 % en el último año y su desarrollo estuvo orientado a privilegiar otros destinos. A pesar de que Sudamérica tiene un porcentaje pequeño en el total de la actividad de cruceros, alrededor del 2 %, posee zonas con mucho potencial como la Patagonia y la Antártida.

Las empresas de cruceros están demostrando gran interés hacia el Cono Sur, y esto se debe a que la industria de cruceros está creciendo y necesita diversificar los destinos y por ende los productos que ofrece. Gracias a ello puertos como Montevideo, Buenos Aires, Ushuaia y Valparaíso cobraron gran impulso. También Mar del Plata podrá verse beneficiada con el crecimiento que tendrá en el Cono Sur la actividad de cruceros y la ciudad debe prepararse para cubrir con las exigencias que dicha industria genere.

El mercado de cruceros se encuentra actualmente dominando en un 64 % por 4 grupos principales: Carnival Corporation, la cual controla el 26 % del mercado y 5 marcas diferentes (Carnival Cruise Lines, Holland America Lines, Costa Cruise Lines, Cunard/Seabourn Cruises y Windstard Cruises); Royal Caribbean Cruises Ltd., que con sus dos marcas (Royal Caribbean International y Celebrity Cruises), tiene el 17 % de la industria; P&O Princess plc, que opera las líneas Princess Cruises, P&O Cruises, Swaan Hellenic, Seetours y Aida Cruises, las cuales representan el 11 % del mercado y Star/Norwegian Cruises Lines, que controla el 10 % del negocio a nivel mundial.

El 36 % restante de la capacidad de la industria es controlada por más de 70 líneas de cruceros, desde las de tamaño mediano que operan entre 2 y 4 buques hasta las pequeñas con sólo 1.

Las líneas interesadas en Sudamérica son:

- Costa Crociere S.A., esta compañía opera desde hace 50 años en Sudamérica y su objetivo principal se centra en Argentina y Brasil. Considera a Mar del Plata una buena alternativa que merece figurar en los itinerarios.

- Royal Caribbean Cruises Lines (RCI y Celebrity), está aprendiendo a vender este mercado pero sus preferencias son Brasil, pese a las dificultades operativas y tributarias que encuentra y obstaculizan el correcto desenvolvimiento de la actividad, y Buenos Aires, aunque están analizando nuevas posibilidades portuarias.

- Norwegian Cruise Line, con un 95 % de pasajeros norteamericanos esta empresa opera fuertemente en Sudamérica y se encuentra en plan de expansión. Incluye Puerto Madryn en su recorrido pero aspira a reemplazarlo. Ha detectado que Mar del Plata posee una muy buena posición geográfica en la ruta hacia Puerto Stanley, por lo que la está evaluando como destino.

- Radisson Seven Seas, sus pasajeros son norteamericanos de edad mayor y en su itinerario incluye Buenos Aires por los programas de excursiones que brinda. Considera que Mar del Plata es un buen destino siempre que se ofrezcan programas turísticos en tierra aptos para su público.

- Cunard/Seabourn Cruises, su mercado está compuesto por el 50 % de pasajeros norteamericanos y el 50 % del Reino Unido; se dirigen hacia los Fiordos Chilenos y hacia Buenos Aires por su entrada a las "pampas". Considera que Mar del Plata puede ser un destino fuerte para sus pasajeros pero que debe ofrecer excursiones en tierra que satisfagan sus necesidades.

- Holland América Line, tiene programados cruceros en Sudamérica hasta el 2003, su clientela es norteamericana mayor de 55 años que repite la experiencia del crucero, considera que la escala de Mar del Plata compite con el deseo de sus pasajeros de estar más tiempo en Buenos Aires.

- Princess Cruises, actualmente realiza itinerarios que incluyen Buenos Aires, Puerto Madryn y Puerto Stanley. Ha solicitado información sobre Mar del Plata porque podría ser una escala interesante si ofrece opciones atractivas en tierra.

En general, para todas las empresas el mercado Sudamericano es una opción atractiva de crecimiento a mediano y largo plazo. Lo consideran un producto exótico y poco común, capaz de atraer la clientela norteamericana y europea, además de verse seducidos porque la rentabilidad de este destino es alta comparada con la del Caribe.

La necesidad común de las líneas es que Mar del Plata brinde excursiones en tierra acordes a las cambiantes exigencias de los pasajeros, tales como programas de excursiones en tierra con transporte de calidad, guías calificados que hablen diferentes idiomas, programas culturales e históricos que cuenten la historia de la ciudad, recursos turísticos naturales, paseos de compra y restauración de calidad. Por otro lado la ciudad debe brindar las condiciones marítimas y operativas para el atraque de los cruceros.

Organismos

En Mar del Plata la institución que respalda las acciones tomadas al respecto es el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata y representando a la provincia de Buenos Aires, la Administración Portuaria Bonaerense. Dichos entes han iniciado una serie de gestiones coordinadas para alcanzar el objetivo.

En el ámbito internacional numerosas son las organizaciones que se relacionan con la industria de cruceros, siendo una de ellas Surcruise (Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur). Asociados a la misma se encuentran puertos de Chile, Uruguay, Ecuador y Argentina, y pronto se incorporarían puertos de Brasil, Venezuela y Perú entre otros.

Los puertos argentinos asociados a la misma son:

- Buenos Aires
- Comodoro Rivadavia
- Mar del Plata
- Puerto Madryn
- Ushuaia

Entre los fines que la asociación persigue se encuentra el de promocionar los destinos del Cono Sur con potencial de insertarse en el circuito de cruceros, integrándolos en una misma región y lograr de este modo una promoción y difusión coordinada y eficiente. El fin último de la organización es incorporar a los puertos sudamericanos como destinos regulares y continuados de las líneas de cruceros internacionales.

Perfil del Crucerista

Dentro de las características de los de los cruceristas pueden considerarse las siguientes:

- Nivel socioeconómico: medio, medio - alto y alto.
- Edad promedio: 50 años.
- Lugar de procedencia: Estados Unidos, Canadá, Europa y Asia.
- Composición del grupo: parejas y solteros.
- Ocupación: profesionales y pensionados.
- Motivación: descanso, deportes, recreación.
- Ambos sexos
- Exigencias: calidad y atención exclusiva y personalizada.
- Elasticidad al precio: poco sensibles, ya que por tratarse de un producto suntuario y debido al nivel socioeconómico de los usuarios, ante una variación de hasta un 50% aproximadamente en el precio, estarían dispuestos a consumir el producto.

El producto pretende satisfacer necesidades en su mayoría sociales como el esparcimiento, la evasión, intercambio cultural, de acceso a la información y la socialización; al mismo tiempo que denota intenciones de cubrir en el usuario

necesidades de índole superior como las de autoestima, por medio de la demostración de status y prestigio.

Análisis de Viabilidad

Si entendemos por viabilidad: la posibilidad de ... o la conveniencia de ... realizar un proyecto dado, cinco son los tipos de viabilidades a tener en cuenta.

- Viabilidad técnica
- Viabilidad legal
- Viabilidad económica
- Viabilidad política
- Viabilidad gerencial

Mar del Plata como ciudad marítima posee óptimas condiciones para recibir visitantes arribados en buques. El paisaje desde el mar forma una bahía con interesantes y atractivos edificios y colores que invitan a la ciudad. En dicho sector se cuenta operativamente con bitas de amarre y el área de la terminal es independiente del canal de acceso de los buques de carga, con lo que se evitan demoras para la operación de los buques de pasajeros.

La escollera norte comprende, de N a S, un muelle en su parte interna de 320 que le brinda a un buque de pasajeros, además de un amarradero de cruceros con una eslora de 210 mts., manga de 26 mts. y un calado de 14,20 mts, servicios como: abastecimiento de combustible, contenedores de residuos, agua potable y provisiones. Los visitantes pueden encontrar en los alrededores una oficina de información, Bancos – Cambio de moneda, teléfonos públicos, tiendas, restaurantes, servicios de transporte, baños públicos y oficinas de correo. Las distancias son, al centro de la ciudad de 5 Km. y al aeropuerto de 15 Kms. Los caminos de aproximación permiten el rápido acceso a la Escollera Norte en cualquiera de los medios de transportes elegidos (taxis, remises, traffics o automóvil particular) en cualquier época del año y un fácil acceso a cualquiera de los puntos de interés de la ciudad.

A su vez, Mar del Plata como ciudad turística está conectada a los principales puntos emisores del país por vía aérea y terrestre.

La mayoría de los atractivos de mayor potencial para ofrecer a los cruceristas se encuentran dentro de un radio de 20 km., con excepción del Museo Juan Manuel Fangio.

El Consorcio Portuario Regional Marplatense lograr alcanzar con la Armada Argentina en octubre del año pasado firmó un acuerdo en donde ambas partes acordaron el cede a la Administración de Puertos de la Provincia de Buenos Aires, un sector de la escollera norte sobre el que se proyecta construir la terminal de cruceros. Las obras se preveen que podrían ser terminadas para el 2003.

La viabilidad gerencial ya cuenta con la gestión conjunta de todos los sectores relacionados con el acontecer del puerto, especialmente el Consorcio Portuario Regional Marplatense , el que dejara en manos de la Consultora Bemello - Ajamil & Parterns Inc., a la cual se le encomendo, a los efectos de conocer la demanda potencial de cruceros que arriben a la ciudad un Estudio de Mercado. La Consultora previó que la meta más razonable para la proyección a un periodo de 10 años consta en captar entre 72.500 y 110.000 pasajeros, los cuales representan la visión más pesimista y la más optimista respectivamente.

el estudio y análisis de la viabilidad de la ciudad en conjunto para convertirse en destino de cruceros. En la temporada 2005/2006 Mar del Plata recibiría 30 cruceros.

La viabilidad económica estaría asegurada de construirse una terminal acompañada de acciones promocionales, lográndose el arribo de cerca de 40 embarcaciones por año. Por último la viabilidad política parece estar dada al contar el Consorcio, a nivel local, con el apoyo provincial.

La ubicación de la terminal está determinada desde el momento en que el puerto fue concebido. Pero las condiciones que presenta el espigón en la actualidad atenta contra esa pretensión.

El puerto de la ciudad está siendo estudiado como futuro puerto de paso o terminal de cruceros, variando los requerimientos en cada caso. Para la terminal de cruceros se necesita una estructura de apoyo más fuerte de la que actualmente existe, siendo la más crítica la relacionada con el transporte aéreo. Si la ciudad aspira a convertirse en una terminal de cruceros, debe contar con un sistema de aproximación de pasajeros extranjeros directo y cómodo y la escollera norte debería adaptarse a las condiciones y estándares del turismo internacional. El hecho de que la ciudad se convierta en una terminal de cruceros significaría un alto valor agregado para la misma. La estrategia sería primero insertarse en el mercado de cruceros como puerto de paso para luego llegar a convertirse en una terminal de cruceros, una vez afianzada la imagen de la ciudad como destino a nivel internacional.

Si comparamos los puertos, el de Capital Federal y la ciudad de Mar del Plata, ambos pueden convertirse en prósperos destinos de cruceros, pero la operatividad y maniobrabilidad que cada puerto ofrece hace a la diferencia. La ciudad no posee atractivos turísticos – recreativos de jerarquía internacional pero cuenta con un puerto de ultramar, que si fuera dragado periódicamente, presentaría la gran ventaja con respecto al de Buenos Aires, de ahorrar horas de difíciles maniobras.

El puerto marplatense debe asegurar también la permanente presencia de remolcadores, efectuar un periódico dragado de su canal de acceso y ser promovido internacionalmente.

Las claves para competir en el transporte internacional parecen ser: bajar los costos, optimizar recursos, menores tiempos de llegada, aprovechamiento integral de los diversos modos de transporte y cadenas de solidaridad logística.

IV. Propuestas

Acciones que deben emprenderse y llevarse a cabo lo antes posible con el propósito de lograr una salida a la crisis:

- Finalizar la construcción del espigón perpendicular a la escollera sur como obra de gran importancia para lograr la contención de la arena que se acumula en el sector. Complementar dicha obra con el dragado constante del canal de acceso al puerto implementando el equipo que permita el refulado de la arena hacia las playas del norte. Recuperar el antiguo calado permitiría el acceso directo desde el océano a buques de gran tamaño; lo que significaría una herramienta fundamental para el desarrollo del puerto y la ciudad y también un estímulo para la actividad pesquera.

- Crear y modernizar el equipamiento y la infraestructura portuaria como uno de los primeros pasos hacia la eficiencia operativa de la terminal tanto en los

aspectos comerciales e industriales como aquellos relacionados con la actividad de cruceros. La mejora de la escollera norte y la posterior construcción de una estación de cruceros, ya sea para como puerto de paso o terminal de pasajeros, se constituye en un ejemplo.

- Solucionar en el ámbito legal, lo concerniente a las jurisdicciones operantes en el sector portuario lo que no hace más que dificultar y entorpecer el accionar de las autoridades competentes. Lo anterior no solo atendiendo a lo paisajístico (cementerio de barcos) sino también a lo operativo y sus efectos en la capacidad de maniobrabilidad de los buques y administrativo.

- Actualizar la legislación vigente, agilizar las operaciones mediante un sistema informático y eliminar la burocracia, se plantean como medidas urgentes si de mejorar la competitividad se trata. Estas beneficiarían a la actividad comercial y la turística.

- Reestructurar y modernizar los accesos al puerto, siendo el reestablecimiento del ramal ferroviario y la construcción de un camino de circunvalación esenciales para bajas costos de transporte. En lo que a circulación interna se trata es conveniente que la infraestructura vial se adapte a las exigencias del tráfico de camiones pesados y turísticos. También entre las medidas a tomar para lograr una máxima operatividad es optimizar el uso de algunos lugares en el puerto, como la manzana de los circos, espigones, escolleras, etc.

- Gestionar entre los entes al frente de los puertos de la región, como el de Quequén, Bahía Blanca, Buenos Aires y La Plata, una política de puertos que coordine y organice la actividad de cada uno, evitando de este modo la excesiva competencia y logrando un armonioso operar conjunto. Como ejemplo relacionado a la actividad de cruceros se me ocurre como una estrategia que el Puerto de Mar del Plata y el de Buenos Aires se promocionen juntos como destinos. Como lo explicara antes, el segundo ocuparía internacionalmente el rol de puerto de cabecera argentino y por ende se constituye en el punto en el que el puerto de Mar del Plata debe apoyarse para captar líneas de cruceros en su viaje hacia la Patagonia.

- Estimular desde el sector público iniciativas como la remodelación del Complejo Gastronómico del Puerto o la confitería en extremo de la escollera sur, para de esta forma embellecer el paisaje del sector. Dichas iniciativas deberían ir acompañadas de obras públicas como adecuada señalización, mejoramiento del asfalto, parquización, etc. El impulso que el Consorcio Portuario de Gestión marplatense le está otorgando a la actividad de cruceros es el inicio de una serie de gestiones públicas y privadas.

- Lograr a través de la modernización del puerto, a nivel legal, operativo, administrativo, comercial y estructural, un equilibrio entre las múltiples actividades que allí se realizan y la actividad turística, para de este modo sacar a flote uno de los sectores más tradicionales de la ciudad y con mayor potencial de desarrollo para la región. De este modo se cumpliría el objetivo inicial que tuviera el puerto en su origen: convertirse en un puerto de ultramar alternativo al puerto de Buenos Aires, cubriendo actividades tan diversas como la actividad pesquera y de cargas y aquella relacionada con el transporte de cruceros.

Conclusión

El Puerto de Cruceros no solo es una opción que se plantea sino también una oportunidad que se debe aprovechar.

La modernización y creación de infraestructura portuaria es un elemento central en esta iniciativa.

Como con todo desarrollo a gran escala, el futuro Puerto de Cruceros de Mar del Plata, necesita y debe contar con una estructura formal de responsabilidades que sirva a la vez de apoyo gubernamental y privado, ambos sectores: el público y el privado, cooperando y participando en base a los roles planeados previamente.

Bibliografía

- Álvarez, Adriana. Mar del Plata. Una historia urbana – Fundación Banco de Boston: Buenos Aires, 1991.
- Anuario Estadístico de la República Argentina 1998. Publicaciones del INDEC. Buenos Aires, 1998.
- Callizo Soneiro, Javier. Aproximación a la geografía del turismo – Editorial Síntesis S.A.:Madrid, 1991.
- Cicalese, Guillermo. Gestión provincial portuaria: privatización y conflicto de intereses con el gobierno local. El caso del puerto de la ciudad de Mar del Plata UNMP, 1994.
- Lagrange, Alberto. Mar, Playas y Puerto - Ediciones Fundación Bolsa de Comercio de Mar del Plata: Mar del Plata, 1993.
- Libro Diamante Histórico y Periodístico 75º Aniversario. Diario La Capital: Mar del Plata, 1980.
- Mazondo, José O. El nuevo rol de los puertos argentinos – Editorial Poligrafik Proamar: Buenos Aires, 1996.
- Nassir Sapag Chain. Criterios de evaluación de proyectos – Editorial McGraw-Hill: Colombia, 1995.
- Roccatagliata, Juan Alberto. Redes de movilidad y asentamientos humanos.
- Sebreli, Juan José. Mar del Plata. El ocio represivo – Editorial Tiempo Contemporaneo S.R.L.: Buenos Aires, 1970.
- Torruco Marqués, Miguel y Ramírez Blanco, Manuel. Servicios Turísticos.
- Varsavsky, Oscar. Proyectos Nacionales – Ediciones Periferia S.R.L.: Buenos Aires, 1972.
- Yves, Marcelo Ghys. La pesca en el Puerto de Mar del Plata - Universidad Provincial de Mar del Plata. Instituto para la Investigación de los problemas del mar: Mar del Plata, 1973.
- Con Todos. Publicación mensual de Supermercados Toledo. Mar del Plata, 1994. Suplemento N° 12.
- Con Todos. Publicación mensual de Supermercados Toledo. Mar del Plata, 1997. Suplemento N° 52.
- Con Todos. Publicación mensual de Supermercados Toledo. Mar del Plata, 1999. Suplemento N° 66.
- Con Todos. Publicación mensual de Supermercados Toledo. Mar del Plata, 1999. Suplemento N° 72.
- Con Todos. Publicación mensual de Supermercados Toledo. Mar del Plata, 1999. Suplemento N° 73.
- Con Todos. Publicación mensual de Supermercados Toledo. Mar del Plata, 2001. Suplemento N° 95.
- Puerta a Puerto. Ediciones AMNEG S.R.L. La Plata, 2001. Suplemento N° 46.

-Consortio Portuario Regional de Mar del Plata. "El Retrato del Puerto". Revista Nro. 4, Año I. Septiembre de 2001.

-Consortio Portuario Regional de Mar del Plata." El Retrato del Puerto" Revista Nro. 3, Año I. Febrero del 2001.

-Diario La Nación " Los Cruceros con más adeptos en el Cono Sur". 19 de Septiembre de 2001, pagina 10, sección 2, Economía y Negocios.

Informantes claves: Sr. Eduardo Pezzati, Ingeniero Dell' Olio Mario e Ing. Ricardo Polverino

Páginas web consultadas: www.mardel-web.com.ar; www.gba.gov.ar; www.puertosbonaerenses.com; www.pymesmdp.com.ar; www.surcruise.com y www.puertomdq.com