

PODER LEGISLATIVO



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO
ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR
REPUBLICA ARGENTINA

PARTICULARES

Nº 67

PERIODO LEGISLATIVO

2012

EXTRACTO SR. JUAN BENZO NOTA ADJUNTANDO PROYECTO PARA LA
REALIZACIÓN DEL "PUERTO GAUCHO RIVERO".

Entró en la Sesión de: 22 NOV 2012

Girado a Comisión Nº

C/B

Orden del día Nº _____

Ushuaia, martes, 02 de octubre de 2012

SEÑOR PRESIDENTE
LEGISLATURA PROVINCIAL
Dn. ROBERTO CROCIANELLI
S/despacho

Provincia de Tierra del Fuego Antártida e islas del Atlántico Sur Poder Legislativo PRESIDENCIA		
REGISTRO N° 127h	03 OCT 2012	HORA 13:15
FIRMA		

De mi consideración

Tengo el agrado de dirigirme al Sr. Presidente de la Legislatura a los efectos de solicitarle se incorpore en la agenda de asuntos entrados de particulares, el presente proyecto que versa sobre el servicio portuario provincial.

Si en principio se trató de un proyecto alternativo al del Puerto Caleta la Misión aborda una realidad ineludible, encontrar un sitio sobre la costa atlántica del territorio provincial apto para un emprendimiento tal resulta -dada la sumatoria de dificultades- casi imposible.

Como se detalla en la presentación, toda el litoral abierto ha sido evaluado y no pudo resolverse favorablemente. No es sino sobre aguas del Canal Beagle que debe buscarse una opción. En este caso, sus ventajas y beneficios están contenidas en el mismo y fundamentalmente se trata de una opción racional para descargar las presiones -fundamentalmente de atraque y maniobra- que tiene el Puerto de Ushuaia, así como la incidencia visual y operativa del movimiento de contenedores. Y como se explicita en el mismo, tener espacio que ofrecer para el mercado internacional de contenedores en tránsito que -de nuevo me remito al informe sobre Caleta La Misión- debe buscar tres mil quilómetros al norte sitio para llevar a cabo su intercambio.

A ello se deberían sumar las ventajas directas e indirectas de otras áreas del territorio y la incidencia que ello implicaría para nuevos asentamientos y polos de desarrollo, que muy bien podrían resultar complementarias de Puerto Almanza y las rutas complementarias de las zonas involucradas.

Si se le suma a ello que, tal vez, se podría llegar a contar con apoyo de la Nación para el emprendimiento y que por otro lado su concreción sería un hito en el manejo de un recurso genuino de soberanía y evitar transferir ganancias a los particulares, máxime considerando que se están reestatizando empresas que en otra década se privatizaron, no puede dejar de considerarse esta alternativa como decididamente favorable y superadora de la situación actual.

Se parte de la base de que es posible mantener dentro de la administración estatal la totalidad de la actividad portuaria.

*FASE A SECRETARIA LEGISLATIVA Y
FASE A COMOCOMIANTO
de COP SRES LEGISLADORES*

PODER LEGISLATIVO SECRETARIA LEGISLATIVA	
10 OCT 2012	
MESA DE ENTRADA	
N° 07	1455
FIRMA	


Don Roberto Luis CROCIANELLI
Vice Gobernador y Presidente
Poder Legislativo

Inclusive sus prestaciones como tal, a la luz de las características oceanográficas serían muy ventajosas y, si se reactivara la obra pública en materia de caminos, sería hasta una excelente alternativa al Puerto Caleta la Misión, cuyos costos, conveniencia técnica y operatividad siempre han dejado y dejarán dudas, particularmente porque hay muchos "detalles e inconsistencias" en los proyectos obrantes en los Expedientes 004215 SH 2009 y 017336 MO 2010 que hacen pensar que no todo lo escrito responde a lo pensado y que no todo lo pensado responde a lo que la lógica y la conveniencia política de la Provincia estén a salvo.

Se acompaña proyecto denominado Puerto Gaucho Rivero en 27 fojas.

Solicito el acompañamiento de los legisladores de la Provincia para que esta presentación tome estado parlamentario.

Sin otro particular saludo a usted muy atentamente.


Juan Benzo
DNI 18708105
Kuanip 1925



Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"



Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"

"No hay soluciones fáciles, solamente respuestas inteligentes"
"Allí donde hay un puerto inicia una ciudad"



Terminal Portuaria "Gaucha Rivero"
Introducción: Ventajas comparativas



Croquis sobre Carta Náutica H 477

Gráfica sobre vista satelital

- 1. Puerto de la Provincia**
- 2. Ubicación Preferente**
- 3. Punta Relegada, Accidentes y Entrada del Mar**
- 4. Accesibilidad**
- 5. Incorporación de las islas Gable y Warú: Geopolíticas**
- 6. Demanda Prevista**
- 7. Efecto Económico sobre el área y las rutas**
- 8. Financiación**
- 9. Efectos del proyecto**
- 10. Dirección Provincial de Ingeniería Civil.**

Introducción:



Terminal Portuaria "Gaucha Rivero"
Ventajas comparativas.



Mientras resuenan los ecos de la propuesta hecha sobre la realización del Puerto "Caleta La Misión" y los puntos de vista del todo críticos desarrollados sobre la potencial ampliación del puerto de Ushuaia contenidos en aquél, la actual resume los objetivos expresos de la política portuaria y ofrece una alternativa con ventajas comparativas que no pueden soslayarse.

La obra portuaria a realizar –un muelle de quinientos metros- equivale al esfuerzo propuesto a realizar sólo en la ciudad de Ushuaia, sobre el que resta definir su ubicación.

El resto de la obra, una playa de 180.000 metros cuadrados y un tramo de ruta sobre la costa de 1.300 metros, todas sobre tierra firme, tiene costos sensiblemente menores confrontados éstos a la magnitud de la inversión a realizar en Río Grande.

La ubicación ofrece al mismo tiempo acceso a aguas profundas y fondeaderos próximos que el proyecto "Caleta La Misión" prefiere ignorar o asumiendo que ello es un problema, evita explicar la forma de resolverlo. Estos fondeaderos -para todo tipo de embarcaciones como se desarrolla más adelante- poseen un régimen de mareas, corrientes y vientos predominantes privilegiados con respecto a su locación al norte de la isla e iguales o muy similares a los conocidos en Ushuaia, que incluso permiten proyectar obras complementarias en el mediano plazo.

Es importante destacar que el diseño final de la obra propuestas en bahía Relegada incluso tiene el recurso de elegir la orientación final más conveniente para obtener el mejor amparo contra vientos y oleaje que pueda ofrecer la isla Yunque, cercana y ubicada oponiendo su presencia a los vientos predominantes del sureste. Al oeste el casco histórico de Harberton ofrece un reparo más sin comprometer para nada el patrimonio cultural de la Provincia.



Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"

Si bien al momento de producir el presente no se posee un estudio de altura máxima de olas del sitio en particular, los registros generales del Canal Beagle arrojan valores menores que los que se conocen en la costa atlántica.

Este traslado de condiciones de marea, oleaje y vientos nos permite presuponer que los días operables de la Terminal Portuaria "Gaucho Rivero" se asemejan en cantidad a los que cuenta el Puerto de Ushuaia, sin los extremos que pudieren registrarse kilómetro y medio adentro del litoral riograndense.

Esta afirmación se realiza oponiendo registros conocidos para emitirla, contrastando con la elaboración de tablas realizadas sobre factores impredecibles para pretender ofrecer resultados ciertos.

El fondo que el Hidrografía Naval registra en el sector es roca y pedregullo lo que resulta adecuado para la construcción de escolleras auxiliares, en el supuesto que esta obra resultare necesaria.

Si bien la distancia a la ciudad de Río Grande es mayor que la propuesta, la búsqueda de alternativas conoce antecedentes como los estudios en sitios como Bahía Thetis, Bahía Buen Suceso, Bahía Valentín y Puerto Español, no sólo con distancias mayores sino incluso incursionando en la costa sur de la isla mencionados en el proyecto de referencia.

Resolver el problema de la logística portuaria de tránsito de mercaderías desde y hacia Río Grande, según el estudio presentado que explica la viabilidad de la Terminal "Caleta La Misión" arroja cifras que superan el presupuesto total de la obra que incluso pudieran justificar inversiones de infraestructura vial o directamente el tendido de redes ferroviarias.



Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"

Otro de los elementos considerados para elaborar el presente es la inexistencia de antecedentes o compromisos anteriores que opongan otras trabas al inicio de las obras que no sean la simple conclusión de los estudios y la adquisición o afectación de los terrenos.

Se tuvo especial cuidado en seleccionar un sitio de fácil acceso al tráfico internacional de cargas y al mismo tiempo que ofrezca las menores distancias terrestres a los sitios poblados referenciados. Incluso el "acercamiento" de la actividad portuaria a la comuna de Tolhuin puede impactar también positivamente en ésta y en la economía del corazón de la isla.

El presente estudio no contiene evaluaciones de rentabilidad en tanto y en cuanto el Estado no tiene fines de lucro y si bien se expone las razones por las que se sostiene que esta terminal mejora la operatoria para la Provincia, se explica que amplía la oferta capitalizando recursos provenientes de capitalizar su ubicación estratégica y de ella, los potenciales recursos que provendrían de la inclusión de la plaza en el mercado internacional de "contenedores en tránsito" y por ende teniendo un efecto exponencial que a la larga incluso puede mejorar los costos para el usuario local.

Incorpora en cambio en el debate un punto que es sustancial en la política de Estado y que lo hace único al **incluir en las estrategias de desarrollo portuario consideraciones geopolíticas**, capitalizando el recurso para radicar actividad económica en donde no la hay, generando demanda de tierras, servicios, construcción y comercio, en fin, desarrollo en espacios que superan en su trazado a los ya ocupados en la actualidad, ofreciendo sin inversiones significativas respuestas a preguntas que en el ombliguismo del debate aún no se han producido ¿Hacia dónde crece la Provincia? ¿Cómo empujar las fronteras interiores y dónde arraigar a la población creciente y demandante de espacio y oportunidades y a la población por llegar?



Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"

Se trata, pues, de diseñar un horizonte diferente para la Provincia, capitalizar la actividad para repetir el efecto fundacional y multiplicador de los puertos y las actividades anexas, utilizando recursos cuya afectación en definitiva falta definir en Ushuaia pero más al este y completar rutas necesarias que alguna vez serán construidas pensando incluso en un segundo y necesario trazado que una las ciudades más importantes eludiendo el paso Garibaldi que mientras se concluye esta redacción no sólo está cerrado al tránsito sino que tiene una larga hilera camiones en espera y de camioneros aislados en el medio particularmente inhóspito del lugar.

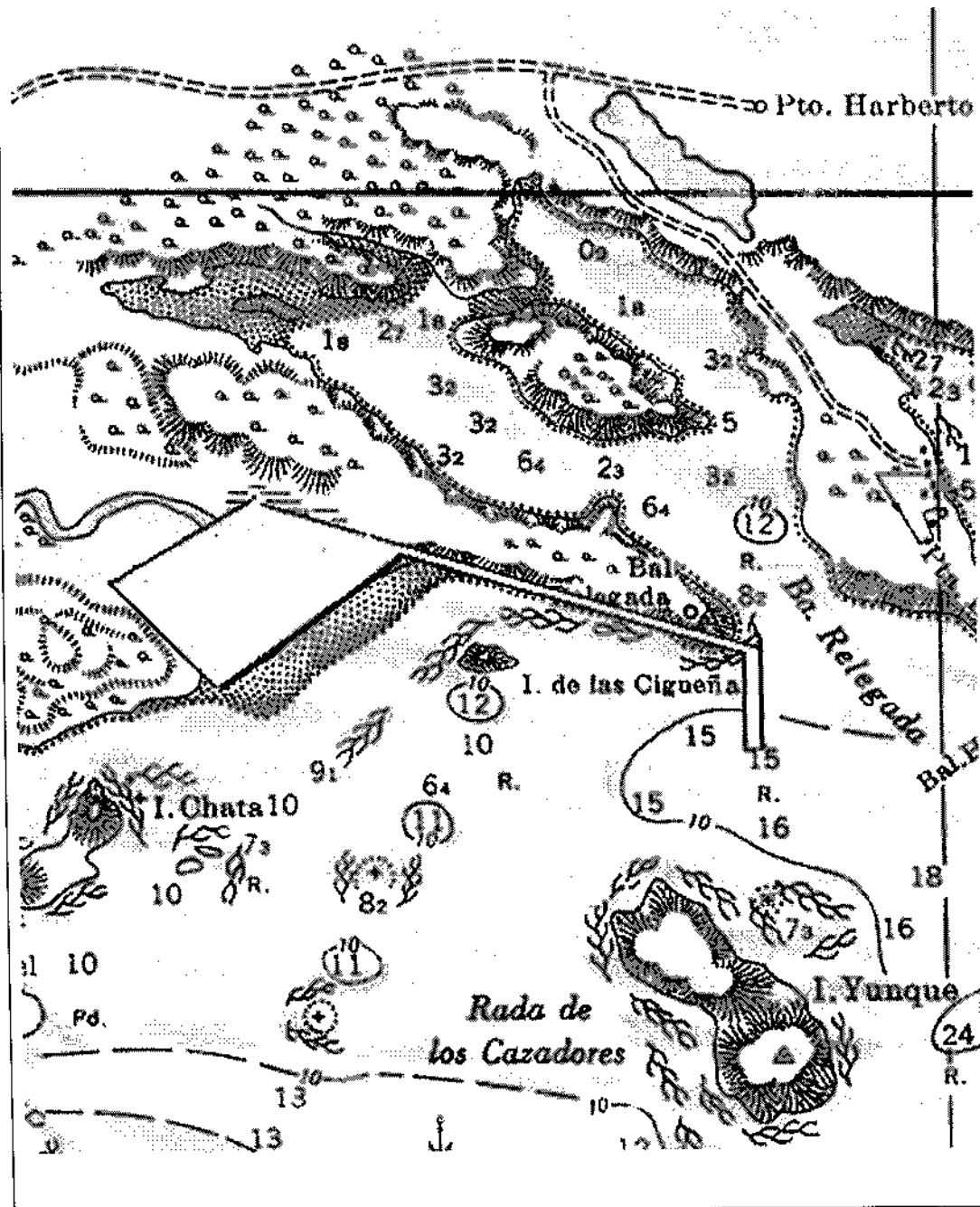


Terminal Portuaria "Gaicho Rivero"



Esquema sobre ampliación de Carta Náutica H_477 ubicando una ubicación potencial en la cual se accede a profundidades de 15 metros a aproximadamente 500 metros de la costa.

Se aprecia la ubicación referida de la isla Yunque como reparo natural al suroeste. La proximidad a Puerto Harberto ofrece sitio seguro para fondeo de buques mayores. Al noreste la Bahía Relegada se abre a la navegación menor y al oeste, la rada de los cazadores presta fondeadero reconocido para buques en espera.





Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"

Imagen obtenida del programa Google Earth donde se repiten las dimensiones explicitadas "ut supra" una playa de 300 x 600 metros, una península de 1300 metros y un trazo de quinientos metros rumbo 180° a partir del extremo Sur.

Se observa un "corrimiento al oeste" de la desembocadura del Rio Lasifashaj, que debe ser considerada consecuencia de la acumulación de sedimentos y que optimiza las áreas a ocupar





1. Puerto de la Provincia.

1.1 La disputa casi histórica sobre el desarrollo portuario entre las ciudades de la Provincia, propuesta como una falsa antinomia, ignoró sistemáticamente el efecto que cada uno de los puertos tuvo en la génesis de éstas, sin considerar nunca en el debate por el desarrollo portuario la potencialidad de un tercer puerto que genere un tercer sitio de acceso desde el mar y al mismo tiempo un nuevo foco de desarrollo de actividad económica y social en la región.

1.2 Allí donde hay un puerto inicia una ciudad.

El puerto de Ushuaia llega a los extremos de su capacidad necesitado de expandir sus espacios en una ciudad en donde los problemas de infraestructura la condicionan progresivamente y en donde el impacto de su ubicación y el tránsito pesado que circula desde y hasta su ejido, colisiona con su desarrollo generando efectos no deseados sobre el entorno.

El puerto de Río Grande, o los proyectos para su ubicación adolecen de las limitaciones enormes de los regímenes de viento, mareas, clima, corrientes, sedimentos y las distancias que desde la costa se deben salvar para lograr aguas profundas que siempre no tienen el amparo que poseen los puertos naturales.

El objeto de la presente es ofrecer una alternativa diferente y proponer un tercer puerto que ampliando las zonas económicamente activas empuje las fronteras interiores y capitalice los recursos a invertir en desarrollo portuario con un objetivo aún más amplio y de mayor alcance que incluso puede cambiar el mapa y la dinámica de la Provincia.



2. Ubicación preferente

2.1 Una alternativa a las políticas portuarias históricas aparece buscando un sitio alternativo que tan equidistantemente como resulte posible ofrezca al mismo tiempo un puerto de acceso rápido a Rio Grande, descomprima la actividad en Ushuaia, genere una ruta alternativa que una las ciudades por tierra, amplíe la oferta de tierras asentando un nuevas ocupaciones a lo largo de las rutas creadas o por trazarse, y en los espacios anexos a éstas, ofrezca aguas seguras y profundas y optimice la accesibilidad de embarcaciones menores.

Se propone en este proyecto como sitio de ubicación preferente la unión de la línea de costa este de la isla Gable con la costa de la Isla Grande de Tierra de Fuego por cuanto reúne las condiciones citadas anteriormente y que se desarrollan en los considerandos que se exponen a continuación.

2.2 Desde el punto de vista comercial, se propone el mismo sitio por razones de accesibilidad externa, esto es, cercano y coincidente con los accesos naturales, Boca Oriental del Canal Beagle y Paso Picton que capitalicen un recurso natural e inagotable a favor de la Provincia como es su ubicación extrema entre océanos y su oferta al comercio internacional como plaza de acopio y distribución de contenedores en tránsito.



3. Punta Relegada, accidentes y entradas del mar

3.1 La península se proyecta naturalmente al este de la isla Gable por la costa de la Isla Grande más de un kilómetro dentro de las aguas del Canal Beagle, a su oeste la desembocadura del río Lasifashaj ofrece un bajo llano desde el que se pueden organizar los obradores. La zona ofrece según la carta náutica H 477 profundidades de 15 y 18 metros a quinientos metros de la costa, un proyección equidistante entre la Punta Regalada y puerto Harberton orienta el muelle en un rumbo 120° ó 140° o SSE que ofrece un flanco perpendicular a los vientos predominantes en la región. Una proyección en dirección sur aparece como más adecuada por cuanto obtiene amparo de la isla Yunque para viento y oleaje predominante y proveniente del sur oeste.

3.2 Existe un fondo irregular con una saliente que interrumpe las aguas profundas al oeste y las reduce a los siete metros, que deberá ser balizado. Al este ofrece una entrada natural con profundidades adecuadas para el fondeo de naves menores. Más allá de Harberton el Bajo Bélgica limita las aguas seguras.

No se tiene conocimiento de antecedentes de situaciones extremas que se semejen a las que suceden en el norte de la Provincia, en todos los casos los registros existentes en el destacamento que la Prefectura Naval Argentina posee en Mackinlay, bien pueden incorporarse para ilustrar acerca de vientos y oleajes predominantes y máximos registrados.

3.2.1 Rada de los Cazadores ubicada al oeste aparece en el Derrotero Argentino descrita de la siguiente manera: "...Se denomina así al espejo de agua existente entre los extremos N y S de las islas Yunque y Martillo; está bien protegido contra los vientos que generalmente soplan en el canal, pero los vientos duros pueden hacerse sentir, sobre todo los del W. El fondeadero se encuentra al NE y 6,5 cables de la Baliza Isla Martillo, en 11m de profundidad y buen tendadero, en el lugar indicado en la cartografía. El acceso resulta fácil por el S; no debe intentarse la entrada por el N de la isla Yunque debido a los bajofondos existentes, aunque se encuentren señalizados por cachiyuyos. Además del fondeadero indicado, se ha experimentado con buen éxito, la utilización de otro situado 15 cables más al sur..."



3.2.2 El espacio de la bahía Harberton ofrece especial sitio de fondeo para embarcaciones mayores en el caso de situaciones climáticas que así lo aconsejaren. El Derrotero Argentino que lo describe "...Fondeadero. Se encuentra en el corte de ambas enfilaciones, a 2 cables aproximadamente del muelle de piedra, en 14,5 m de agua, con buen tendadero y fondo de fango y arenilla, esa abrigado a los vientos dominantes, aunque presenta para los buques de mucha eslora el inconveniente de la escasa capacidad de maniobra para virar dentro del puerto por el reducido espacio..."

3.3 El régimen de mareas es el común para el canal Beagle sin diferencias sustanciales. A título ilustrativo se toman datos para comparar las mareas previstas por el Servicio de Hidrografía Naval para Bahía Buen Suceso y Ushuaia, ubicadas ambas en la misma Latitud y a solo tres grados de distancia de Longitud, el comportamiento no registra diferencias importantes.

BAHIA BUEN SUCESO					
Carta argentina: H-474	Lat.: 54o 49' S				
Huso Horario + 3	Long.: 65o 13' W				
Régimen de marea: Mixta preponderantemente semidiurna					
Establecimiento de puerto medio: IVh 39m					
Nivel medio: 1,52 m					
Las alturas están referidas al plano de reducción que pasa 1,52 m debajo del nivel medio.					
Alturas en metros sobre el plano de reducción, correspondientes a la predicción 2011				Amplitud	
Pleamar		Bajamar			
Máxima	Media	Más baja	Media	Máxima	Media
2,62	2,24	0,26	0,8	2,36	1,44
BAHIA USHUAIA					
Carta argentina: H-480	Lat.: 54o 49' S				
Huso Horario + 3	Long.: 68o 18' W				
Régimen de marea: Mixta preponderantemente semidiurna					
Establecimiento de puerto medio: IIIh 35m					
Nivel medio: 1,10 m					
Las alturas están referidas al plano de reducción que pasa 1,10 m debajo del nivel medio.					
Alturas en metros sobre el plano de reducción, correspondientes a la predicción 2011				Amplitud	
Pleamar		Bajamar			
Máxima	Media	Más baja	Media	Máxima	Media
2,32	1,7	0,05	0,52	2,2	1,17



Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"



Esta única dificultad se minimiza comparando las dificultades operativas que surgen de intentar construir un puerto en el litoral atlántico.

3.4 Corrientes y sedimentos: No se tiene noticias de corrientes o movimiento de sedimentos en el sector, es este sentido los costos operativos o derivados de estos factores (remolcadores o tareas de dragado) simplemente no se consideran.



4. Accesibilidad

4.1 Rutas de acceso

Al momento de producir el presente proyecto, se ignora la existencia de trazado oficial de rutas terrestres o de la inclusión de las marítimas en los reconocimientos de la zona, muy en especial si entre los prácticos que en algún momento debieran concluir las navegaciones durante las maniobras de aproximación, situación que deberá ser derivada a la autoridad competente en la materia.

Los puntos siguientes refieren en todos los casos a rutas a determinarse o por crear y que surgen del reconocimiento teórico producido a partir de la información obrante en registros, mapas y cartografía oficial que se detalla en el punto tratado.

4.2 Marítimas: Las rutas de acceso son amplias y seguras al este y desde el sur, la ubicación previa a paso MacKinley y a Puerto Williams privilegian el sitio como acceso para la navegación,

4.3 Terrestres: Su ubicación cercana a la proyección del tramo de ruta que une a Rio Grande con Tolhuin garantiza la accesibilidad al norte de la Provincia quedando pendiente de solución la unión con Ushuaia que se deberá resolver con el debido trazado de la Ruta 40 y su extensión hasta esta longitud.



5. Incorporación de las islas Warú y Gable en el trazado de rutas
- 5.1 Expansión de las fronteras interiores.

Objetivo de Estado: Geopolíticas.

El proyecto que se presenta articula polos de desarrollo en zonas periféricamente aisladas aportando a su inclusión, y a la cohesión interior.

Las áreas a incorporar en el circuito rutas, puerto e islas equivaldrían o superarían a las actuales ciudades de Ushuaia y Río Grande con un impacto sobre el dibujo futuro de la Provincia toda, afectando el trazado de rutas, demanda de tierras, obras de infraestructura y espacios ocupados.

Se trata de administrar recursos del Estado, capitalizando la inversión para radicar actividad económica en donde no la hay, generando demanda de tierras, servicios, construcción y comercio, en fin, desarrollo en espacios que superan en su trazado a los ya ocupados en la actualidad.

Se insiste en señalar que allí donde existió un puerto, la Provincia tuvo una ciudad, en este caso se trata de que el Estado decida dónde va a suceder en el futuro el ciclo de desarrollo que hasta la fecha ocurriera espontáneamente en estas latitudes.

La geopolítica es precisamente eso, la decisión de un Estado de elegir un sitio para desarrollarlo, generando ocupación y actividad, previendo las demandas propias del crecimiento de su población y al mismo tiempo imaginando un proyecto que excede a las cíclicas administraciones y a los recambios de autoridades.



Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"

5.2 Resulta imposible realizar una estimación de la totalidad de espacio urbanizable en la zona. Las dimensiones a afectar dependen y mucho de los espacios a preservar por su interés turístico y su valor histórico, sin embargo, tan solo la isla Gable aporta veintidós kilómetros cuadrados que bastan para reubicar la totalidad de la población de la Provincia.

5.2.1 El Derrotero Argentino describe a la isla Gable de la siguiente manera: "... la mayor de todas las islas que se encuentran sobre el canal Beagle, al W y a 4 cables de las islas Petrel y Martillo; dado su tamaño obstaculiza el canal reduciéndolo prácticamente a 1/3 de su anchura real. Esta orientada de E a W y tiene algo más de 4 millas de longitud, por 2 de ancho; tiene una altura de 100 m aproximadamente en su parte central, donde se forman 5 lagunas que desguan por medio de dos chorrillos hacia las costas N y S. El suelo es de aluvión mezclado con guijarros, el terreno está matizado por vegetación achaparrada, siendo los pastos y la aguada abundante, por lo que favorece la cría de ganado ovino. Hacia el N, la isla está separada de la isla Grande por un canal muy angosto obstaculizado al E por un banco sembrado de piedras e islotes, y hace el W por las Islas Warú y Upú, que lo ocupan casi totalmente. La orilla norte de este canal, al igual que los terrenos adyacentes al río Lasifashaj, cuyo curso está inmediatamente al N, están desprovistos de vegetación boscosa, no presentando su topografía accidentes notables..."



6. Demanda prevista. Demanda potencial.

6.1 La Provincia en la actualidad movilizaría casi 63.000 teus al año, (Twenty_foot equivalent units) y en los estudios presentados se evalúa una progresión de crecimiento sostenido en el tiempo, de no mediar variantes significativas. El informe realizado por la empresa oferente menciona al pasar que la capacidad operativa del muelle de Ushuaia es de 12 movimientos/hora, correspondiendo este guarismo –esto interpretado por el conocimiento de la operatoria del responsable del presente- a la capacidad operativa de un barco a la vez, con las limitaciones supuestas producto de la falta de espacio en plazaleta y/o limitaciones propias del tránsito de camiones. En realidad, en condiciones óptimas se puede operar más de una mano en el mismo barco y más de un barco a la vez, libradas estas capacidades operativas correspondiéndose a una plena disponibilidad de espacio y tránsito, es fácil multiplicarla hasta establecer un techo operativo muy superior.

6.1.1 Coincidentemente se aprecia un proceso sostenido de especialización, en el que el incremento del movimiento de contenedores se comparece con una disminución de la cantidad de buques involucrados según datos estadísticos registrados en el sitio oficial. Ello establece una operatividad que permitiría una mejor planificación de la operatoria según la tabla que se elaboró ex profeso y que se ve debajo.

Año	uni=1 Teus	uni=2 Teus	total uni	Teus	buques	Teus/Buque
2001	5169	9185	14354	23539	94	250,4
2002	3170	4215	7385	11600	84	138,1
2003	4965	5297	10262	15559	84	185,2
2004	6231	9818	16049	25867	101	256,1
2005	5958	12258	18216	30474	101	301,7
2006	7256	19185	26441	45626	108	422,5
2007	9936	22897	32833	55730	88	633,3
2008	9643	24613	34256	58869	75	784,9
2009	8251	15671	23922	39593	62	638,6
2010	9689	26853	36542	63395	49	1293,8
2011	9047	27001	36048	63049	46	1370,6



Terminal Portuaria "Gaucho Rivero"

Como resulta palmario contrastando los datos el índice de especialización estableciendo la proporción Teus / Buque se quintuplica con respecto a 2001 y se mantiene en sostenido progreso.

6.2 Estableciendo a priori que incluso de mantenerse la actual modalidad operativa y aún imaginando la una fracción de tres meses perdidos por razones climáticas al año, encontramos que (32 movimientos x 18 horas x 365 días) la capacidad de carga y descarga de la terminal Gaucho Rivero solo en contenedores quintuplica la demanda actual y triplica la imaginable, aún manteniendo la base de cálculo de un movimiento un teus, que no es lo más usual.

6.3 Demanda potencial y efectos sobre las tarifas y servicios prestados por el Estado.

Como se desarrolla más adelante se considera incluso la posibilidad de incorporar Gaucho Rivero en la participación del mercado de contenedores en tránsito, que como se menciona en el proyecto IATASA necesitan navegar hasta Montevideo o Valparaíso, tres mil kilómetros más al norte, capitalizando de esta manera la ubicación estratégica que la inactividad en este aspecto mantiene a la Provincia alejada de los beneficios de este recurso tan propio y natural.

Este incremento exponencial de la rentabilidad de Dirección Provincial de Puertos permitiría al distribuir los costos fijos en un número creciente de servicios facturados generar una reducción en los costos operativos e incursionar por especialización en la logística que en la actualidad se reserva al sector privado un servicio no sólo más ágil sino más accesible.

Contrario sensu, se advierte que el traspaso del servicio a las cargas a favor de particulares obligaría a incrementar las tarifas de la DPP en un rango similar al propuesto para financiar la obra sólo para mantener la estructura administrativa, sin posibilidades de revertir las consecuencias de esta privatización del recurso.



Terminal Portuaria "Gaucha Rivero"

Se hace especial hincapié en el desconocimiento o la inexistencia de proyecciones que sostengan la viabilidad del sector público una vez concluido el traspaso a favor de los privados.



6.3 Pesca.

La ubicación de la nueva terminal propondrá una situación ambigua en cuanto a la pesca, durante la temporada la ocupación del muelle por el turismo a veces interfiere con los plazos de operación de los buques y al mismo tiempo el uso de mano de obra intensiva generaría dificultades en principio para desarrollar allí las actividades de descarga y consolidación, sin perjuicio de lo anterior resulta evidente que se trataría de decisiones menores que bien pueden resolverse en el ámbito de la discusión entre el empresariado –que conservaría los actuales métodos de contratación y modalidad de trabajo- y los trabajadores que deberían considerar las molestias que a su entender le acarrearían un viaje de menos de una hora para llegar a su nuevo lugar de trabajo.

El patrimonio de la Provincia no se vería afectado en tanto y por cuanto los servicios y facturación que históricamente ingresaron a sus arcas por esta actividad continuarían beneficiando al Estado.

6.4 Logística Antártica.

La amplitud de los espacios nuevos y los que se pudieren afectar en el futuro darían la solución a las necesidades de desarrollo de esta logística de una manera plena y admitiéndolas todas por el simple trámite de petición en virtud de poseer la capacidad de respuesta material que en la actualidad, la falta de espacio y la imposibilidad de ofrecerlos impide satisfacer.

En los futuros diseños y asignación de áreas sólo restaría decidir entre las partes la magnitud de estas instalaciones y de los recursos humanos a afectar. Todos los proyectos y peticiones pendientes de solución encontrarían una alternativa restando determinar solamente la forma de implementarla.



Terminal Portuaria "Gaucha Rivero"



La Provincia mantendrá en su órbita los mecanismos de desarrollo en este sentido y en consecuencia la capacidad de gestionar, participar e impulsar las políticas necesarias.

6.5 Sistema de transporte terrestre de carga.

El crecimiento sostenido de los volúmenes de carga con más el nuevo trazado necesariamente deberá generar mejoras que se traduzcan en obras y mejores medidas de seguridad. La posibilidad de realizar el recorrido Gaucha Rivero – Río Grande evitando el paso Garibaldi, replanteará la necesidad de ampliar la actual ruta mejorando las medidas de seguridad incluyendo doble traza.

Como dato, el ingreso de camiones por San Sebastián y desde Ushuaia a Río Grande sumarían recursos como para soportar el costoso proyecto de Caleta La Misión, motivo por el cual un desglose actualizado de esos montos que según los datos expuestos bastan para sustentar la potencial rentabilidad de la obra, justificarían per se las obras viales complementarias.

Así las cosas, la redistribución del mapa económico continuaría sumando infraestructura al interior de la Provincia.



7.1 El proyecto impulsa la radicación de una actividad económica en un área apartada y sin actividad remedando la misma decisión que llevó al Gobierno de la Nación a fundar Ushuaia hace ya más de un siglo. En una escala menor y menos cruenta, la presencia de un puerto en lugar de una cárcel en la zona además del simple tránsito provocará la radicación de las empresas interesadas, de población y de comercio y servicios, llegado el caso.

No será la primera vez que un Estado decida en la dirección en la que crecer, los ejemplos, muchos, pueden contrastarse y compararse y permite un sinnúmero de especulaciones todas ligando la suerte de la región a la industria o actividad económica que la sostenga.

7.2 Se hace especial hincapié en señalar que en todos los casos, uno de las consecuencias esperadas sobre el interior de la Provincia, es dotarla de **un corredor norte – sur que funcione como columna vertebral de su sistema de rutas**, un rediseño de sus redes que acerque las ciudades garantizando la comunicación durante todo el año y que aleje cualquier ulterior situación derivada de ineficacias. Este proyecto se redacta sosteniendo que **el desarrollo de la Provincia deriva de su integración y no generando polos separados**, solución sugerida por el proyecto que se propone para "Caleta La Misión" y que se refuta.

7.2.1 La planificación del transporte es una disciplina sometida a un número importante de variables, pero ninguna de ellas se resuelve si no lo es asociando las terminales de carga y descarga con los destinos finales de las mercaderías, imaginar un corredor al que se le sume el tránsito que parte de Ushuaia y el que pueda sustituir –por mejorar la oferta- el terrestre que se origina desde Buenos Aires permite pensar en una ruta amplia y segura dotada de todos los recursos necesarios y conocidos.



Terminal Portuaria "Gaucha Rivero"



7.3 El paso Garibaldi no sólo se puede cerrar en caso de nevadas importantes. También su trazado está sujeto a cierre por avalanchas, aludes o desprendimientos sino que en el caso de un sismo, los tiempos para su liberación pueden ser prolongados y la tarea de complejidad incalculable. Ello, dicho esto con un ánimo realista, soporta y sustenta la necesidad de un trazado diferente y de una ruta diferente.

7.4 Una consecuencia final debe impactar sobre la comunidad toda, además de un servicio eficiente –no en el sentido administrativo- el acortamiento de las distancias consecuencia del mejorar la oferta deberá reducir el costo del transporte en los productos, este "impuesto a la ineficacia" tiene dimensiones tales que permite que el transporte terrestre compita en costos con el marítimo en una distancia como la que existe entre Buenos Aires y Ushuaia, que ilustra y dimensiona la magnitud del problema y que termina afectando el poder adquisitivo de los simples compradores de productos de la canasta básica



8 Financiación

8.1 Obras portuarias

La financiación de la obra portuaria –si bien es un esfuerzo del patrimonio provincial- debe tener como en todos los casos su correlato en el aporte de los usuarios quienes históricamente se han beneficiado abrumadoramente de la mayor parte del Producto Bruto de la actividad.

Zanjando cualquier arbitraria imposición y por encima de cualquier argumentación se propone adecuar el tarifario vigente y adaptarlo hasta imitar hasta donde sea posible al tarifario de las terminales portuarias de Buenos Aires, u otros de la región adoptando como base los criterios de aplicación de tarifas y montos.

No resulta extraordinario que la financiación de una obra resulte de una modificación en las tarifas, y no es difícil advertir esta modalidad en la Administración de la cosa pública.

Las diferencias que surgieren de la aplicación de este procedimiento, proyectadas a un plazo mínimo permitirían establecer los mecanismos de financiación de ser necesarios o de lo contrario, contratación por etapas en la medida que la recaudación así lo permitiera.

De ninguna manera las tarifas portuarias deben fijarse en el futuro pensando en sólo sostener la actual estructura, la actividad económica del Estado tiene un propósito social y en ese sentido establecer márgenes operativos que permitan sostener el crecimiento de la actividad y de la Provincia en su totalidad, impulsando consigo las economías vinculadas y accesorias.



8.2 Ingeniería Civil Puentes y Rutas.

Para la inclusión material de las áreas circundantes y en especial de los espacios de las islas menores, Warú y Gable, se impone el necesario trazado de rutas que permitan el acceso por tierra de las mismas, para ello tendido de puentes –con las facilidades resultantes de los bajo fondos que vinculan unas islas y otras- que desviando las rutas por el sur y al este interesen estos espacios y los habiliten para los asentamientos urbanos a desarrollar.

La capacidad y limitaciones espaciales de la Dirección Provincial de Puertos impedirían a ésta resolver o administrar fondos vinculados al financiamiento de estas otras obras, pero se hace especial mención que se trata de generar una urbanización que concluiría en un número de lotes adjudicables similar o superior a la sumatoria de los existentes a la fecha, esta potencialidad – tal vez la demanda de tierra por particulares hasta duplicar la actual población actualmente radicada- establecen la proporción exacta del esfuerzo demandado frente a los beneficios propuestos.



9 Efectos del proyecto

9.1 Sobre la actividad portuaria:

9.1.1 Sobre el Puerto de Ushuaia. Liberará la ciudad del efecto que pudiere tener la intensificación de la actividad en el futuro y en especial de la incesante incorporación de contenedores dentro del ejido y el impacto de ellos tanto en el paisaje como en la demanda de tierras, permitiendo al Municipio la reglamentación del tránsito, de cargas y maquinaria pesada, acopio o de consolidación o desconsolidación de cargas en beneficio de la comunidad, concluyendo el llamado proceso de "especialización histórica" a favor de la actividad turística.

9.1.2 Sobre la Ciudad de Río Grande.

Es necesario destacar que en todos los casos los plazos de realización de este proyecto inician independientemente de las negociaciones y tramitaciones jurídicas que impiden y demoran el inicio de las obras en las inmediaciones de esta ciudad.

En todos los casos Río Grande obtendría un puerto más cercano y a salvo de los cíclicos cortes o demoras provocados por el paso entre montañas durante la temporada invernal, como es el caso al momento de redactar el presente, uno que permanecería operativo la mayor parte del año a salvo de las rigurosidades de la región.

9.1.2.1 Rediseño de la Logística.

En todos los casos será interesante para la agilidad y abaratamiento del trámite de despacho de cargas que se ofrezca a las cámaras empresarias del norte de la isla participar en el diseño de la logística, la estructura de despacho y tantos puntos que mejoren y excluyan participaciones distorsivas de la actividad. De ser necesario y ampliar la participación de ésta dentro del régimen consultivo previsto en Ley de Creación de la Dirección Provincial de Puertos.



La ampliación del litoral marítimo ofrecería alternativas para una paulatina reubicación de la terminal que en la actualidad ocupa un lugar central en el ejido urbano.

9.1.4 Contenedores en Tránsito.

Es importante destacar que la ubicación del muelle resulta ideal para ofrecerlo al mercado internacional como sitio de descarga, acopio y carga de contenedores en tránsito, lo que permitiría mejorar exponencialmente las recaudaciones a futuro.

Se recomienda solicitar al área pertinente se realicen los estudios de factibilidad del mismo y determinar a priori la potencial incorporación de portainers en la medida que ello resultare

9.2 Impacto sobre la zona y pautas de conservación del paisaje y el entorno.

Resulta evidente que el impacto ambiental inevitable en el sitio propuesto tendrá un efecto opuesto en el ejido de la ciudad de Ushuaia. La cultura y el desarrollo tienen consecuencias sobre el entorno. Adaptamos el ambiente a nuestras necesidades y de esa manera las comunidades crecen y se enriquecen. Ubicar y concentrar el tránsito de contenedores en la terminal Gaucha Rivero descomprimirá la ciudad de Ushuaia tanto en la presencia de estos depósitos dentro del ejido, incluso como del tránsito de cargas pesadas. Permitiría al Municipio reglamentar eficazmente el transporte de cargas y en especial de maquinarias pesadas con las consecuencias que ello supone. La especialización del Puerto Ushuaia en turismo y actividades menores es de un impacto tal que debe considerarse al evaluar las consecuencias del traspaso de las cargas a sesenta kilómetros al este. Incluso los plazos de baja temporada podrían resultar potenciales en utilidades aún no exploradas.

De todas formas, iniciar un proyecto desde cero permite planificar la ejecución y la operatoria en el marco de los estándares más altos y exigentes, en especial en el tratamiento de contaminantes y basuras, derrames, conservación del paisaje y de la protección de la flora y la fauna local



Se propone muy especialmente considerar la opción de generar a partir de las estructuras administrativas existentes de una Unión Transitoria de Empresas del Estado Provincial a los efectos de llevar adelante las obras de Ingeniería Civil con recursos materiales y humanos propios en tanto la magnitud de las obras a contratar justificara la adquisición de la maquinaria necesaria para su ejecución.

Se trata de innovar adaptando la capacidad operativa potencial de la industria de la construcción atento el impacto que en las estructuras de costos tiene el uso de maquinaria al tiempo que se reduce en estos cálculos la participación de mano de obra poco especializada. De esta forma es posible pensar en la realización de estas obras de Ingeniería Civil con una participación de mano de obra altamente especializada y maquinaria estatal, que redundaría en la capitalización de éstos recursos a favor de las empresas involucradas, reduciendo costos de desarrollo y administración que caerían perfectamente en la capacidad existente, y reduciendo o haciendo desaparecer el riesgo permanente de litigios que además de distorsionar los costos reales reiteradamente generan postergaciones indefinidas del propósito del esfuerzo estatal.