

Entrevista al Dr. Diego Amigo integrante del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata

“El puerto puede ser una gran herramienta de desarrollo productivo”

Diego Amigo abogado. Representa desde diciembre de 2007 al municipio de La Plata en el Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata.

por **Cecilia Garibay**

Lic. en Comunicación Social.
Docente de la FPyCS, UNLP.



– ¿Qué es el Puerto La Plata?

–Para explicar su naturaleza hay que decir que es un puerto público administrado desde septiembre del año 1999, a través de un decreto provincial, por un Consorcio de Gestión, encargado de la administración y la explotación de todas las actividades que se desarrollen en el puerto. Este consorcio tiene reglamentadas sus funciones, sus atribuciones y sus obligaciones en el mismo decreto que le dio origen, y también están pautadas las funciones del directorio. El directorio es el organismo decisorio, es quien se encarga de tomar todas aquellas disposiciones que, en un principio, son puestas a consideración por el Consorcio.

– ¿Qué lugar ocupa en esa estructura?

–Soy miembro del Directorio del Consorcio de Gestión, en representación del municipio de La Plata. Ejercí el cargo desde que asumí la gestión del intendente Pablo Bruera.

El Directorio está integrado por representantes del sector público, uno por cada municipio de la región: La Plata, Berisso y Ensenada. También está presente el sector empresarial, con un representante de las Cámaras de las Empresas que comercian con el puerto; alternadamente hay un representante de la Cámara de Comercio de la zona de influencia, que en este momento es la Cámara de Comercio de Berisso, pero va rotando. Y finalmente están representadas las Asociaciones Gremiales de los Trabajadores Portuarios por un lado y también Ferroviarios, porque tengamos en cuenta que al Puerto llega una línea ferroviaria de carga desde Río Santiago. El decreto Nº 1.596 establece un Directorio de nueve integrantes que durarán en sus funciones tres años, que pueden ser nuevamente designados al vencimiento de sus mandatos y sin límite de períodos.

– ¿Qué significó la decisión tomada por la provincia en el año 1999 para la vida del puerto?

–Lo que se buscó con la creación de la figura del Consorcio de Gestión es darle un mayor margen de independencia. Cada uno de los que esté a cargo de administrar el puerto lo pueda dotar de acuerdo a las características y necesidades de la región; que pueda hacer del puerto una herramienta más dinámica para todo el desarrollo de la zona de influencia. Esos fueron los objetivos del gobierno provincial cuando se crearon las figuras del consorcio. Hay que decir que no solamente existe consorcio en La Plata sino que hay en todos los puertos de mayor infraestructura de la provincia de Buenos Aires y, en aquellos que son más reducidos, tienen la figura de las delegaciones.

–¿Cuál es su percepción sobre la participación de los municipios en el consorcio?

–Desde mi experiencia en el directorio creo que en las gestiones anteriores había una falta de apertura y lo que veo actualmente es una fuerte política desde quien está administrando el Consorcio de la Gestión actual, de apertura y de integración del puerto a toda el área de influencia y a las comunidades de la región; a todos aquellos que tienen intereses directos o indirectos en las actividades normales de explotación del Puerto.

–¿Qué destacaría de las acciones llevadas a cabo por el Consorcio de Gestión?

–Entre las obras realizadas hasta ahora por el consorcio, se pueden destacar el plan de dragado, la recuperación del patrimonio histórico de la Estación Dock Central y la obra de reparación y crecimiento de las escolleras en el Canal de Acceso.

–¿Cuáles son las actividades que particularizan a este puerto en función de su regionalización?

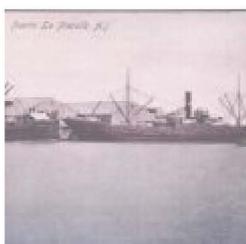
–Las actividades que están íntimamente relacionadas con la vida y la economía de la región tienen que ver, en primer lugar, con las empresas que están instaladas en las zonas más cercanas al puerto, es decir las industrias de Berisso y Ensenada. Desde hace tiempo existe una relación con la destilería Repsol de Ensenada, con Petrokem, con Astillero Río Santiago, con Zona Franca y también dentro de la jurisdicción portuaria que es muy extensa, se encuentra enclavado un puerto privado que es el Puerto Roca, desde el cual opera Siderar.

Por otro lado, tenemos que ver desde el municipio cómo este puerto, pasa a relacionarse con otros actores del partido de La Plata, por ejemplo, que deben verlo como una oportunidad, conjuntamente con el acompañamiento de las gestiones municipales de la zona y de las empresas que están trabajando e invirtiendo en el puerto. En este marco donde el gobierno provincial plantea generar una mayor inversión portuaria en toda la provincia, es que vamos a ir generando determinadas medidas, para que el puerto pueda volver a ser lo que fue en algún momento: una zona que generaba movimiento productivo y laboral. Que sea una herramienta eficaz y dinámica para toda la zona y que los emprendimientos productivos puedan hacer uso de él. Es fundamental que el puerto pueda ser visto y utilizado como una herramienta de desarrollo comercial y regional.

Hoy somos partícipes directos de una etapa en la que el puerto ha dejado de ser un puerto petrolero para pasar a ser un puerto de características intermedias.

–¿Qué significa esa variación?

–Se habla de características intermedias porque se están desarrollando obras de ampliación en la infraestructura del puerto para aumentar la gama de posibilidades de todas



aquellas empresas que tengan intenciones de venir a realizar inversiones productivas con el puerto. Concretamente hoy, el directorio está examinando proyectos de inversión que tienen que ver con la posibilidad de instalar, en un futuro no muy lejano, dos terminales de contenedores en predios portuarios.

Tengamos en cuenta que nuestro puerto, a diferencia de otros, cuenta con predios y áreas disponibles para concentrar distintas actividades. Esto permite que desde afuera se vea como una posibilidad para instalarse e invertir.

–¿La idea es trabajar en paralelo con el puerto de Capital Federal?

–En contacto con la realidad y con otros puertos de la provincia, vemos que el puerto de Buenos Aires presenta, por distintos motivos, un colapso de la infraestructura que tiene, en relación a la demanda. Es más que oportuno que se vea al Puerto La Plata como uno de los puertos con mayor crecimiento. Para que en un futuro, con inversión, con las medidas y decisiones necesarias de los gobiernos de la provincia y municipios respectivos, pueda tener la infraestructura que requiere para que se lo pueda considerar como un puerto alternativo al de Buenos Aires. Todavía estamos en una etapa de transición.

–Pero este proceso ya se ha iniciado...

–Sí. También está operando desde hace un mes, en una nueva área de depósito fis-

Un puerto con historia

Años 580-1629

Juan de Garay distribuye lotes linderos a Buenos Aires, incluye las tierras de Santa Ana (hoy Magdalena) y da nombre al Valle de Santiago (hoy Río Santiago) e Isla del Gato (actuales márgenes del Arroyo del Gato). El primer Gobernador criollo, Hernando Arias, regaló las tierras al Dr. Bartolomé López, quien posteriormente las vendió al Dr. Gutiérrez Barragán, de allí en más conocidas como la Ensenada de Barragán.

1730

El gobernador de Buenos Aires, Dr. Bruno Zabala, envía una carta al Rey de España, acompañada por un plano, en la que se informaba sobre la existencia de un puerto natural donde se realizaban todo tipo de maniobras comerciales. Hablaba del Fuerte Barragán.

1801

Construcción definitiva del Fuerte Barragán en mampostería, con ocho piezas de artillería, dos garitas para centinelas, dos almacenes para pólvora y pertrechos, la cuadra para la tropa, una cocina y una habitación para el oficial.

1806

Se repele desde el Fuerte el primer intento de invasión inglesa. En 1807, luego de varios intentos menores, las fuerzas inglesas desembarcan en la Ensenada de Barragán.

1810

La Primera Junta de Gobierno, cuatro días después de la Revolución de Mayo, resolvió declarar al Puerto de Ensenada como puerto libre.

1857

El Fuerte Barragán se convierte en puesto sanitario ante el arribo de pasajeros con fiebre amarilla provenientes de Montevideo. Hoy el Fuerte Barragán ha sido declarado Monumento Histórico Nacional y está a cargo de la Dirección de Cultura de la Municipalidad de Ensenada.

1866

El agrimensor Luis A. Huergo confecciona el primer plano de la localidad de Ensenada.

1869

Se promulga una ley que beneficiaba impositivamente a todos aquellos saladeros que se radicaran al sur de la Ensenada de Barragán.

1871

Se desata una terrible epidemia de fiebre amarilla en la ciudad de Buenos Aires, donde Juan Berisso tenía instalado su saladero. A partir de ese momento se trasladó hacia las nuevas tierras. Sus trabajadores, alrededor de 100, fueron radicándose cerca de su fuente laboral. A partir de ese momento, se adoptó el nombre de Berisso para las tierras ocupadas por los trabajadores. Por ley provincial se establece luego, como fecha fundacional de la ciudad de Berisso, el 24 de junio de 1871.

1872

La Compañía Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada realiza el primer tendido de vías y construye la estación junto al Fuerte Barragán. Fue la primera empresa que llegó a la región desde la ciudad de Buenos Aires. La línea llegó a Ensenada el 31 de diciembre, y su estación estaba ubicada junto al Fuerte Barragán, con desvíos que llegaban a los muelles ubicados en el Arroyo Doña Flora.

1882

Con la fundación de la Ciudad de La Plata se inaugura el ramal definitivo entre La Plata y Ensenada. El 30 de agosto de 1887 se inaugura la Estación 19 de Noviembre, actual Pasaje Dardo Rocha; los Talleres Tolosa y el ramal desde Tolosa a calle 1 y diagonal 80.

Entrevista al Dr. Diego Amigo integrante del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata



cal, dos galpones que se han reciclado y un muelle, ubicado sobre la cabecera oeste, del lado de Ensenada. Esto hace que el puerto vaya incrementando su infraestructura, y de esta manera se logra un mayor movimiento de ingresos. El área de depósito fiscal se está utilizando para la custodia y el depósito de vehículos automóviles importados que todavía no están nacionalizados. Ha habido un fuerte incremento desde el año pasado en el movimiento de automóviles y se espera que esta tendencia continúe. Además tenemos a la Empresa COPETRO, que desde hace años está ubicada en el puerto y desde el Directorio estudiamos otros proyectos productivos que están interesados en instalarse en el puerto. Justamente le aportarían una diversificación en las actividades con las que hoy se trabaja.

–Como representante de la Municipalidad de La Plata, ¿está trabajando con otras áreas sobre la importancia del puerto para el desarrollo local?

–El objetivo planteado por el intendente desde que inició su gestión es que el municipio dé la mano y trabajando coordinadamente entre todas aquellas áreas que tengan relación con las actividades del puerto y las áreas de desarrollo productivo, podamos ir entre todos elaborando una agenda de trabajo en la cual delineemos aquellas medidas y tareas que hay que desarrollar, para que acompañemos este proceso de acercamiento y de integración. Tengamos en cuenta que hay una realidad, que ya sea por falta de gestiones o por desintereses que han sido fruto del pasado, el puerto esta un poco rezagado y en el olvido de quienes tuvieron alguna relación o cargo. Se intenta revertir esta situación.

–¿Comparte la idea de que para la ciudadanía platense el puerto es algo desconocido?

–Por supuesto. Primero hay una desinformación generalizada de la sociedad en su conjunto de lo que es el puerto, de lo que se hace, para qué sirve. Desde el municipio apuntamos a realizar un trabajo de socialización. En los próximos días se inicia un ciclo de visitas para escuelas secundarias de la ciudad de La Plata, para que justamente los jóvenes empiecen a ver que tienen un puerto a 10 kilómetros de la ciudad, que posee una carga histórica muy fuerte para toda la región, y que está íntimamente relacionado con la fundación de la ciudad de La Plata. La historia nos esta marcando de qué manera tenemos que trabajar, nos dice que el puerto tras su origen fue un elemento de transformación social, que generó que se conformaran dos comunidades como son Berisso y Ensenada, distintas generaciones han experimentado la importancia de tener un puerto. Desde el municipio de La Plata vamos a acompañar este proceso.

–Pensando en esa historia, ¿cuál es la relación entre el puerto y las PyMES regionales?

–Notamos que el puerto tiene una inmensa potencialidad: puede generar para toda la región una herramienta de desarrollo productivo para todos los sectores que la integran y no sólo para aquellos que hoy se encuentran cerca del puerto o trabajando en él. Con los proyectos de inversiones que se están analizando y que es muy factible que se concreten

1884

Comienza la construcción de un nuevo puerto en la Ensenada de Barragán, entre las localidades de Ensenada y Berisso, que fue denominado Puerto La Plata.

1889

El 7 de setiembre se inaugura la prolongación de la vía hasta el Hipódromo La Plata y desde allí a Río Santiago, pasando por el Dock Central del Puerto La Plata. El 1º de octubre de 1906 se inaugura la nueva estación La Plata en su actual emplazamiento.

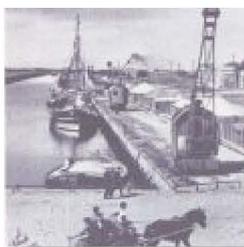
en un mediano plazo, tenemos que ir elaborando una agenda con los distintos actores, para englobar y comprender no sólo aquellos que hoy logran llegar al puerto, sino a todos los emprendimientos productivos, industriales y comerciales, incluidas las PYMES. El marco de posibilidades para estos actores económicos es muy amplio y deseamos que esto que hoy se trabaja como proyecto se concrete, porque de esa manera va a generar un desarrollo no sólo para las comunidades directamente relacionadas con el puerto sino también para aquellas que integran el área de influencia. Esperamos que en un futuro no muy lejano, pueda ser visto como un puerto alternativo para la salida de todo tipo de producción. Las diferentes gestiones municipales que integran el consorcio y también los sectores empresariales tenemos esa ilusión de ver una real reactivación del Puerto La Plata para el crecimiento local.

– ¿Cuál es la tarea entonces para este Consorcio de Gestión del Puerto La Plata?

– En el acto de apertura de las Jornadas de Desarrollo Local, realizado en el Salón Dorado de la Municipalidad de La Plata, el gobernador Daniel Scioli planteó la posibilidad de pensar en la región como un gran polo de desarrollo portuario, con instalación de otras industrias y nuevas posibilidades de inversión para la ciudad de La Plata, gracias a un posicionamiento geográfico junto con Berisso y Ensenada, que los favorece ampliamente.

Esa idea es la que subyace en cada una de nuestras acciones. Esperamos que entre todos los actores sociales podamos ir ayudando y acompañando el proceso, en el que toda la región vuelve a ver al puerto como una vía de desarrollo y de despegue para las comunidades.

Entrevista al Dr. Diego Amigo
integrante del Directorio del Consorcio
de Gestión del Puerto La Plata



El Puerto La Plata

La construcción comienza en enero de 1884 y finaliza el 30 de marzo de 1890. La empresa encargada de la obra fue Lavalle, Médici y Cía. Francisco Lavalle y Juan Médici se encargaron personalmente de la dirección de las tareas de infraestructura, remoción de tierras y dragado, mientras que el ingeniero holandés J.A. Waldorp, autor de los planos, fue el director técnico en la etapa de ejecución. Los responsables de la obra fueron destacadas personalidades de la época.

En 1904 la Provincia de Buenos Aires vende al Estado Nacional el Puerto La Plata. Desde entonces y hasta 1917 se inaugurarían los frigoríficos Amour S.A. y *La Plata Cold Storage Co. Ltd.*, posteriormente adquirido por la Compañía Swift de La Plata.

En el año 1925 se inaugura la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, hoy Repsol YPF Ensenada. A fines de los años 50, YPF firma un convenio con la Administración General de Puertos, por la que se entregó a la petrolera –entonces estatal– el uso exclusivo del 70 por ciento de las instalaciones portuarias. En la década de los 90, el gobierno nacional dispuso la privatización de la empresa, la que se convierte en la actual Repsol YPF.

En 1974 se crea Petroquímica General Mosconi. La planta de tratamiento de carbón de petróleo COPETROS.A. aparecerá en 1983 y en 1992 abre sus puertas PETROKEN Petroquímica Ensenada S.A., con una inversión de 200 millones de dólares. Este último año, el gobierno de la Provincia de Buenos Aires toma medidas para la reactivación regional. En ese marco, a partir de la transferencia desde Nación, el Estado bonaerense recupera el Puerto La Plata, en el que invierte casi 30 millones de dólares en infraestructura. En forma simultánea, se reflota una antigua ley de 1907 de creación de zonas francas.

Finalmente en 1999, por decreto del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Nº 1.596 se crea el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata.

www.puertolaplata.com