



# **“ EL PUERTO FEDERAL ARGENTINO”**

**Dr. Jorge Francisco Cholvis**

**Buenos Aires, Noviembre 2005**

# “EL PUERTO FEDERAL ARGENTINO”<sup>1</sup>

**Voces:** Puerto Buenos Aires – Constitución Nacional – Estatuto Organizativo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Capital Federal – Ley de Garantías del Estado federal – Distribución de competencias – Veto presidencial – Hinterland – Fundamentalismo ciudadano – Ley de Actividades Portuarias – Neoliberalismo – Política portuaria nacional.

**SUMARIO:** 1. Proemio. 2. Espacio institucional apto para decidir sobre el destino del puerto. 3. Garantías para el ejercicio de las funciones del gobierno federal. 4. El Puerto Buenos Aires no es un tema de “claro interés local”. 5. La ciudad porteña no puede invocar poderes reservados. 6. El Estatuto Organizativo y el puerto. 7. El Congreso de la Nación único habilitado por la Constitución. 8. El veto al artículo 11 de la ley de puertos. 9. ¿El puerto fue forzosamente transferido al dominio del Estado Nacional? 10. ¿Quién hizo el esfuerzo para construir el puerto? 11. El Puerto Buenos Aires fue finalmente construido por la Nación. 12. El argumento de la caída del estigma. 13. Un Ente nacional para administrar el puerto. ANEXOS.

## **I. Proemio.**

---

<sup>1</sup> Publicado el 30 de noviembre de 2005, [www.puertobuenosaires.gov.ar](http://www.puertobuenosaires.gov.ar) ; elDialcom – editorial albremática ([www.elDial.com](http://www.elDial.com)), Suplemento de Derecho Público, Año VIII-Nº 1936, del 19 de diciembre de 2005. “Revista Científica”, Equipo Federal del Trabajo Nº 12, del 04.04.2006, ([www.eft.org.ar](http://www.eft.org.ar)). Para actualizar los cuadros estadísticos que se publican en el presente estudio ver <http://www.puertobuenosaires.gov.ar>

En el ámbito de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, con fecha 19 de octubre de 2005, y en base a proyectos que presentaron algunos de sus miembros, distintas Comisiones del organismo, mediante el Despacho 2144 aconsejaron la sanción de un proyecto de ley por el cual proponen “*reivindicar el derecho a solicitar al Estado Nacional la transferencia del dominio, explotación y administración del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires y la creación del Ente Administrador del mismo*”. Por ende, entendemos necesario responder al interrogante sobre si corresponde la transferencia del puerto a la ciudad.

A esos efectos analizaremos los principales argumentos que utilizan los promotores del proyecto, y aportaremos otros que estimamos de ineludible consideración en el tema que nos ocupa; en su desarrollo le daremos especial atención al punto referido a la “transferencia” del dominio, explotación y administración del puerto, dado que el mismo es prioritario respecto al que señalan como “creación” del Ente Administrador, pues para ello es menester definir antes a quien le corresponde dicha tarea en el marco del ordenamiento constitucional de nuestro país.

Y para lograrlo la cuestión primera a resolver es en qué ámbito corresponde dirimir este tema. Si en el plano de la Nación, o sea, en el orden federal; o en el espacio local de la ciudad Autónoma de Buenos Aires. Resuelto ello, recién se sabrá quien es competente para tratar el asunto del “ente” administrador y su composición, como también sobre la participación que tendrán los sectores que hacen a la actividad portuaria, incluso sus trabajadores.

Si bien en el texto del Despacho sólo reivindican “el derecho a solicitar al Estado Nacional la transferencia” y ello en el marco normativo vigente no tiene efecto alguno, de otras expresiones que alegan sus promotores y de la difusión periodística que al asunto le dan ciertos sectores políticos, se observa que con ello pretenden instalar la *idea* de que es en el ámbito de la ciudad donde cabe dar la definición al problema. Así es que debemos ingresar al fondo de la cuestión, pues la “reserva” es sólo el comienzo de dicha acción política que tiende a separar al Puerto de Buenos Aires del dominio y jurisdicción del Estado Nacional.

## **2. Espacio institucional apto para decidir sobre el destino del Puerto.**

Un punto esencial para centrar la cuestión en debate, y que los referidos proyectos evitan mencionar, es que tanto en la ley 24.309 que declaró necesaria la reforma parcial de la Constitución Nacional, como asimismo en la arquitectura constitucional que en 1994 se sancionó, se instituye que la ciudad de Buenos Aires tendrá “*un régimen de*

*gobierno autónomo, con facultades propias de legislación y jurisdicción”* (art. 129, C.N.), por un lado y por el otro que continúa ejerciendo el rol de Capital Federal que le otorgó en el año 1880 la Ley N° 1029, según lo prescribe el art. 3° de la Constitución Nacional. Es por ello que el párrafo 2° del citado art. 129 establece que *“una ley garantizará los intereses del Estado nacional, mientras la ciudad de Buenos Aires sea capital de la Nación”*.

Puede afirmarse entonces que en la reforma constitucional de 1994 el constituyente contempló la situación de la ciudad de Buenos Aires como Capital de la República y por ello dispuso que en tanto mantenga dicha condición el Congreso ejercerá en ella, *“las atribuciones legislativas que conserve con arreglo al artículo 129”* (Disposición Transitoria Séptima, que corresponde al art. 75, inc. 30, C.N.). De tal forma, necesariamente la autonomía de la ciudad será “limitada” mientras mantenga ese doble rol, pues ello naturalmente imposibilita su ejercicio pleno. Así se lo consideró por el convencional integrante de la “Comisión de Redacción” de la Convención, Dr. Alberto García Lema, pues señaló que *“esa autonomía se encontraba limitada por haberse previsto también que una regla especial garantizará los intereses del Estado Nacional, mientras la ciudad de Buenos Aires sea capital de la Nación”*<sup>2</sup>. En base a ello, correctamente se interpretó que en la relación jerárquica que va a mediar entre la Constitución Nacional reformada y el Estatuto Organizativo que dicte la ciudad de Buenos Aires a través de sus representantes, *“hay una ley”*<sup>3</sup>.

Se observa así que la estructura institucional de la ciudad de Buenos Aires procura un equilibrio entre su calidad de Capital de la República y la autonomía que emana de sus facultades de autogobierno. Bien se expresó que *“lo que hace la Constitución es establecer una carga, una suerte de condición a la ciudad, y determina que gozará del privilegio de ser Capital de la República y tendrá la carga de garantizarle al Estado Nacional todo lo que necesite para el cumplimiento de sus funciones específicas”*<sup>4</sup> Este doble carácter que inviste la ciudad de Buenos Aires no está considerado en el proyecto que está debatiendo la Legislatura; es más, evita su tratamiento.

---

<sup>2</sup> Alberto M. García Lema, *“La reforma de la ciudad de Buenos Aires”*, en *“La Reforma de la Constitución explicada por los miembros de la Comisión de Redacción”*, varios autores, Rubinzal-Culzoni Editores, Santa Fe, 1994, pág. 363

<sup>3</sup> conf., Jorge Reinaldo Vanossi, *“Régimen político de la ciudad de Buenos Aires. La autonomía municipal y sus limitaciones. Controversias”*, Separata de la Academia de Ciencias Morales y Políticas, 1995, pág. 56; conf., Alberto M. García Lema, *ob. cit.*, p. 366

<sup>4</sup> Diputado Argüello, durante el debate de la ley 24.588, Cám. de Dip. Nac., Reunión 32, sep. 20 y 21 de 1995, *d.ses.dip.*, pág. 4397; conceptos reiterados en *“Debates de la Convención Constituyente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”*, Ed. Compilada, Revisada y Sistematizada Informáticamente por la Dirección General de Taquígrafos de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 1ª edición, 2002, Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pág. 104.

No se puede dejar de considerar en este análisis que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, además de esta caracterización es aun la Capital Federal de todos los argentinos. De tal forma, el proyecto que contiene el Despacho 2144 encuentra una valla infranqueable: “Sobreviene la complicación de que la ciudad de Buenos Aires, ahora investida de un régimen de gobierno autónomo, es actualmente la Capital Federal”<sup>5</sup>.

### **3. Garantías para el ejercicio de las funciones del gobierno federal.**

Es en base al art. 129 de la Constitución Nacional que se dictó la Ley N° 24.588 que especialmente dispuso que *“sin perjuicio de las competencias de los artículos siguientes, la Nación conserva todo el poder no atribuido por la Constitución al Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires, y es titular de todos aquellos bienes, derechos, poderes y atribuciones necesarios para el ejercicio de sus funciones”* (art. 2°). Y luego instituyó que *“continuarán bajo jurisdicción federal todos los inmuebles sitos en la Ciudad de Buenos Aires, que sirvan de asiento a los poderes de la Nación, así como cualquier otro bien de propiedad de la Nación o afectado al uso o consumo del sector público nacional”* (art. 3°). Esta es la vía con que el Estado Nacional evitó cualquier traslado inopinado de bienes que se encuentran bajo su dominio, tal como es el único Puerto Federal que resta a la Nación Argentina.

Con esa ley especial se buscó evitar la superposición de competencias entre las autoridades nacionales y locales sobre un mismo espacio territorial, otorgando prioridad a los intereses federales, y evitar así que se reitere la situación que imperó hasta la federalización de la ciudad en 1880, que culminó en el cruento enfrentamiento entre los partidarios del gobernador Tejedor y las autoridades nacionales. Lo relativo a la ciudad de Buenos Aires y su rol de Capital Federal es una cuestión que atraviesa toda la historia argentina. Dicha ley es la que, en definitiva, vino a esclarecer los aspectos conflictivos de la relación Nación-Ciudad. En tal sentido, *es directamente reglamentaria del art. 129° de la Constitución Nacional*. En los lineamientos que contiene esta ley, el Congreso Nacional interpreta de qué manera se protegen los intereses del Estado Nacional en la Capital de la República.

El análisis de los dictámenes de Comisión que se emitieron en el Senado de la Nación y también el debate que se realizó en ambas cámaras del Congreso Nacional, contribuyen a entender el sentido de la ley N° 24.588. Aún el dictamen de Comisión en Minoría que propugnaba un mayor grado de autonomía, sostenía el criterio que “se transfieren al dominio de la ciudad de Buenos Aires los bienes muebles e inmuebles

---

<sup>5</sup> Germán J. Bidart Campos, *“Tratado Elemental de Derecho Constitucional Argentino”*, Tomo I-A, Ediar, Buenos Aires, 2000, pág. 676.

situados dentro de los límites territoriales que pertenezcan al dominio público o privado de la Nación, a excepción de aquellos destinados a un poder, uso o servicio público nacional”<sup>6</sup>. El art. 2º del proyecto presentado por dichos senadores había establecido que “a fin de resguardar los intereses propios de los poderes nacionales quedan sometidos a la competencia federal los lugares que por cualquier título pertenezcan a la Nación para las cuestiones que se susciten vinculadas con el ejercicio de las funciones que desempeñan las autoridades nacionales”. Por cierto, el Dictamen de Mayoría señaló en sus fundamentos al proyecto de ley sancionado, que la norma que se estaba debatiendo “implica la realización de un deslinde de competencias”, y “en dicho marco conceptual el Estado Nacional se reserva los derechos, prerrogativas y atribuciones necesarias para el normal ejercicio de sus funciones y la jurisdicción federal”<sup>7</sup>.

El propio Senador de la Rúa después de anunciar que venía “a hablar en nombre de tres millones de argentinos”, reconoció que “el ámbito natural de acción del gobierno local de la ciudad de Buenos Aires debe ser el de los problemas locales que afectan directamente a la gente y que no repercuten sobre el interés de la Nación”<sup>8</sup>. También durante el debate de la Cámara de Diputados quedó establecido que el objetivo de la ley era garantizar los intereses del Estado Nacional mientras la ciudad de Buenos Aires sea capital de la República y que ese “interés se confunde con lo que la doctrina da como definición de los fines específicos de la Nación, aquellos esenciales para el ejercicio de las potestades de que han sido investidas las autoridades nacionales. La ley tiene que garantizar el ejercicio de esas potestades y el cumplimiento de los objetivos para los que ha sido instituido el Estado Nacional”<sup>9</sup>. Y el Diputado Olivera sintetizó que “los intereses esenciales del Estado Nacional se confunden con los fines específicos de la Nación”<sup>10</sup>.

No se puede desconocer que proveer lo conducente al desarrollo humano, al progreso económico con justicia social, a la productividad de la economía nacional, a la generación de empleo y al crecimiento armónico de la Nación, son cuestiones primordiales a atender por los poderes del Estado Nacional (art. 75, incs. 18, 19, 22 y 23, de la Constitución Nacional), y hacen a los fines específicos de la Nación. Y el Puerto de Buenos Aires es el vértice de la política portuaria nacional, y punto esencial para el comercio exterior y el desarrollo económico de la Nación.

---

<sup>6</sup> Cám. Sen. Nac., Reunión 27ª, 13 de julio de 1995, suscripto por los Senadores Conrado H. Storani, Pedro G. Villaroel y Jorge J. Cendoya, *d.ses.sen.*, pág. 2605

<sup>7</sup> Cám. Sen. Nac., Reunión 27ª, 13 de julio de 1995, Dictamen de Mayoría suscripto por el Senador Antonio F. Cafiero y otros Senadores, *d.ses.sen.*, pág. 2604

<sup>8</sup> Cám. Sen. Nac., Reunión 27ª, 13 de julio de 1995, *d.ses.sen.*, pág. 2630

<sup>9</sup> Diputado Argüello, Cám. Dip. Nac., Reunión 32ª, setiembre 20 y 21 de 1995, *d.ses.dip.*, pág. 4397

<sup>10</sup> Cám. Dip. Nac., Reunión 36ª, octubre 4 de 1995, *d.ses.dip.*, pág. 4694.

Queda claro, entonces, que esa tarea de deslinde deberá cumplir con el mandato constitucional: la garantía de los intereses del Estado Nacional es la razón que justificará la asunción de competencias federales en el ámbito territorial de la ciudad de Buenos Aires<sup>11</sup>. Y el único órgano habilitado para realizarlo es el Congreso Nacional. Por ello, los que suscriben el Despacho 2144, por carecer de competencia al respecto, tampoco están en condiciones de alegar que en el proyecto que impulsan “queda claro que no hay interés alguno que vaya en desmedro de los poderes públicos del Estado Federal”. El único que puede evaluar y definir la cuestión es el Congreso Nacional.

#### **4. El puerto de Buenos Aires no es un tema de “claro interés local”.**

Durante el largo debate de la ley de Garantías para el ejercicio de las funciones del Gobierno Federal nunca se habló del Puerto de Buenos Aires como un servicio de “claro interés local”. Es más, salvo aisladas y circunstanciales acotaciones al mismo, ni se lo mencionó. Sin dudas, la trascendencia histórica del Puerto de Buenos Aires, la cantidad de pasajeros y cargas que por sus muelles ingresan y salen del país -muchas de ellas de provincias mediterráneas-, y las alrededor de cincuenta líneas marítimas que lo unen con todo el mundo asegurando al comercio exterior argentino la disponibilidad de un servicio indispensable para el desarrollo económico nacional, impiden que pueda calificarse al Puerto de Buenos Aires como un espacio exclusivamente local, ya que es el vértice de una política portuaria nacional en el ámbito del gobierno federal.

En el discurso que pronunciara Carlos Pellegrini como vicepresidente de la República el 28 de enero de 1889, al presidir la ceremonia y declarar inaugurada en nombre de la Nación la primera dársena del puerto de la Capital Federal, se encuentran estas palabras que enmarcan la dimensión nacional del establecimiento: “Creo, en verdad, que de todas las obras públicas que puede haber realizado o realizará el esfuerzo nacional, ninguna más grande y más trascendente que ésta, pues importa no sólo un progreso más, sino que da a este emporio comercial el sello que le faltaba, extiende su benéfica influencia a toda la República y alcanza con sus favores hasta las repúblicas vecinas”<sup>12</sup>.

Es indudable como afirman los fundamentos del proyecto Sanmartino “que la ciudad nació desde su puerto”, pero el resultado de ese parto no se agota en el limitado ámbito porteño. En efecto, “la ciudad fue fundada como de la Santísima Trinidad. No

---

<sup>11</sup> conf., Horacio D. Creo Bay, *“Autonomía y gobierno de la Ciudad de Buenos Aires”*, Astrea, Buenos Aires, 1995, pág. 39

<sup>12</sup> Carlos Pellegrini, *“Discursos y Escritos”*, Martín García Librero-Editor, Buenos Aires, 1910, pág. 51

obstante, el puerto de Santa María de los Buenos Aires terminó nominando a la ciudad primero y a la pampa circundante después”<sup>13</sup>.

Por lo demás, el puerto de Buenos Aires tiene actualmente la particularidad de servir un *hinterland* primario o principal, integrado por la ciudad de Buenos Aires y el gran Buenos Aires alcanzando un radio no menor a 60 km, y un *hinterland* secundario constituido por las cargas provenientes de otros puntos del interior de nuestro país. Ello le otorga características propias que lo llevan a distinguirse de cualquier otro puerto del mundo. Fue su ubicación geográfica y el puerto lo que contribuyó al predominio de la Ciudad del Plata, y a que desde sus orígenes haya sido considerada como “puerta de la Tierra”, en la senda que se transitaba hacia la ciudad de Lima, antigua capital del Virreinato del Perú. Por dicha circunstancia es que el Puerto de Buenos Aires desde su fundación fue el lugar por donde ingresaron las personas y bienes que fueron poblando la inmensa llanura pampeana, extendiendo su influencia hacia la cordillera de los Andes, las provincias norteñas y el verde litoral.

Tanto la ubicación como el intenso tráfico comercial del Puerto de Buenos Aires, por el que tiene salida gran parte de la producción del país y entrada un extraordinario volumen de mercancías del exterior, avalaron su condición nacional. Situación que se mantiene aún, según lo indican los elevados índices de movimiento de cargas y pasajeros del *Puerto federal de los argentinos*. ¿Puerto de la Nación o local? Todos los antecedentes y la evaluación objetiva del desenvolvimiento del Puerto de Buenos Aires en la actualidad reafirman la necesidad de preservar en el marco del Estado Federal esta palanca vital de la economía y las comunicaciones, acorde con la función principal que al Estado le compete.

## **5. La ciudad porteña no puede invocar poderes reservados.**

Conviene recordar que el art. 129° de la Constitución Nacional tiene similar jerarquía que el art. 3° de la misma y que las leyes nacionales que declararon la ciudad Capital Federal (N° 1029) y las garantías del Estado Nacional en ella (N° 24.588), asimismo tienen igual nivel y deben ser interpretadas de modo complementario<sup>14</sup>. Corresponde destacar entonces que el Estatuto Organizativo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es una norma de naturaleza local, en tanto que la ley de garantías es una norma de naturaleza federal. Sabido es que las leyes federales dictadas en consecuencia de la Constitución Nacional gozan de la supremacía que instituye su art. 31°. Por tanto, toda disposición del

---

<sup>13</sup> Horacio D. Creo Bay, *ob. cit.*, pág. 73

<sup>14</sup> conf., Horacio D. Rosatti, “*Status jurídico de la ciudad de Buenos Aires*”, La Ley, 2000-E-165.

mencionado Estatuto, o cualquier norma local que se oponga a la ley de garantías, resulta inaplicable por violar la jerarquía normativa que fluye de los arts. 31 y 129 de la Constitución Nacional. Así lo entendieron los propios estatuyentes de la Ciudad de Buenos Aires, cuando al sancionar dicho texto establecieron expresamente que *“las disposiciones de la presente Constitución que no puedan entrar en vigor en razón de limitaciones de hecho impuestas por la ley 24.588, no tendrán aplicación hasta que una reforma legislativa o los tribunales competentes habiliten su vigencia”* (Cláusula Transitoria Segunda). De esta forma subordinaron su texto al orden constitucional vigente en el país.

Es necesario observar que el dictamen de Comisión en Mayoría que se emitiera en la Cámara de Senadores y también distintos legisladores que intervinieron en el debate que llevó a la sanción de la ley 24.588, remarcaron *“que la ciudad de Buenos Aires no quedó transformada en una provincia”*<sup>15</sup>. La Corte Suprema de Justicia de la Nación ratificó posteriormente este criterio y señaló que aunque se reconozca el particular *status* jurídico institucional con la autonomía prevista en el texto constitucional, la ciudad de Buenos Aires no es una provincia<sup>16</sup>. Se entiende por ello que la ciudad de Buenos Aires reviste el *status* de *“ciudad constitucional federada”*<sup>17</sup>; es una ciudad autónoma federada y sujeto de la relación federal. Entonces, más allá de la entidad política que se atribuya a la ciudad, queda claro que no se equipara a la de las provincias. No es una provincia.

Este punto no deja de revestir importancia a poco que se analice que el art. 121° de la Constitución Nacional, al prever que *“las provincias conservan todo el poder no delegado por esta Constitución al Gobierno Federal”*, no incluyó a la ciudad Autónoma de Buenos Aires, circunstancia que connota y justifica la trascendente diferencia que surge del art. 2° de la ley 24.588 cuando dispone que *“la Nación conserva todo el poder no atribuido por la Constitución al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires”*. De tal forma queda claro que una norma de jerarquía superior concede a la Ciudad de Buenos Aires facultades específicas de gobierno, legislación y jurisdicción local únicamente. Y que la Nación conserva todos los poderes no atribuidos por la Constitución Nacional a la ciudad de Buenos Aires. De lo expuesto se desprende que respecto a la ciudad de Buenos Aires, los poderes nacionales son la regla y los locales la excepción, los cuales deben otorgarse en forma expresa; y como ya vimos, con relación al Puerto ello no ocurrió y por tanto el dominio y jurisdicción del Puerto de Buenos Aires se conserva en el ámbito Nacional.

---

<sup>15</sup> conf., Cám.Sen.Nac., Reunión 27ª, 13 de julio 1995, *d.ses.sen.*, pág. 2604; Senador Aguirre Lanari, Reunión 29ª, 19 de julio de 1995, *d.ses.sen.*, pág. 2687

<sup>16</sup> conf., CSJN, *“Cincunegui c. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires”*, del 18.11.99; CSJN, *“Fisco Nacional-Administración Federal de Ingresos Públicos-Dirección General Impositiva”*, del 16.5.2000 -“El Derecho”, Serie Especial Derecho Constitucional de agosto 25 de 2000-; CSJN, *“Rodríguez, Héctor y Otros c. Provincia de Buenos Aires”*, del 5.12.2000, publicado., en Rev. J.A.S. del semanario 6255, del 18.7.2000; entre otros

<sup>17</sup> conf. Horacio D. Rosatti, *ibídem*.

## 6. El Estatuto Organizativo y el puerto.

No obstante, al reunirse la convención estatuyente pretendió desconocer las restricciones que determina la ley de garantías. Así es que inicialmente se ocupó de tratar un proyecto de Resolución según el cual declaraba que “esta Asamblea Constituyente no conoce otros límites para su labor que no sean los que surgen de la Constitución Nacional” y rechazaba “por inconstitucional las limitaciones impuestas a la plena autonomía de la Ciudad de Buenos Aires por las leyes 24.588 y 24.620”<sup>18</sup>. Dicho criterio llevó a que el Estatuto en su art. 6º establezca el principio según el cual las autoridades constituídas tienen mandato expreso, permanente e irrenunciable, para que “*agoten en derecho las instancias políticas y judiciales para preservar la autonomía y para cuestionar cualquier norma que limite la establecida en los artículos 129 y concordantes de la Constitución Nacional*”.

A continuación, se incorporan disposiciones expresas que se refieren al Puerto de Buenos Aires: tal el artículo 8º que en su parte final establece que “*el puerto de Buenos Aires es del dominio público de la Ciudad, que ejerce el control de sus instalaciones, se encuentren o no concesionadas*”. Con relación a este artículo la “Comisión de Políticas Especiales” de la Convención consideró necesaria la inclusión del mismo, “para dejar establecido con absoluta claridad que el puerto de la ciudad pertenece al dominio de la ciudad de Buenos Aires”; entendían que con la autonomía de la ciudad ya no existe razón alguna para que ella tenga un tratamiento distinto del que reciben las provincias, dado que la Ley de Puertos contemplaba en un principio la posibilidad de transferir los puertos a las provincias o a la ciudad de Buenos Aires<sup>19</sup>. Ya vimos cual es el encuadre constitucional de la ciudad de Buenos Aires y sus atribuciones, luego analizaremos lo referente a la Ley de Puertos y al veto de su art. 11º. Pero, también cabe mencionar que el Estatuto Organizativo de la ciudad, en su art. 80º inc. 2.6 señala que la Legislatura “*dicta la ley de puertos de la Ciudad*”; y al art. 104 que en su inc. 20º establece que el Jefe de Gobierno “*administra el puerto de la Ciudad*”.

Esas normas del Estatuto son invocadas en los distintos proyectos que dieron origen al Despacho 2144. Sus autores no sólo evaden la necesaria interpretación coordinada y sistemática con las disposiciones de la Constitución Nacional y la Ley de Garantías del Estado Federal, sino que olvidan los propios términos de la Cláusula Transitoria Segunda

---

<sup>18</sup> v. “*Debates de la Convención Constituyente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*”, *ob. cit.*, pág. 96 y sgtes

<sup>19</sup> v. Jozami, “*Debates de la Convención Constituyente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*”, *ob. cit.*, pág. 1906.

del Estatuto Organizativo de la Ciudad que ya hemos citado. En efecto, no obstante haber manifestado inicialmente que la Convención no reconocía otros límites que los que surgen de la Constitución Nacional, en esa cláusula se estableció: “*Las disposiciones de la presente Constitución que no puedan entrar en vigor en razón de las limitaciones de hecho impuestas por la ley 24.588, no tendrán aplicación hasta que una reforma legislativa o los tribunales competentes habiliten su vigencia*”. Esta cláusula “es todo un modelo de sutileza conciliatoria (...) Es un modo peculiar de zanjar de momento el problema, de mantener la cuestión latente y de derivar la solución a otras instancias y a otros tiempos indefinidos”<sup>20</sup>.

Se observa así cómo se transforma en un argumento insustancial y engañoso el que sostienen los Diputados Bravo Herrera y otros legisladores del “Frente Compromiso para el Cambio”<sup>21</sup>, cuando señalan que “si el Gobierno Federal hubiera entendido que el Puerto de la Capital no corresponde a su territorio es evidente que hubiera emitido una formal protesta ante una reivindicación del Territorio y, en su caso, dispuesto la Intervención Federal de la Ciudad”<sup>22</sup>. Fue la propia Estatuyente porteña la que sostuvo que dichas normas no entran en vigor y subordinó su texto al orden federal vigente, y ello deja sin sustento alguno a la ingenua idea que insinúan sobre la intervención federal que establece el art. 6º de la Constitución Nacional..

El criterio inicial de la Estatuyente porteña de sancionar “por si acaso” ya había sido sustentado en doctrina antes que fuese incorporado al texto vigente, dado que se advirtió que “las normas que eventualmente colisionen con las recientemente dictadas por el Congreso deberán quedar en suspenso -mediando el dictado de disposiciones transitorias que así lo dispongan- hasta que dejen de ser inaplicables si hay futuras modificaciones a la ley de garantías sancionada por el Congreso, o cuando -puede ocurrir- la ciudad de Buenos Aires deje de ser Capital de la Nación”<sup>23</sup>. Gregorio Badeni sostuvo que a la ley de garantías y sus eventuales reformas quedará subordinado el estatuto organizativo, pero proponía que “esto no impide que su redacción se realice como si Buenos Aires hubiera cesado en su calidad de capital de la República. Tales contenidos no serán nulos, sino simplemente inaplicables si se oponen a la ley de garantías”<sup>24</sup>.

Aquello fue lo que no ocurrió y por tanto las disposiciones del Estatuto Organizativo que se refieren al Puerto de Buenos Aires, son inaplicables pues se oponen a

---

<sup>20</sup> María Angélica Gelli, “*La constitución estatuyente de la ciudad autónoma de Buenos Aires*”, La ley, 1997-B-1022.

<sup>21</sup> v. Proyecto N° 01347, del 24 de agosto de 2004.

<sup>22</sup> sic; ver en el mismo sentido que el proyecto N° 01347: Héctor Leonardo Pérez, “*Legitimidad Institucional del traspaso del puerto al gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*”, Ponencia.

<sup>23</sup> Julio A. R. Giovanni, “*Algunos aspectos del proceso autonómico de la ciudad de Buenos Aires y la sanción por el Congreso de la ley de garantías*”, La Ley, 1995-E-699.

<sup>24</sup> Gregorio Badeni, “*La Nación*”, 20 de julio de 1995.

la ley de garantías. Ante la normativa descripta, es insuficiente señalar -como dicen los considerandos del Despacho 2144- que “de la fina lectura” de la ley 24.588 “no se desliza argumento alguno que imposibilite lo que en derecho corresponde” (sic), Toda vez que la ley N° 24.588 no ha sido derogada ni declarada inconstitucional, ni la ciudad de Buenos Aires ha dejado de ser Capital Federal, esos argumentos más allá del valor que revistan como expresión de voluntad, carecen de virtualidad para impulsar la transferencia del puerto al ámbito de la ciudad. Toda normativa de la ciudad que lleve a efectivizar o adjudicar una facultad o dominio no cedido en forma expresa por el Estado Nacional, representa una incursión indebida en la esfera federal y debería considerarse como inexistente, o en su caso inconstitucional.

Bien se expresó que la mención de que la ciudad de Buenos Aires tiene el dominio público del Puerto y ejerce el control de sus instalaciones, es una mera declaración que no otorga derecho alguno, en tanto que el Estado Nacional no disponga expresamente su intención de realizar el traspaso respectivo de dominio<sup>25</sup>. Nadie puede adjudicarse, por sí, el dominio de un bien si no existe precisamente transferencia de dominio. No se puede desconocer “que hasta el presente, la jurisdicción nacional no ha delegado ni transferido a la ciudad de Buenos Aires su facultad de dominio sobre el puerto de Buenos Aires y el Río de la Plata. Es por ello que, toda normativa de la ciudad adjudicándose una facultad o dominio no cedido en forma expresa por el Estado Nacional, representa una incursión indebida en la esfera federal y debería considerarse como inexistente”<sup>26</sup>.

## **7. El Congreso de la Nación único habilitado por la Constitución.**

Al ser las normas de la Ciudad de Buenos Aires de inferior jerarquía que las del Estado Nacional, no pueden atentar contra estas últimas. En este sentido, la misma Corte Suprema de Justicia de la Nación afirmó que “el tenor de las disposiciones reseñadas, revela que los estatuyentes locales creyeron necesario explicar la existencia de subordinación entre las normas que dieron a luz y el orden constitucional vigente”. Ello, demuestra además, que el Estatuto Organizativo no pudo otorgar a las normas de la Ciudad de Buenos Aires un alcance más amplio que el conferido por los constituyentes nacionales y en tal sentido dicho alcance fue delimitado por la ley 24.588<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> conf., Enrique J. Cánepa, “*Los alcances de la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires y el Río de la Plata*”, *El Derecho*, 184-1471.

<sup>26</sup> conf., Enrique J. Cánepa, *ob. cit.*, pp. 1481/1482.

<sup>27</sup> CS, 7 de mayo de 1997, “*Gauna, Juan O*”, publicado en *La Ley*, 1997-C-512, consid. 16; v. Horacio Ruiz Moreno y Gustavo Cedrone, “*Titularidad y competencia sobre el puerto de Buenos Aires. El conflicto entre la Nación y la Ciudad de Buenos Aires*”, *La Ley-Actualidad* del 15 de septiembre de 2005.

Como corolario ineludible de todo ello surge el reconocimiento que merece el Congreso Nacional como único habilitado por la Constitución Nacional para evaluar la magnitud de los intereses del Estado Nacional -de suyo federales- sobre la ciudad de Buenos Aires, mientras ésta sea capital de la República. Corresponde afirmar entonces que la determinación de tal interés en cuanto al Puerto de Buenos Aires es del exclusivo resorte del Poder Legislativo federal.

Y esta atribución constitucional directamente compatible con el nuevo carácter de la ciudad de Buenos Aires fue ejercida por la ley 24.588, donde el Congreso Nacional interpretó de qué manera se protegen los intereses del Estado Nacional en la Capital de la República. Esta decisión se encuentra dentro de la órbita exclusiva del poder político, avalado por la representación popular, y no sería correcto sustituirlo por la valoración judicial que llevaría inexcusablemente a ponderar de qué forma entiende el tribunal que se resguardan más convenientemente dichos intereses en ese territorio. Un pronunciamiento semejante traería bajo la apariencia de una sentencia judicial la virtual sustitución del criterio del Congreso Nacional por el de los jueces, o en palabras de Loewenstein, a instalar un tribunal como árbitro supremo del proceso del poder, y éste es el núcleo de la judicialización de la política<sup>28</sup>.

En este sentido, también la Corte Suprema de Justicia de la Nación en numerosos precedentes ha sostenido que los tribunales no están revestidos de competencia para juzgar el acierto o desacierto de las políticas del gobierno<sup>29</sup>, ni para adentrarse en el análisis de la eficacia o conveniencia del criterio del legislador en el ámbito propio de sus funciones<sup>30</sup>. Por ello, ha señalado el Alto Tribunal que una decisión jurisdiccional que revise el criterio seguido en materia de distribución de competencias entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma, implicaría suplir una decisión política y opinable librada al discernimiento del Poder Legislativo Nacional por el propio criterio técnico de los tribunales y, por consiguiente, una inadmisibles injerencia en las atribuciones reservadas a otro poder<sup>31</sup>. En las causas en que se impugnan actos cumplidos por otros poderes en el ámbito de las facultades que le son privativas, la función jurisdiccional no alcanza al modo del ejercicio de tales atribuciones, pues ello importaría un avance en las funciones de los demás, de la mayor gravedad para la armonía constitucional y el orden público.

## **8. El veto al artículo 11 de la Ley de Puertos.**

---

<sup>28</sup> conf., Linares Quintana, *"Derecho Constitucional e Instituciones Políticas"*, t. I, pág. 633.

<sup>29</sup> *Fallos*, 318:1894; 216:267.

<sup>30</sup> *Fallos*, 312:435, 851 y 1437; 315:2217; 316:1239 y 1261; 321:1252; 323:192.

<sup>31</sup> conf., CS, *Fallos*, 302:1584; 306:655; 308:321, 1848; 311:2580, 1252; 322:3270.

Otra argumentación utilizada por los impulsores del proyecto es que “la creación del gobierno autónomo de la ciudad de Buenos Aires”, habría quitado entidad a los fundamentos del veto parcial que el Poder Ejecutivo efectuó al art. 11 de la ley 24.093, mediante el Decreto 1029, del 24 de junio de 1992. Así entienden que los argumentos del veto parcial del decreto de promulgación de la ley 24.093 a la transferencia del puerto a la Municipalidad de Buenos Aires, “han perdido vigencia al dejar la Ciudad Autónoma de configurar un desmembramiento del Estado Nacional, ni actuar ya como una de sus dependencias”<sup>32</sup>. Dada la “creación del Gobierno Autónomo de Buenos Aires” -dicen-, “no puede a partir de entonces, mantenerse con un sustento lógico, político y racional, el fundamento vertido en el veto presidencial”<sup>33</sup>. De tal forma, se plantea el problema acerca de la eficacia del veto parcial impuesto por el Decreto 1029/92, al modificarse el *status* jurídico de la ciudad de Buenos Aires luego de la reforma constitucional de 1994.

En efecto, mediante el Decreto 1029/92 se promulgó parcialmente la ley 24.093, cuyo artículo 11 expresaba que “a solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y la administración portuaria”. Mediante el citado decreto se observó expresamente “la parte del art. 11 del proyecto de Ley registrado bajo el N° 24.093 que menciona a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires” (art. 1°). Las razones de dicho veto respecto a la eventual transferencia del Puerto de Buenos Aires a la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, fueron “que ello sea dispuesto en una norma legal y sin posibilidad de elección para el Poder Ejecutivo nacional es inconveniente dado que es necesario, dentro de las prescripciones de la Ley 23.696, que la autoridad de aplicación conserve su poder de decisión a efectos de disponer la transferencia o privatización del Puerto de Buenos Aires de la manera más propicia según los fines perseguidos en esa ley”. Además de considerar también que la Municipalidad era “un ente descentralizado que actúa dentro de la esfera del Gobierno Federal”, y que por ello se entendió “conveniente que la privatización del puerto mencionado sea ejecutada por la máxima autoridad de éste, que no es otro que el Poder Ejecutivo nacional”.

La cuestión planteada entonces es si al desaparecer los fundamentos fácticos que dieron lugar al veto, el mismo queda sin efecto y recobra vigencia el art. 11° de la ley 24.093 en los términos formulados originariamente por el Congreso o si, por el contrario, es

---

<sup>32</sup> v. Fernando Romero Carranza, “*Régimen jurídico del puerto de Buenos Aires-El derecho de la Ciudad Autónoma al reconocimiento y recuperación de su dominio y administración*”.

<sup>33</sup> v., además, proyecto del Diputado San Martino y otros, N° 00506, del 1/4/2004.

necesaria la sanción de una nueva ley del Congreso Nacional que autorice la mencionada transferencia de acuerdo a lo establecido por el art. 75° inc. 5 de la Constitución Nacional.

A esos efectos es necesario analizar los mecanismos previstos en la Constitución Nacional para la sanción de las leyes y examinar la naturaleza del veto presidencial. Y al respecto cabe decir que la ley es un acto complejo en el que intervienen el Congreso y el Poder Ejecutivo. Su validez está supeditada al cumplimiento de los mecanismos y procedimientos previstos en la Constitución para la sanción y formación de las leyes. Este proceso tiene dos etapas bien definidas: a) una etapa *constitutiva* a cargo del Congreso, que consiste en la sanción del proyecto de ley; y b) una etapa de *eficacia* que se vincula con la promulgación del proyecto de ley, que ejerce el Poder Ejecutivo. No caben dudas que en nuestro más elevado rango normativo “es exigencia constitucional, para que un proyecto se convierta en ley, que sea sancionado por el Congreso y promulgado por el Presidente de la República”<sup>34</sup>.

En el caso en examen, al promulgarse el proyecto de ley de actividades portuarias se vetó expresamente la inclusión de la ciudad de Buenos Aires en el art. 11, lo cual trajo aparejado excluir de la promulgación de la ley a la parte vetada<sup>35</sup>. Como ya vimos, el efecto del veto fue el de anular la voluntad del Congreso de la Nación de transferir el Puerto a la ciudad de Buenos Aires. En consecuencia, nadie puede válidamente fundar la existencia de derechos en una ley inexistente<sup>36</sup>. En tal sentido, debe recordarse que el efecto principal del veto presidencial es impedir total o parcialmente la sanción de una ley<sup>37</sup>. Siendo así, el cambio en las circunstancias de hecho que dieron sustento al veto presidencial -a raíz de la modificación del status institucional de la ciudad- no es óbice para prescindir de sus efectos, pues la Ley N° 24.093 solamente pudo ser considerada como tal desde el momento de su promulgación y en los términos en que ella se produjo.

Por ello, el proyecto que sostiene el Dictamen 2144 no puede invocar “que, previo al traspaso a las provincias de Santa Fe, Buenos Aires y a la ciudad de Buenos Aires, se las obligaba a crear un Ente Autónomo o privado sin fines de lucro, para la administración de los puertos correspondientes”. La transferencia del Puerto de Buenos Aires no está incluida en el texto de la ley 24.093. Por tanto, es inexacto sostener -como se hace en el referido proyecto- “que a partir de la sanción y promulgación de la ley que se propone, la Ciudad habrá cumplido con lo dispuesto por la ley 24.093 y la sola firma de un convenio de transferencia entre Nación y Ciudad dará fin a un reclamo infatigable de toda

---

<sup>34</sup> CSJN *in re* “*Colella, Ciriaco c/ Fevre y Basset S.A. y otro s/ despido*”, Fallos, 268:352, del 9 de Agosto de 1967.

<sup>35</sup> Fallos, 189:156.

<sup>36</sup> Fallos, 189:156; 263:352; 318:445; entre otros.

<sup>37</sup> Vítolo, Alfredo M., “*El veto y la promulgación parcial de las leyes*”, La Ley, 1/8/2000.

la ciudadanía porteña” (sic). Sólo el deseo de enmarañar el debate con argumentos falaces y confundir con posturas que invocan inexistentes apoyos en pos de pequeños réditos político-partidarios o lugareños, puede haber sido el motivo de la presencia de tal párrafo en los fundamentos del proyecto. No cabe fundar derechos en la parte vetada de una ley.

No se puede olvidar, entonces, que el Puerto de Buenos Aires constituye un bien de dominio público natural del Estado Nacional, y por ello, tanto su afectación como desafectación deben contar inexorablemente con una ley del Congreso Nacional que así lo decida, según lo dispone la Constitución Nacional en su art. 75, inc. 5°, donde expresamente señala que corresponde al Congreso de la Nación disponer del uso y la enajenación de las tierras de propiedad nacional.

## **9. ¿El puerto fue forzosamente transferido al dominio del Estado Nacional?**

Otro argumento que utilizan los promotores del Despacho 2144 es que “pese a su ubicación en la ciudad de Buenos Aires, capital de la provincia homónima, fue forzosamente transferido al dominio del Estado Nacional a partir del año 1880, cuando se declaró a la ciudad Capital de la Nación y se federalizó su territorio”<sup>38</sup>. Sin embargo, ello no fue así. El puerto de Buenos Aires pasa a formar parte del Estado Federal cuando se resuelve institucionalmente el problema de la Capital Federal, que a consecuencia de la actitud de Buenos Aires había sido postergado desde la sanción de la Constitución Nacional.

Debemos recordar que durante el proceso constituyente que dio origen al texto histórico de 1853, la provincia de Buenos Aires confrontó con el resto de las provincias hermanas. Había desconocido el Acuerdo de San Nicolás y no participó en la Asamblea que sancionó la Constitución. En verdad, la *Gran Aldea* después de ese año está separada de la Confederación Argentina y es capital de la provincia de Buenos Aires, pero a pesar de ello por disposición de la Constitución de 1853 se la declaraba Capital de la República. En la sesión de la Convención Constituyente del 3 de mayo, ya sancionada la Constitución, se discute sobre la capital de la Nación y sobre el manifiesto redactado por Zubiría, en el que se invitaba a Buenos Aires a incorporarse a la Confederación y a aceptar la Constitución y la ley sobre la Capital.

Pero lo cierto es que en esa oportunidad la provincia de Buenos Aires tampoco tenía interés en desprenderse del único centro poblado de importancia y que ejercía una extraordinaria gravitación cultural, política y económica; pero particularmente porque en

---

<sup>38</sup> v. consid. del Despacho; id. proyecto del Diputado San Martino; Fernando Romero Carranza, *ibidem*.

ella se encontraba “el puerto” por donde circulaban todos los productos que en el país se importaban y exportaban, y era la mayor fuente de recursos. Estos fueron motivos determinantes para que se mantuviera la provincia separada de sus hermanas, hasta que en los campos de Cepeda, como resultado del cruce de armas da comienzo su incorporación a la Confederación. El desenlace de la batalla de Cepeda que se produce en 1859, entre las fuerzas de la Confederación al mando de Urquiza y las de Buenos Aires conducidas por Mitre y que concluyó con el triunfo de las primeras, llevó a que el 11 de noviembre de ese año se firmara el Acuerdo de San José de Flores. Como consecuencia del mismo Buenos Aires aceptó reingresar en la Confederación, siempre que se efectuara una revisión de la Constitución, pues como vimos no había participado en su sanción. Luego, en 1860 viene la Convención “*Ad Hoc*” en la cual se cierra el período constituyente originario que define nuestra Constitución histórica.

Pero el problema de la Ciudad de Buenos Aires como Capital Federal de la Nación aún no estaba resuelto. Veinte años después, en las postrimerías de la presidencia de Avellaneda, luego de desplazar la candidatura de Sarmiento a la presidencia de la República, Roca expuso como idea primordial la de federalizar a la ciudad de Buenos Aires. Su contrincante, Carlos Tejedor que ejercía el cargo de gobernador de la Provincia de Buenos Aires, defendió los intereses locales buscando mantener el dominio de su principal ciudad. En las elecciones triunfó Roca con el apoyo casi unánime de toda la República, salvo en las provincias de Corrientes y Buenos Aires, que apoyaron a Tejedor. Éste, desconociendo el resultado electoral se sublevó, obtuvo el control de la ciudad de Buenos Aires y obligó al gobierno nacional a trasladarse al pueblo de Belgrano. Ante la insurrección armada que conducía Tejedor, el Presidente Avellaneda dictó un decreto designando capital provisoria al pueblo de Belgrano. Por el art. 1º de la ley 1025, sancionada el 28 de julio de 1880, el Congreso Nacional estableció que mientras se dicta la ley de la capital permanente de la República con arreglo al art. 3º de la Constitución Nacional, las autoridades que ejercen el gobierno federal continuarán residiendo en el pueblo de Belgrano, de conformidad al decreto del 5 de julio de dicho año. Roca derrotó a los Guardias Nacionales de Tejedor en una serie de combates. El 21 se produjeron encuentros decisivos en Puente Alsina, Los Corrales y Plaza Constitución. Por ambas partes habían participado en la acción cerca de 20.000 hombres con 80 piezas de artillería. Después de esa fecha la lucha no se reanudó, a excepción del imprevisto bombardeo de la escuadra el día 24. Ya se había producido el desenlace cruento de la resistencia de Buenos Aires.

Restablecido el funcionamiento institucional de los poderes constitucionales, por decisión expresa del Congreso Nacional al sancionar la Ley N° 1029 (20 de septiembre de 1880) se declaró Capital de la República al municipio de la ciudad de Buenos Aires. Desmintiendo lo que se sostiene en el Despacho 2144 y el proyecto del Diputado Sanmartino, el art. 8º de la citada ley estableció que ella “*sólo regirá una vez que la*

*Legislatura de Buenos Aires haya hecho la cesión competente, prestando conformidad a sus cláusulas, con arreglo a lo dispuesto por el art. 3° de la Constitución Nacional”.*

A todo evento, el Congreso Nacional reunido en Belgrano había sancionado la Ley N° 1030 por la que dispuso que “*si hasta el 30 de noviembre próximo la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires no hubiese hecho la cesión de que habla la ley de la Capital de la República, el Poder Ejecutivo convocará una Convención nacional, a objeto de reformar el art. 3° de la Constitución, designando en él la Capital permanente de la República, y a mas el art. 104 de la misma, en su segunda parte*” (art. 1°). Como señaló el Senador Pizarro durante el debate que llevó a la sanción de esta ley, “*dado que el Congreso en presencia de la limitación puesta en el art. 3° de la Constitución, no ha podido hacer uso de su facultad constitucional durante 20 años, no obstante haber empleado todos los recursos que han estado en su mano para llegar a ese resultado, debe devolver esta facultad que le dio la Convención constituyente, a otra convención, a fin de que ese poder soberano, que no tiene necesidad de consultar a nadie, fije la residencia de las autoridades nacionales en el punto que considere más conveniente a los grandes intereses del país*”<sup>39</sup>.

Pero no fue necesario convocar a la Convención, pues en tiempo y forma se concretaron los actos institucionales imprescindibles para que la ciudad de Buenos Aires sea la Capital de la Nación y con ello su Puerto, el de todos los argentinos. Como final de estos acontecimientos, luego de reorganizados los poderes de gobierno y de extensos debates en el ámbito de la Legislatura provincial, donde lidiaron José Hernández sosteniendo la postura de la cesión de la ciudad y Leandro N. Alem la posición de que se mantenga en la provincia, el 26 de noviembre de 1880 se sanciona la Ley N° 1355, que por su artículo 1° cedió el Municipio de la ciudad “*a efectos del artículo 3° de la Constitución de la Nación*”, y se concluía así con el “*último problema cuya solución entregaron los constituyentes argentinos a los que fueron llamados a sucederles en la ardua tarea de constituir una nación fuerte y unida*”, según expresa el Mensaje del Gobierno de la Provincia al Poder Ejecutivo Nacional acompañando dicha Ley de Cesión<sup>40</sup>.

## **10. ¿Quién hizo el esfuerzo para construir el Puerto?**

---

<sup>39</sup> *D.ses.Sen.*, sesión del 18 de septiembre de 1880, pág. 204

<sup>40</sup> *Antecedentes Parlamentarios: Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 1880, Buenos Aires, Imprenta de la Penitenciaría, 1880, págs. 727/8; conf., Arturo E. Sampay, “*Las Constituciones de la Argentina. 1810-1972*”, Eudeba, Buenos Aires, 1975, págs. 434 y 435. Véase: Mensaje del Gobierno de la Provincia al Poder Ejecutivo Nacional acompañando la Ley de Cesión de la Ciudad para Capital, en Juan B. Alberdi, “*La República Argentina, consolidada en 1880 con la Ciudad de Buenos Aires por Capital*”, Librería La Publicidad, de M. Reñé, Buenos Aires, 1881, págs. 281/285.

El espacio ocupado actualmente por el Puerto de Buenos Aires perteneció siempre al Estado Nacional Argentino, ya que éste efectuó su localización en un sitio históricamente ganado a las aguas del Río de la Plata mediante estudios técnicos realizados en e impulsados por el Congreso Nacional que inicialmente ordenó *“la rada de Buenos Aires, la construcción de un puerto en la rada de la ciudad de Buenos Aires o el punto de la Provincia que sea más adecuado”*, tal como se expresó en la Ley N° 280 del 9 de octubre de 1868; y luego por la Ley N° 383 del 15 de julio de 1870, donde estableció que *“el Poder Ejecutivo mandará a hacer un estudio técnico de la rada de Buenos Aires y de las obras que sea necesario practicar en ellas para la construcción de un puerto de abrigo de almacenes fiscales”* (art. 1°), y con ese objeto autorizó al Poder Ejecutivo *“para negociar con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la cesión de tierras fiscales que sean necesarias para la realización de las referidas obras y para aceptar la participación que quisiera tomar en ella”* (art. 3°); y poco tiempo después mediante la Ley N° 496 sancionada el 11 de octubre de 1871 dispuso que el Poder Ejecutivo aceptará la participación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires para la construcción de un puerto en la rada de esta Ciudad, bajo una serie de condiciones, entre las cuales estaba que el Gobierno Nacional tendría la dirección y superintendencia en la ejecución de las obras.

Podemos decir que antes de llevarse a cabo obras en el puerto de la ciudad de Buenos Aires ella tenía sólo un fondeadero o embarcadero, donde los barcos fondeaban a varias millas de distancia; luego se acercaban embarcaciones de poco calado y los pasajeros, mercancías y equipajes transbordaban a los mismos; así eran acercados a la orilla, donde los esperaban unas carretas con ruedas de dos metros de diámetro que se adentraban en el agua; un nuevo cambio a este medio de transporte permitía llegar, por fin, a tierra firme. Buenos Aires siguió creciendo con un extraño designio: ser una ciudad portuaria sin un real puerto.

Tal era el aspecto del río con sus fondeaderos conocidos desde el siglo XVII como “Balizas Interiores” y en especial en el XVIII. Eso era el fondeadero interior del puerto, el más cercano a la playa, llamada “el bajo”, anegadizo y difícil de transitar, y la ciudad se alzaba sobre la barranca. Balizas interiores siguió siendo durante casi todo el siglo XIX, el fondeadero natural de los buques mercantes y de pasajeros que arribaban a Buenos Aires, en especial cuando en el último tercio del siglo XIX (1872) se construyó desde la costa de la barranca hacia el río donde hoy se halla el espejo de agua del Apostadero, el muelle de “Las Catalinas”, llamado así porque se hallaba frente de la Iglesia y Convento de Santa Catalina de Siena. El muelle se internaba 500 metros hacia el río y

sirvió de desembarcadero durante las dos décadas anteriores a la construcción de “Puerto Madero”<sup>41</sup>.

Como surge del Anexo que acompaña al presente “*Índice cronológico de leyes referidas al Puerto de Buenos Aires. Período 1868/1911*”, ya antes de la federalización de la Ciudad de Buenos Aires el Estado Nacional había adoptado la decisión de construir el puerto a su cargo y a esos efectos había realizado estudios, autorizado empréstitos y contratado ingenieros para concretar el proyecto. Sin embargo, el mismo no se había podido llevar a cabo por disidencias jurisdiccionales sobre si correspondía al Gobierno de la Nación o al Gobierno de la Provincia el hacer obras sobre la ribera.

## **11. El Puerto de Buenos Aires fue finalmente construido por la Nación.**

En efecto, entre 1884 y 1897 se realiza la construcción del llamado “Puerto Madero” a cargo del Ingeniero Eduardo Madero, obra que se ordenó por la Ley N° 1257 del 22 de octubre de 1882. De los debates parlamentarios de dicha ley en la Cámara de Diputados surge claramente que la construcción del puerto en la ciudad de Buenos Aires tenía como finalidad solucionar un problema nacional, y no meramente local, ya que el puerto era necesario para todo el comercio de la Nación. Véase por ejemplo las opiniones del diputado Gallo, quien manifestaba, refiriéndose a la construcción del puerto, que “soy partidario entusiasta de esta idea, porque creo que no hay en la actualidad en la República obra alguna que pueda servir de una manera más eficaz a los intereses más trascendentales de ella; creo que no hay ninguna otra de carácter más esencialmente nacional, ni que pueda tener una influencia más eficiente respecto de todos los problemas que afectan nuestro porvenir”<sup>42</sup>.

En 1908 la ley 5944 autorizó la ampliación del puerto El movimiento de buques se incrementó enormemente, movilizándolo un torrente diario de 30.000 toneladas de cereales. La Argentina había logrado así un puerto, pero con una capacidad que se tornaba cada año más insuficiente para atender las demandas del comercio mundial. Por ello en 1911 se iniciaron las obras proyectadas por el Ing. Huergo, las del denominado Puerto Nuevo, concluidas en 1926.

---

<sup>41</sup> conf., Julio Mario Luqui Lagleyze, “*Breve Historia Arqueológica del Puerto de Buenos Aires. 1536-1827*”, Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina, 23 de agosto de 2005, <http://www.nuestromar/noticia.php?tp=717&nt=2471>

<sup>42</sup> ver., *D. Ses. Dip.*, pág. 913; conf., Horacio Ruiz Moreno y Gustavo Cedrone, “*Titularidad y competencia sobre el puerto de Buenos Aires. El conflicto entre la Nación y la Ciudad de Buenos Aires*”, *La Ley-Actualidad*, del 15 de septiembre de 2005.

Los respectivos Decretos del Poder Ejecutivo Nacional, a cargo del Presidente Sáenz Peña, que pusieron en marcha las nuevas construcciones del Puerto de la Capital, y que fueron refrendados por su ministro Ezequiel Ramos Mejía, así ratifican esta iniciativa y ejecución por parte del gobierno federal:

- Decreto del 28 de abril de 1911, por el que se acepta la propuesta presentada por la empresa Walker y Cía, para la construcción del Nuevo Puerto de la Capital<sup>43</sup>.

- Decreto autorizando al Ministerio de Obras Públicas para sacar a licitación la pavimentación de las calles de acceso al Puerto de la Capital, de fecha setiembre 13 de 1911<sup>44</sup>.

- Decreto disponiendo la ampliación de una partida para las obras complementarias del Puerto de la Capital, del 12 de octubre de 1911<sup>45</sup>.

- Decreto aceptando como Ingeniero Director técnico de las obras del Puerto Nuevo de la Capital, a D. Richard Souldby Oldham, de fecha noviembre 14 de 1911<sup>46</sup>.

- Decreto aprobando el plano de las obras y dimensiones de las Dársenas y Espigones del Nuevo Puerto de la Capital, de fecha 14 de noviembre de 1911<sup>47</sup>.

Fue por tanto, en ese período con un comercio en creciente expansión y debido al acrecentamiento de la operatoria portuaria, que se dispuso la construcción de las cinco nuevas dársenas a las que luego se agregó la dársena F, quedando conformada una infraestructura que en esencia se mantiene en la actualidad. Las obras que se realizaron en el Puerto de la Capital Federal, según lo consignó una publicación marítima europea en 1932, transformaron a Buenos Aires en el primer puerto de América Latina y de todo el hemisferio austral.

---

<sup>43</sup> v. *Registro Nacional de la República Argentina*, Año 1911, Tomo 95, Editorial Taller Tipográfico de la Penitenciaría, Buenos Aires, págs. 365/372.

<sup>44</sup> v. *Registro Nacional de la República Argentina*, Año 1911, Tomo 96, Editorial Taller Tipográfico de la Penitenciaría, Buenos Aires, págs. 135/136.

<sup>45</sup> v. *Registro Nacional de la República Argentina*, Año 1911, Tomo 97, Editorial Taller Tipográfico de la Penitenciaría, Buenos Aires, págs. 361/362.

<sup>46</sup> v. *Registro Nacional de la República Argentina*, Año 1911, Tomo 97, Editorial Taller Tipográfico de la Penitenciaría, Buenos Aires, pág. 385.

<sup>47</sup> v. *Registro Nacional de la República Argentina*, Año 1911, Tomo 97, Editorial Taller Tipográfico de la Penitenciaría, Buenos Aires, pág. 385.

El tamaño de las obras ejecutadas llevó a que el Poder Ejecutivo Nacional, mediante el Decreto del 4 de mayo de 1927 dictado por el Presidente Alvear, determinara con precisión el alcance de la jurisdicción municipal en la zona portuaria, pues al dictarse la Ley N° 1260 por la que se creó el gobierno Municipal se había establecido que ello fue “al sólo efecto de la administración de los intereses meramente locales”, y “siendo la Ciudad de Buenos Aires el Territorio Federal por excelencia como que es el asiento de las autoridades de la Nación”, hacía necesario establecer “que el ejercicio de las facultades que para distintas finalidades se ejercitan en la zona portuaria por los Ministerios de Marina, Hacienda, Obras Públicas y la Municipalidad, deben moverse cada una en la esfera propia de su actividad subsistiendo todas en cumplimiento de los fines que han sido creadas, sin que las unas deben rozar con otras, debiendo caer bajo la jurisdicción directa de las autoridades nacionales todo aquello que concierna a los intereses de la Nación y bajo jurisdicción de la autoridad local, lo referente a los intereses directos de la ciudad” (art. 9°); y que “siendo esto así, la extensión de los poderes de unas y otras autoridades dependen de circunstancias de hecho fácilmente determinables” (art. 10°)<sup>48</sup>.

De la lectura del Anexo que mencionamos precedentemente surge con claridad quien construía y era titular de dominio del puerto. Para que no quedaran dudas en la casi totalidad de las leyes que sanciona a ese respecto el Congreso Nacional *lo denomina “Puerto de la Capital Federal”*. Vimos también los decretos del Poder Ejecutivo Nacional que denominan al Puerto con el distintivo federal de “Capital”. Observamos también que tanto el emplazamiento como la construcción del puerto fue dispuesta por las autoridades nacionales aún antes que la ciudad de Buenos Aires fuera Capital de la República y que se federalizara su territorio, e inclusive con anterioridad a que la provincia de Buenos Aires cediera el territorio para el asiento de las autoridades nacionales. Y además, cómo el Puerto y sus ampliaciones fue construido después por decisión institucional de los poderes públicos nacionales; es decir, por quien es su titular de dominio y en jurisdicción nacional.

*Es el puerto nacional de los argentinos.* Los antecedentes históricos, constitucionales y estadísticos, indican ampliamente la importancia estratégica de este puerto, los que no pueden ser soslayados habida cuenta que fue el Gobierno Federal el que ha decidido su construcción y ha mantenido su administración y explotación, desde entonces y hasta la fecha como su titular de dominio.

## **12. El argumento de la caída del estigma.**

---

<sup>48</sup> v. “*Memoria del Ministerio del Interior 1927/1928*”, Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso, Buenos Aires, 1928, pág. 403.

Haciendo mención al “hito histórico, político e institucional” configurado a partir de la reforma constitucional de 1994, por la cual se instaura el Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires, en el Despacho 2144 se reiteran términos del Proyecto del Diputado Sanmartino, según el cual entiende que “después de 114 años cae el estigma de territorio federal”<sup>49</sup>. Lo cual nos lleva a reiterar conceptos que al respecto expusieramos en otra oportunidad<sup>50</sup>.

Es sabido que la Constitución Argentina de 1853/60 acoge la forma federal de estado. El estado federal se compone de muchos estados miembros, organizando una dualidad de poderes: el del estado federal, y tantos locales cuantas unidades políticas lo forman. Como lo demuestra a través de todas sus gloriosas vicisitudes la historia nacional, y como lo pensaron y quisieron quienes organizaron constitucionalmente la patria, **creemos** que la forma federal es la que mejor responde a las características, tradiciones e ideales de la República Argentina. Como expresara Mitre en las páginas del diario “*Los Debates*”, “el federalismo es la base natural de la organización del país”. Pero es indispensable recordar que “la institución federal está definitivamente consolidada -observa Rivèro- cuando existe en la conciencia de los ciudadanos lo que se podría llamar el sentimiento de la doble dependencia; la sujeción a la comunidad total balancea el sometimiento a la comunidad parcial, y siendo sentidos la una y el otro con la misma espontaneidad”<sup>51</sup>.

De los términos que obran en los fundamentos del Despacho 2144 corresponde concluir que sus autores marginan esa doble sujeción de pertenencia que Rivèro computa como necesaria para que la institución federal se encuentre definitivamente consolidada, o lo que es más grave que esa falta lleve a sostener procesos que en definitiva incidan en la disgregación nacional. Si la imprecisión o la ambigüedad en los términos debe ser marginada del debate político e histórico constitucional, ello se hace aún más imprescindible ante la grave consecuencia de disgregación o fracturas que hoy puede provocar. Se deben utilizar palabras adecuadas aún para confrontar.

No puede desconocerse que *estigma* tiene su origen en la palabra “*stigma*”, que en latín significaba la marca que se imponía en el cuerpo con hierro candente, como pena infamante o como signo de esclavitud. Nuestro proceso constituyente que lleva a

---

<sup>49</sup> v. proyecto N° 00506 del 1/4/2004.

<sup>50</sup> “*Consideraciones elementales para analizar y debatir sobre el proyecto Sanmartino de Transferencia del Puerto de Buenos Aires a la Ciudad Autónoma y Creación del Ente Administrador*”, ver, [www.buenosairesport.gov.ar](http://www.buenosairesport.gov.ar) y [www.eldial.com.ar](http://www.eldial.com.ar) edición electrónica del 13 de agosto de 2004, Suplemento de Derecho Público.

<sup>51</sup> Jean Rivèro, “*Introduction à une étude de l'évolution des sociétés fédérales*”, *Bulletin International des Sciences Sociales*, París, primavera de 1952, vol. IV, núm. I, p. 42; cit. Segundo V. Linares Quintana, “*Tratado de la Ciencia del Derecho Constitucional Argentino y Comparado*”, Tomo VI, Editorial Alfa, Buenos Aires, 1956, pág. 238.

institucionalizar a la ciudad de Buenos Aires como Capital de la Nación y a su Puerto como el de todos los argentinos, no puede ser catalogado como una afrenta o deshonra para los habitantes de esta ciudad. Si no se entiende que fue utilizada por error o desconocimiento de su significado, sólo puede concluirse que fue una utilización capciosa del lenguaje que tiende a reinstalar conflictos institucionales que deberían estar superados entre los argentinos. Pero las dos alternativas descalifican a sus autores, aunque la última **está** marcando la gravedad institucional que tiene el proyecto en examen.

Conceptos de similar entidad fueron vertidos posteriormente en el marco del “*ultrismo autonomista*” que se pretende instalar al respecto. Héctor Leonardo Pérez, uno de los asesores que ha intervenido en la confección del proyecto que sostiene “Compromiso para el Cambio”<sup>52</sup>, cuando se explaya sobre la situación de las autoridades federales dentro de la ciudad de Buenos Aires interpreta que dado que el gobierno de la ciudad es autónomo, las autoridades de la Nación son “huéspedes” del aquella. Sostiene que “ha cesado la Capital Federal en cuanto distrito federal. Sólo perviven competencias específicas, funcionales y finalistas para la organización y funcionamiento de las autoridades federales asentadas como huéspedes en el territorio de la Ciudad autónoma y por el tiempo en que estas permanezcan con residencia en ésta”<sup>53</sup>.

Acción y palabra van mostrando un camino. Al respecto cabe recordar las que expresó Carlos Tejedor en su juramento al asumir la gobernación de la Provincia de Buenos Aires el 1º de mayo de 1878. En dicho acto, y como prolegómeno de los sucesos que ocurrieron dos años después afirma que “procurará conciliar las prerrogativas propias con la obediencia que en los asuntos nacionales debe a su huésped”<sup>54</sup>. El “huesped” a quien se refería era el Presidente de la República Dr. Avellaneda, aunque también se encontraban en dicha anómala situación los miembros del Congreso Nacional y de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. La referencia histórica -a veces- no ofrece ninguna novedad, pero vale como contexto para hacer memoria, más cuando se trata de un asunto no menor. Posteriormente, Tejedor inaugura la “política de la resistencia” contra lo que llamaba la “política de la imposición”. Confiaba en el vuelco de las situaciones provinciales por vías violentas y, para ello, comienza por armar a su provincia mientras asume actitudes de exquisita beligerancia para con su “huesped”, el gobierno nacional<sup>55</sup>. Ya conocemos cuál fue su resultado.

---

<sup>52</sup> así se lo individualiza al finalizar los considerandos del Proyecto N° 01347, de fecha 24/06/2004 y como integrante de la “Fundación E-Ciudad”.

<sup>53</sup> v. Héctor Leonardo Pérez, “*Legitimidad institucional del traspaso del puerto al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*”, Ponencia.

<sup>54</sup> *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires*, sesión del 1º de mayo de 1878, pág. 24.

<sup>55</sup> conf., Horacio Zorroaquin Becú, “*Tiempo y Vida de José Hernández. 1834-1886*”, Emecé, Buenos Aires, 1979.

En las entrelíneas de los considerandos del Despacho 2144, también aparece la trama de ese “*fundamentalismo ciudadano*”, que tantas desventuras causó a la organización nacional en el siglo XIX, entronizando ahora bajo un nuevo ropaje un *porteñismo hegemónico*. Lo que puede conducir a una “política de resistencia” contra las autoridades federales y a argumentar la vieja “política de imposición”, que en el proyecto se escribe enunciando que el puerto de la que fue capital de la provincia de Buenos Aires “fue forzosamente transferido al dominio del Estado Nacional a partir del año 1880, cuando se declaró a la ciudad Capital de la Nación y se federalizó su territorio”. Por consiguiente, dicho proyecto no tiene que ser debatido sólo en el marco de la técnica legislativa de su diseño normativo, o como mera “reserva de derechos” emitida por quien no tiene competencia para ello. Es indispensable confrontar con las políticas que lo motivan y la finalidad que ellas tienen.

### **13. Naturaleza de la actividad portuaria.**

Que no debe existir el “estado ausente” de los noventa, es hoy una cuestión que está plenamente aceptada. Fue el proceso contrario a la llamada “sociedad del bienestar”, sustituida a fines de los años 70 y principios de los 80 por las recetas conservadoras etiquetadas como “*neoliberalismo*”, el que provocó las duras consecuencias que sufrió la sociedad argentina en la década de los noventa, y que actualmente estamos tratando de superar. Es sabido que la sustitución de un tipo de sociedad por otro no se hizo sin resistencias, pero en su momento fueron derrotadas casi sin excepción, en nuestro caso mediante espirales de violencia, baños de sangre y represión, cuyas heridas todavía sangran en el cuerpo social. Las sucesivas políticas liberales o “neoliberales” que se aplicaron en nuestro país durante los últimos decenios colocaron a la Argentina en una situación de riesgo y de constante involución, que recién ahora se puede revertir.

Por ello es indispensable profundizar el debate sobre el tipo de sociedad y de Estado que se requiere actualmente, en el cual se definan rumbos que más temprano que tarde incidirán en las chances de conseguir justicia y bienestar para las grandes mayorías. Comparada con los años '90, es innegable que la actual administración hace esfuerzos, desde su origen, para reinstalar a la política en el centro del poder que habían ocupado los *idólatras del mercado*. Más aún, por distintas vías trata de alentar la renovación de grupos empresarios, algo así como la recreación de una “burguesía nacional”, más interesada en la producción que en la especulación. Aunque todavía habrá que confrontar con un coaligado frente de intereses que se oponen al cambio social y que conservan la fuerza adquirida en el último cuarto del siglo XX.

Es sabido que la Ley N° 24.093 de Actividades Portuarias, nace a la vida institucional en el marco político e ideológico que regía al sancionarse la Ley N° 23.696 (18/8/89), por la cual se declaró en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos y la situación económico financiera de la Administración Pública Nacional, tanto centralizada y descentralizada, como de empresas y sociedades del Estado. A esos efectos estableció el procedimiento “para proceder a la privatización total o parcial o a la liquidación de empresas, sociedades, establecimientos o haciendas productivas cuya propiedad pertenezca total o parcialmente al Estado Nacional” (art. 8°), y en consecuencia, facultó al Poder Ejecutivo Nacional para proceder a la privatización total o parcial, a la concesión total o parcial de servicios, prestaciones a obras cuya gestión se encuentre a su cargo, o a la liquidación de las empresas, sociedades, establecimientos o haciendas productivas cuya propiedad pertenezca total o parcialmente al Estado Nacional (art. 11). Eran los tiempos en que el “*Consenso de Washington*” y la “*Trilateral Commision*” emitían sus dictados señalando el camino que se debía seguir cual panacea que resolvería los problemas que padecía nuestro país, a los que el gobierno nacional de esa época seguía al pie de la letra.

A través de la Ley N° 24.093 (3/6/92) se impulsó la reconversión portuaria sobre la base de principios de privatización, desregulación y descentralización. Estableció que las provincias en cuyos territorios se sitúen los puertos de propiedad y/o administración del Estado Nacional, podrán solicitar la transferencia a título gratuito, del dominio y la administración portuaria (art. 11°). Para los puertos de Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, les impuso la condición de que previamente se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Aclara este artículo que los entes “se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad” (art. 12°).

La ley de Actividades Portuarias establece a continuación que “la administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a éstos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública” (art. 13°). Incorpora pautas que deberá tener en cuenta la autoridad de aplicación a efectos de la habilitación de los puertos (art. 6°), y formula la clasificación de los mismos según la titularidad del inmueble, según su uso y según su destino (art. 7°), e instituye que todos los puertos comprendidos en la ley se encuentran sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme las leyes respectivas (art. 21°).

Por lo visto, dicha ley no se expresa acerca de la naturaleza de la actividad portuaria. Pero el tiempo transcurrido desde su sanción y la interesada interpretación que todavía efectúan de ella los cultores del “fundamentalismo del mercado”, con concepciones que se alejan más aún de su texto, hacen imperiosa la necesidad de su reforma y su adecuación a los tiempos actuales; aunque como vimos recientemente la presencia del Estado y el concepto de servicio público portuario no está negado por ella.

La doctrina y la legislación antes de la sanción de la Ley 24.093 y también de que se iniciara la etapa del “neoliberalismo” que rigió en la década del noventa, tenían claro que se trataba de un servicio público portuario. Al respecto Sánchez Viamonte había señalado sobre la situación institucional de los puertos, que “un puerto es, por su naturaleza, un establecimiento que interesa directamente a la defensa nacional, a la integridad de su territorio y a la aplicación jurisdiccional de la soberanía por el hecho de comunicar al país con el exterior”<sup>56</sup>.

Ese criterio se prolonga posteriormente casi sin excepciones hasta bien entrada la década pasada donde la ideología del liberalismo económico fue adoptada como dogma infalible. Pero cabe recordar también, que la Constitución Nacional del año 1949, en cuanto al tema que estamos tratando, estableció que la exportación y la importación estarán a cargo del Estado, como servicio público esencial para capitalizar al país e impulsar su desarrollo industrial y la *Justicia Social*. Pero eran otros tiempos, otros personajes y otras circunstancias políticas. Tampoco este es el espacio para discurrir ahora acerca del rol del Estado y la forma adecuada para efectivizar esos altos propósitos en nuestra realidad contemporánea.

Volvamos al proyecto en cuestión que próximamente se debatirá en el ámbito de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A fin de poder saltar sobre los márgenes expresos que impone la ley 24.588 en cuanto a garantizar al gobierno federal “*todos aquellos bienes, derechos, poderes y atribuciones necesarios para el ejercicio de sus funciones*” (art. 2º), como también evitar su texto cuando expresa que continuará bajo jurisdicción federal “*cualquier otro bien de propiedad de la Nación o afectado al uso o consumo del sector público nacional*” (art. 3º), algunos autores del Despacho 2144 ponen en evidencia claramente la concepción “neoliberal” que nutre al proyecto, y luego de indicar al de Buenos Aires como “puerto estatal de uso público comercial”, señalan que ello “excluye cualquier referencia a servicio público de su actividad”. Según revelan sus propios fundamentos al calificar así al Puerto de Buenos Aires tratan de excluir cualquier referencia a servicio o función pública de su actividad, o que esté afectado al uso o consumo del sector

---

<sup>56</sup> Carlos Sánchez Viamonte, “*Manual de Derecho Constitucional*”, Editorial Kapelutz, Buenos Aires, 1958, pág. 276.

público nacional. De esta simple forma tratan de evitar que el texto de la ley 24.588 se aplique al Puerto de Buenos Aires.

Con esa *interpretación estática* sobre las leyes mencionadas recurren al concepto de “actividad comercial” con la intención evidente de marginar al Puerto de Buenos Aires de la Ley de Garantías del Gobierno Federal. Pero, también queda claro así que las políticas aplicadas en la pasada década del noventa del siglo XX son la esencia del proyecto<sup>57</sup>.

Por otra parte, en un frustrado intento de apuntalar su razonamiento en cuanto al Puerto de Buenos Aires, el Dr. Romero Carranza señala que “la ley es clara al establecer el carácter ‘no estatal’ del organismo u Ente público que pueda crearse antes de la transferencia de los puertos, desvinculando totalmente a ese Ente Administrador de la intervención, control, regulación y/o gestión directa o indirecta del Estado Nacional Provincial o Municipal, o de sus organismos o dependencias centralizadas o descentralizadas, entes autónomos o autárquicos, garantizando así una administración efectivamente independiente del poder público estatal, no politizada, autosuficiente, autofinanciable y de gestión profesional, caracterizada por la participación mayoritaria de los entes privados entre los integrantes de sus directorios”.

Al respecto, cabe traer a colación el Informe de la Comisión Fiscalizadora de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, que acompañara el dictamen del Dr. Rafael Bielsa en su carácter de Síndico General de la Nación (Nota SIGEN N° 2061/2001 – G. S.), emitido ante una alternativa similar, en el cual expresan que “tal manifestación, además de brindar capacidad de decisión a sectores privados cuyos cometidos pueden resultar ajenos al fin público que debe primar en el accionar del Estado Nacional, dado que su actividad persigue metas lucrativas propias de su actividad comercial que pueden colisionar con los intereses y evolución del Puerto de Buenos Aires, suma la incompatibilidad de las figuras y roles de ‘controlante’ y ‘controlado’”. Considera, por tanto, “que la protección al usuario de los servicios públicos portuarios, en aras de permitir una sana competencia, debe estar garantizada por la capacidad del Estado Nacional en la toma de decisiones”, razón por la cual, aconsejan la participación de los actores de la actividad portuaria y sectores neurálgicos de la producción a través de los Consejos Consultores, sin que sus opiniones resulten vinculantes, conforme lo prevén las sociedades portuarias más avanzadas y desaconsejan la incorporación de los sectores privados al seno del Directorio del organismo”. Al respecto no cabe sino coincidir con lo expuesto en el mencionado informe, sobre que la protección del usuario de los servicios públicos

---

<sup>57</sup> v. proyecto que suscriben el diputado Sanmartino y otros legisladores, N° 00506/2004, del 01/04/2004; también Dr. Fernando Romero Carranza, que interviniera en la fundamentación del antes citado proyecto, en su artículo “*Régimen jurídico del Puerto de Buenos Aires – El derecho de la Ciudad Autónoma al reconocimiento y recuperación de su dominio y administración*”.

portuarios, en aras de permitir una sana competencia, debe estar garantizada por la capacidad del Estado Nacional en la toma de decisiones.

En este contexto al Puerto de Buenos Aires con su notable oferta y calidad de servicios que presta, no se le opone hoy ningún otro proyecto en nuestro litoral marítimo o fluvial con puerto alguno que cuente con la posibilidad de atención masiva de cargas provenientes de las distintas regiones del país; y de tal modo, con carácter de servicio público reafirma así su indiscutible perfil de PUERTO NACIONAL, dada la amplitud del *hinterland* al cual sirve y que trasciende al mero ámbito de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, pues alcanza a todas las provincias que integran el territorio nacional. No caben dudas que se lo debe mantener como lo que es: puerto que ejerce las funciones testigo del Estado Nacional, revistiendo el carácter de *establecimiento de utilidad pública nacional*, a través del cual se pueden servir en forma amplia y sin ningún tipo de restricciones todas las producciones y el abastecimiento de insumos de las regiones que conforman nuestro país, integradas en el marco de la Nación. Caso contrario, podrían ser sometidas a parciales intereses sectoriales, como los que hoy sostienen el proyecto de transferencia del puerto a la ciudad.

#### **14. Un Ente nacional para administrar el puerto.**

Por todo lo expresado, puede interpretarse que mediante el referido proyecto de ley, en esencia, se busca institucionalizar en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el oculto designio de instalar un futuro conflicto político-institucional con el gobierno federal. En ese marco habrá que asumir el debate sobre el puerto y sopesar razones que nos permitan impulsar la conformación de un novedoso proyecto para el país, y poder lograr así para la República Argentina el lugar que le corresponde en el concierto de Naciones.

Las necesidades del desarrollo económico nacional y de un comercio exterior en permanente expansión que inspiran los procesos de integración regional y hemisférica, así como el fenómeno de globalización de la economía, impulsan a que el Puerto de Buenos Aires se constituya en nuestro principal centro de transferencia de cargas y puerto integrador de las operaciones de transporte marítimo, fluvial y terrestre. Más, cuando el transporte por agua tiene una enorme importancia en la movilización del comercio exterior de Argentina. Aproximadamente, entre un 90%/95 % del volumen de exportaciones y entre un 70%/75% de los tráficos de importación se canalizan por agua<sup>58</sup>. Por la importancia estratégica del Puerto de Buenos Aires para el comercio internacional y la relación del país

---

<sup>58</sup> ver, María Beatriz Nofal y Maximiliano Gómez Aguirre, “*Concesión a las Terminales de Puerto Nuevo en el Puerto de Buenos Aires: logros y desafíos después de una década. 1993-2004*”, Buenos Aires, mayo de 2004-versión preliminar.

con el exterior, amén de su radio de influencia con respecto a las provincias mediterráneas, el Puerto de Buenos Aires debe ser el vértice de una política portuaria federal, y coadyuvar de esa forma al desarrollo socioeconómico nacional.

Sin embargo, artículos periodísticos y estos proyectos presentados en el ámbito de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, se expresan en forma agorera hacia las posibilidades futuras del Puerto de Buenos Aires si su dominio y gestión continúa en jurisdicción del Estado Nacional, y tratan de insertar dudas entre los operadores portuarios sobre las posibilidades del mismo.

Se debe remarcar que el Puerto de Buenos Aires tiene una capacidad instalada, tanto en infraestructura como en equipamiento, para asegurar la operación de aproximadamente 1.200.000 TEUS anuales, y adicionalmente de cargas generales fraccionadas y de proyecto en un volumen que supera holgadamente el 1.000.000 de toneladas anuales; además de importantes áreas reservadas a las empresas logísticas y su interrelación con las terminales concesionadas. En este orden, concentra la transferencia de cargas de alto valor agregado, las que tienen al Puerto de Buenos Aires como su principal destinatario tanto para las provenientes de importación como las destinadas a exportación, en un porcentaje global respecto de los otros puertos del país del orden del 65 %.

El Puerto de Buenos Aires se caracteriza por ser históricamente el operador más importante del país dedicado a este tipo de tráfico. Para observar la calidad y magnitud del Puerto de Buenos Aires en cuadros Anexos se indican estadísticas del movimiento de contenedores (TEUS) y cargas (miles de toneladas) que así lo reflejan. Estas cifras, de por sí concluyentes, descartan de plano cualquier pretensión de la Ciudad de Buenos Aires de convertirse en propietaria y administradora exclusiva del principal puerto del país, del que se sirven las actividades productivas de todo el país, y escasamente las de la Ciudad que lo pretende para sí, con la sola justificación de su enclave territorial. Al que por otra parte, con poco ha contribuído, avanzando sobre el mismo en forma permanente y privilegiando el desarrollo de otros intereses por sobre aquellos de carácter portuario.

Por otra parte, la transferencia del Puerto de Buenos Aires a la ciudad, ignoraría el derecho que respecto al mismo podrían invocar más de 15 millones de personas que habitan el llamado “cono urbano” en un radio de 60 kms aproximadamente que tienen al puerto como eje; más, cuando un alto porcentaje de estos habitantes tiene su destino laboral y aún cultural, ligado directa o indirectamente al Puerto de Buenos Aires. Lo cual los coloca al mismo nivel en relación al argumento de la transferencia que alegan los promotores “porteños”. Pero ante ello nos encontramos con la cruda realidad de que el aporte propio de la ciudad a los embarques del Puerto de Buenos Aires alcanza a una ínfima proporción del total de sus embarques de exportación, correspondiendo el resto al conjunto de provincias que integran la Nación (ver Anexo XIV).

La evolución del PBG de la ciudad de Buenos Aires está explicada mayoritariamente por el comportamiento de cuatro sectores: intermediación financiera; servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler; comercio e industria manufacturera. En su conjunto estas actividades representan la gran mayoría del PBG de la Ciudad. Mientras los sectores productores de bienes reducen su actividad, los proveedores de servicios tienen una abultada superioridad en el PBG.

Es sabido que la industria manufacturera de la ciudad de Buenos Aires experimentó un considerable proceso de achicamiento en los últimos 30 años. “Si bien el proceso de desindustrialización no es un fenómeno restringido exclusivamente al ámbito porteño, no es menos cierto que ha sido mucho más intenso en este último caso debido a la preeminencia de un proyecto de ciudad claramente orientado al desplazamiento de la actividad manufacturera de su éjido”<sup>59</sup>. En este escenario el producto industrial porteño cayó considerablemente, se destruyeron puestos de trabajo y la producción manufacturera fue perdiendo importancia y su rol articulador de la actividad económica.

La ciudad de Buenos Aires “desde mediados de los años sesenta perdió establecimientos industriales, que tendieron a localizarse en la periferia metropolitana. Ya en 1974 la ocupación industrial en la Capital Federal había quedado relegada frente al comercio y los servicios. Diez años después, en 1984, la ciudad metropolitana ha dejado de ser predominantemente industrial con casi 60 % de su fuerza en el sector terciario”<sup>60</sup>.

Las significativas diferencias de la estructura productiva de la Ciudad respecto de la Nación, hacen que las exportaciones porteñas tengan volúmenes muy reducidos, tanto en términos del producto bruto geográfico como de las exportaciones totales argentinas. Ello contribuye a sostener que la pretensión de algunos legisladores de que se transfiera el Puerto de Buenos Aires a la Ciudad, no tiene bases sólidas de consideración en términos de mercaderías transportadas y originadas en su ámbito.

Así queda demostrado claramente que el Puerto de Buenos Aires no puede ser calificado como un ámbito exclusivamente local de los intereses porteños y que por el contrario, *debe ser el vértice de una política portuaria nacional*, y que el mismo debe estar comprendido en el ámbito federal. Como vimos antes, esto no es sino consecuencia de factores históricos, culturales y económicos que lo caracterizaron virtualmente desde su fundación, y que a través de las distintas corrientes económicas que se desarrollaron en el

---

<sup>59</sup> conf., Eduardo Hecker, economista-presidente del Banco Ciudad, “Clarín”, del 8 de junio de 2005

<sup>60</sup> Pedro Pirez, “Buenos Aires, Metropolitana. Política y gestión de la Ciudad”, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1994, pág. 39.

país motivaron que las principales conexiones de transporte ferroviario, carretero y fluvio-marítimo convergieran hacia este puerto, con preponderancia sobre cualquier otro.

En estas condiciones el Puerto de Buenos Aires es el *puerto argentino* que concentra líneas hacia todos los puertos del mundo, atendidos por compañías navieras con itinerarios regulares que permiten motorizar el crecimiento del comercio exterior, conectándolos con todos los mercados de los distintos continentes, tal como lo muestran las estadísticas adjuntas, convirtiéndose de tal modo en una herramienta clave del proceso de cambio de la economía nacional.

El rol del Puerto de Buenos Aires en el sistema portuario nacional es vital, ya que no puede resignar su carácter como tal; es y será permanentemente el puerto que debe mantener sus puertas abiertas para brindar servicios, y debe cumplir con su misión para que la Nación pueda ofrecer a las fuerzas productivas la presencia de un puerto público, moderno, eficiente y económico. Un servicio portuario concordante con una política de expansión del comercio exterior del país, que priorice su desarrollo acelerado a valores competitivos en el mercado internacional, lo cual incluye un sistema integrado de transportes y la transferencia de las mercaderías en el ámbito portuario al menor costo posible.

Mantener su administración en manos del Estado Nacional hace a la esencia de nuestro Estado Federal, por cuanto esta unidad portuaria permite la atención de productos elaborados en distintas regiones del país o con destino a éstas, con un espíritu federalista y promocional, con costos de explotación y mantenimiento de dragado y balizamiento de gran incidencia porcentual en los recursos financieros que se obtienen de su explotación. No podemos dejar de remarcar que durante un prolongado lapso de su historia y aún en la actualidad, disponía y dispone de tarifas cuyos costos reflejaron una política de promoción de las exportaciones, y una justa compensación de los costos de explotación, que son soportados por las importaciones.

Asimismo conformar un área de actividades logísticas en predios de la AGPSE, permitirá facilitar a los sectores vinculados a la economía social y las pequeñas y medianas empresas nacionales, acceder al mercado internacional, y así el Estado podrá recuperar también su rol protagónico en la promoción y apoyo de nuevas actividades económicas. Más, cuando aún perduran los efectos de la extranjerización de la economía que dejó la pasada década del '90 de euforia “neoliberal”, que trajo como consecuencia que “el 80 %

del producto generado por las mil empresas más importantes de la economía es controlado por el capital extranjero”<sup>61</sup>.

La Administración General de Puertos Sociedad del Estado será la que impulse y ejecute en su ámbito la *política portuaria nacional*, concretando el desarrollo de su actividad, constituyendo una red portuaria integrada con otros modos de transporte que permita el crecimiento de las economías regionales, generando la complementación de los puertos y no su competencia, velando por los intereses del país e impidiendo que se dilapiden capitales que pueden aplicarse ventajosamente en otras áreas de transporte. Todo ello en un marco de *política de Estado*, con continuidad e irreversibilidad y con un sistema de gestión eficiente y eficaz que priorice la aplicación de los recursos técnicos y humanos a la obtención de resultados y alcance de los objetivos que hacen a la razón de ser de su gestión por sobre toda otra cuestión. Cabe recordar que por el Decreto N° 19/2003 se ha eliminado en su denominación el aditamento “en liquidación” y por consiguiente, “continuará ejerciendo todos los actos societarios que determinen sus estatutos sociales y la normativa vigente” (art. 2°). Lo cual parecen ignorar algunos sostenedores de los proyectos en cuestión.

Cabe poner de resalto finalmente que la estrategia de desarrollo de este Puerto requiere considerar las áreas operativas y, el ineludible incremento de zonas logísticas que permitan lograr la eficacia y seguridad que requieren las terminales del Puerto de Buenos Aires con respecto a otras instalaciones que participan del mismo *hinterland*, lo que así han entendido las autoridades de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, en cumplimiento de directivas emanadas del Gobierno Nacional. Además, de ejecutar otras mejoras que llevan a perfeccionar la infraestructura portuaria, y el reacondicionamiento y reparación de las estructuras existentes en el mismo, y de mejorar sus accesos viales y ferroviarios. Como también fue necesario reorganizar y actualizar el estado en que se encontraban sus sistemas administrativos y contables al inicio de su gestión institucional, y de superar el grave deterioro edilicio y de sus recursos humanos, como del material técnico y logístico del organismo. También se aprecia de los antecedentes glosados en anexos que el movimiento operativo-comercial del puerto, bajo la gestión de la AGPSE, se encuentra en constante crecimiento y actividad cualitativamente superior. Este crecimiento también se opera en el espacio de la actividad de cruceros turísticos. Asimismo corresponde señalar que el puerto cumple las medidas de seguridad y operativa portuaria que a nivel nacional e internacional establece el “Código de Protección de los buques e instalaciones portuarias”.

---

<sup>61</sup> Claudio Scaletta, “La retirada de la burguesía nacional. Informe del INDEC sobre las mil empresas más grandes del país”, en página electrónica <http://www.iade.org.ar/Recomendados/NP/Art/retirada.htm>, Boletín 2ª quincena de noviembre de 2005.

Luego de pasada la ola “neoliberal” de la última década del siglo XX, no debemos olvidar que atañe al Estado Nacional la rectoría del desarrollo socioeconómico para garantizar que éste sea integral y fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático; y para que, mediante la promoción del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, se logre el pleno ejercicio de las libertades y la dignidad de los individuos y de todos los sectores sociales, cuya seguridad y bienestar protege la Constitución. No se puede olvidar por ello, que la función principal del Estado en la economía es la de promover el desarrollo material del país para eliminar el atraso y la dependencia, mejorar las condiciones de vida del pueblo y lograr una distribución más justa de la riqueza.

Buenos Aires, 30 de noviembre de 2005.

**ANEXO I**  
**Estadísticas de Buques**

<b>AÑO</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>ULTRAMAR</b>	<b>CABOTAJE MARITIMO</b>
<b>2000</b>	<b>1709</b>	<b>1009</b>	<b>700</b>
<b>2001</b>	<b>1666</b>	<b>1019</b>	<b>647</b>
<b>2002</b>	<b>1801</b>	<b>867</b>	<b>934</b>
<b>2003</b>	<b>1830</b>	<b>812</b>	<b>1018</b>
<b>2004</b>	<b>1873</b>	<b>721</b>	<b>1152</b>
<b>2005 (*)</b>	<b>1574</b>	<b>614</b>	<b>960</b>
<b>TOTALES</b>	<b>10453</b>	<b>5042</b>	<b>5411</b>
(*) Hasta el 30/09/2005, estimándose que al 31/12/2005 la cantidad sería de 1800 buques aproximadamente			

Fuente: Administración General de Puertos S.E.

## ANEXO II

### Índice de leyes del Congreso Nacional referidas al Puerto de Buenos Aires.

Período 1868/1911 (\*)

#### **Ley n° 280. Derechos aduaneros: afectación de adicionales para la construcción de ferrocarriles y telégrafos y un puerto en Buenos Aires.**

Fecha de sanción: 09/10/1868.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo para que tan luego como cesen los compromisos a que está afectado el dos por ciento adicional a la exportación y el cinco por ciento adicional a la importación, destine sus productos a los objetos siguientes:

[...]

3º A la construcción de un puerto en la rada de la ciudad de Buenos Aires o el punto de la Provincia que sea más adecuado.”

Fuente: R.N. 1863/69, p. 404. Adla, 1852 – 80, Complemento, Buenos Aires, 1954, página 484.

#### **Ley n° 383. Estudio técnico de la rada de Buenos Aires.**

Fecha de sanción: 15/07/1870.

“Artículo 1º. – El Poder Ejecutivo mandará a hacer un estudio técnico de la rada de Buenos Aires y de las obras que sea necesario practicar en ellas para la construcción de un puerto de abrigo de almacenes fiscales..

[...]

Artículo 3º. – Se autoriza al Poder Ejecutivo para negociar con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la cesión de tierras fiscales que sean necesarias para la realización de las referidas obras y para aceptar la participación que quisiera tomar en ella..”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo III, página 124.

#### **Ley n° 387. Empréstito interno o exterior hasta la suma de 30.000.000 de pesos fuertes para la construcción de obras públicas.**

Fecha de sanción: 02/08/1870

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo a contraer un empréstito interior o exterior hasta la suma de treinta millones de pesos fuertes, ...

[...]

Art. 4º. – El producto líquido de este empréstito será invertido precisamente en los objetos que a continuación se expresan, distribuido del modo siguiente:

[...] En la construcción de las obras del puerto y almacenes de Aduana de la Ciudad de Buenos Aires, cuatro millones de pesos fuertes.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo III, página 126.

#### **Ley n° 496. Puerto en la rada de Buenos Aires.**

Fecha de sanción: 11/10/1871.

“Artículo 1º. – El Poder Ejecutivo aceptará la participación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires para la construcción de un puerto en la rada de esta Ciudad, bajo las bases siguientes:

[...]

3° El producto de la venta de las tierras que se ganen por dichas obras, previa reserva de las necesarias para su ejecución será distribuido entre la Nación y la Provincia en proporción al capital respectivo.

4° ...El producido de dichos derechos, después de deducidos los gastos de recaudación y conservación de la obra, será distribuido proporcionalmente al capital entre la Nación y la Provincia.

5° El Gobierno Nacional tendrá la dirección y superintendencia en la ejecución de las obras.

6° El Gobierno Nacional podrá expropiar la parte que corresponda en las obras del puerto y almacenes fiscales a la Provincia de Buenos Aires, por el costo de construcción, y en caso que el Gobierno de la Nación quisiera enajenar la parte que en dichas obras le corresponda, será preferida la Provincia bajo las mismas condiciones.

[...]

Artículo 3°. - Luego que los proyectos hayan sido terminados y examinados de acuerdo con lo prescripto en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo los someterá al Congreso con los antecedentes de su referencia.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo III, página 240-241.

### **Ley nº 585. Construcción de las obras del Puerto de Buenos Aires.**

Fecha de sanción: 24/10/1872.

“Artículo 1°. – Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar las obras del Puerto de Buenos Aires, bajo las prescripciones siguientes:

1.ª Que antes de celebrar el contrato el Poder Ejecutivo dispondrá se haga una prueba experimental de la apertura del canal, para comprobar la practicabilidad de esa obra y la posibilidad de conservarla con un costo anual que no exceda de un dos por ciento sobre el costo total de la obra.

[...]

5.ª Que la empresa constructora se comprometa a cargar con todos los gastos de la apertura del canal , si resultase que la obra es impracticable, o que no pueda conservarse sin un costo mayor que el indicado en la primera prescripción.

[...]

Artículo 3°. – Acéptese el concurso que ofrece la Provincia de Buenos Aires para la construcción de las obras del puerto, en la forma que establece la ley de su legislatura, fecha 19 de Mayo de 1872.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo III, página 366.

### **Ley nº 756. Construcción de las obras del Puerto en la Ciudad de Buenos Aires.**

Fecha de sanción: 08/10/1875.

“Artículo 1°. – Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar en el extranjero un ingeniero hidráulico, de reconocida reputación en la construcción de puertos, a fin de que trasladándose a Buenos Aires, estudie su rada, los proyectos presentados para mejorarla, y después de esto, informe sobre los siguientes puntos:

[...]

Art. 3°. – Si los proyectos presentados no fueran realizables ni convenientes para la Nación, o aún sin estas circunstancias, hubiera mayor conveniencia en formular un nuevo proyecto, proponerlo con los planos y presupuestos necesarios.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo IV, página 84.

**Ley n° 1257. Puerto de Buenos Aires: autorización al Poder Ejecutivo para contratar su construcción con Eduardo Madero.**

Fecha de sanción: 23/10/1882.

“Artículo 1°. – Autorízase al Poder Ejecutivo, para contratar con don Eduardo Madero la construcción, en la ribera de la ciudad de Buenos Aires, comprendida entre la usina del gas al norte y boca del Riachuelo al sur, de diques y almacenes de depósito para la importación de mercaderías, con los canales de entrada necesarios, sujetándose a las siguientes disposiciones: ...”

Fuente: R.N. 1882-84, p. 172 . Adla 1881 – 1888, Buenos Aires, 1955, páginas 95 – 96.

**Ley n° 2414. Venta de los terrenos ganados al río con la construcción del Puerto de la Capital.**  
(derogada por ley n° 2599).

Fecha de sanción: 06/11/1888.

“Artículo 1°. – Autorízase al Poder Ejecutivo para enajenar, previa licitación, los terrenos que se ganen al río con la construcción del puerto de la Capital. La licitación se hará bajo las bases siguientes:

1°. – El licitante que adquiera los terrenos hará por su cuenta el pago de la suma que el Gobierno debe abonar a la empresa constructora del puerto, con sujeción al contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con don Eduardo Madero.

[...]

4°. El licitante quedará obligado a respetar las disposiciones que deban regir en los barrios que se formen en los terrenos mencionados, ya se relacionen ellos con las reservas de áreas destinadas a calles, plazas, estaciones de ferrocarriles y demás edificios públicos, nacionales o municipales que fueren necesarios, ya con las obras de salubridad y provisión de agua.

[...]”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo VIII, páginas 181 - 183.

**Ley n° 2599. Venta de los terrenos tomados al río sobre el puerto Madero.**

Fecha de sanción: 28/09/1889.

“Artículo 1°. – Derógase la ley n° 2414, fecha 10 de Noviembre de 1888, relativa a la licitación, en un solo lote de los terrenos a ganarse al río por las obras del puerto de esta capital.

Artículo 2°. – De acuerdo a lo dispuesto por la ley 1257, fecha 27 de octubre de 1882, la venta de los terrenos a que se refiere el artículo 2° se hará en remate público, subdividiéndose al efecto en lotes, en la forma que el Poder Ejecutivo estime conveniente.

[...]”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo IX, páginas 109 - 110.

**Ley n° 2743. Conversión de las obligaciones del Puerto de Buenos Aires.**

Fecha de sanción: 06/10/1890

“Artículo 1°. - Apruébase el convenio presentado al Poder Ejecutivo por los concesionarios del Puerto de la Capital de la República, señores Eduardo Madero e hijos, con arreglo y sujeción a las prescripciones de la presente ley.

Artículo 2°. – La renta de las obligaciones del “Puerto de Buenos Aires”, autorizada por ley n° 1257 (12 octubre de 1882), en vez de ser de 6% anual será de 5% con la misma amortización de uno por ciento.

[...]”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo IX, página 266.

### **Decreto haciendo extensiva la Jurisdicción Municipal al nuevo Puerto de la Capital.**

“Buenos Aires, junio 16 de 1891.

Considerando:

Que hallándose en servicio la Dársena Sud y dos de los Diques del Puerto de la Capital, y librados al tráfico público las calles respectivas abiertas en los terrenos ganados al río, y llegado el momento de extender a toda esa parte de la ciudad la jurisdicción municipal correspondiente, el Presidente de la República DECRETA:

Artículo 1º. – Queda sujeto a la jurisdicción municipal el nuevo Puerto de la Capital, tanto en las secciones libradas ya al servicio público como por lo que respecta a las que se hallan aún en construcción; en todo cuanto concierne a los servicios a cargo de la Municipalidad y el cumplimiento de las ordenanzas vigentes o que se dictare, en virtud de sus atribuciones....

Pellegrini – José V. Zapata.”

Fuente: *Registro Nacional de la República Argentina*, 1891, Tomo Trigésimo Noveno, Editorial Taller Tipográfico de la Penitenciaría, Buenos Aires, 1891, página 585.

### **Ley n° 3315. Puerto Madero y Diques de Carena.**

Fecha de sanción: 04/11/1895.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de seis millones cuatrocientos mil pesos oro sellado (\$ 6.400.000 oro) en la terminación de las obras del puerto de la Capital.

[...]”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XI, volumen 1º, página 87.

### **Ley n° 3404. Reparación del talud de la Dársena Sud.**

Fecha de sanción: 28/09/1896.

“Artículo 1º - Abréase un crédito suplementario por valor de (\$ 41.000) cuarenta y un mil pesos moneda nacional de curso legal, con destino exclusivo a las reparaciones que demande el talud de la Dársena Sud del puerto de la Capital”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XI, volumen 1º, página 205.

### **Ley n° 3443. Limpieza del puerto de la Capital (vetada 7 de octubre de 1896).**

Fecha de sanción: 30/09/1896

“Artículo 1º. – Acéptase la propuesta presentada por los señores Anatole y Compañía para la limpieza del Puerto de la Capital y del Riachuelo de la Boca de Barracas...”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XI, volumen 1º, página 233.

### **Ley n° 3728. Canal del Norte y obras en el Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 10/10/1898.

“Artículo 1º. – Amplíase la suma de \$7.000.000 oro sellado, el crédito votado por ley núm. 3315, destinándose cuatrocientos setenta y cinco mil a la conservación del canal del norte hasta su terminación y entrega, y el resto a la conclusión de las obras contratadas en el puerto de la Capital.

[...]”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XII, volumen 1º, páginas 66 - 67.

**Ley n° 3779. Canal Norte del Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 07/06/1899.

“Artículo 1°. – Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir la suma de trescientos diecisiete mil ciento noventa y cuatro pesos con ochenta y nueve centavos oro sellado, para pago de certificados expedidos para el dragado de conservación del canal Norte del Puerto de la Capital.”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XII, volumen 1°, página 169.

**Ley n° 3817. Conservación del Canal Norte del Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 27/09/1899.

“Artículo 1°. – Ampliase en 520.000 pesos moneda nacional oro la partida 1.ª, ítem 6°, inciso 1° del anexo K del presupuesto vigente destinado a la conservación del canal norte del puerto de la capital y su prolongación con cincuenta metros de ancho hasta la profundidad natural de 21 pies”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XII, volumen 1°, página 200.

**Ley n° 3821. Obras de Defensa del Canal Sud de la Capital.**

Fecha de sanción: 28/09/1899

“Artículo 1° - Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con los señores Runciman y Cía., la construcción de obras de defensa a cada lado del canal Sud, desde la entrada a la dársena Sud (o sea km 0), hasta el km 5.

[...]”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XII, volumen 1°, páginas 205-207.

**Ley n° 3910. Dragado para el Canal Sud del puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 08/01/1900.

“Artículo 1°. – Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir la suma de 200.000 pesos moneda nacional en el dragado nocturno del canal sud de entrada del puerto de la Capital, durante el corriente año.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XII, volumen 1°, página 354.

**Ley n° 3994. Obras del puerto de la Capital y conservación y dragado de los canales de acceso.**

Fecha de sanción: 26/06/1901.

“Artículo 1°. – Autorízase al Poder Ejecutivo para abonar la cantidad de un millón ciento diez y ocho mil trescientos ochenta y dos pesos sesenta centavos (\$ 1.118.382, 60 ols) oro sellado, importe de certificados vencidos, por terminación de las obras del puerto de la Capital y conservación y dragado de los canales de acceso, más el interés correspondiente hasta el día del pago.

Artículo 2°. – Este gasto será cubierto con el producido de la venta de terrenos del puerto de la Capital e imputado a la presente ley. (...)”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XII, volumen 2°, página 488.

**Ley n° 4051. Muelle para buques y carboneras para el gobierno en el puerto de Buenos Aires.**

Fecha de sanción: 30/12/1901.

“Artículo 1º. – El Poder Ejecutivo contratará con el que ofreciere mejores condiciones en licitación pública, de acuerdo con las bases de esta ley, la construcción de un fondeadero y muelle para buques, carboneras para el gobierno, depósito para inflamables y carboneras particulares, al Este del murallón exterior del puerto de Buenos Aires y a ambos lados del canal de entrada de la Dársena Norte, así como edificios para la administración y las obras que deben hacerse para ganar al río el terreno necesario para las carboneras y dichas construcciones.

[...]

artículo 17º. – El Poder Ejecutivo en igualdad de condiciones de la licitación, acordará la preferencia al señor Douglas A. Vignoles, autor de la propuesta que sirve de base a esta ley.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XII, volumen 2º, página 584 - 587.

### **Ley n° 4293. Obras de Defensa de la Dársena Norte del Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 26/01/1904.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo para construir directamente o por empresa privada, en licitación pública, las obras de defensa de la Dársena Norte del Puerto de la Capital, según los planos y presupuestos aprobados por decretos de catorce de Marzo de mil novecientos y de veinte y dos de Agosto de mil novecientos tres.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIII, volumen 1º, página 134.

### **Ley n° 4297. Tracción en el Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 26/01/1904.

“Artículo 1º. – El servicio de tracción en las vías férreas del Puerto se verificarán exclusivamente con las locomotoras que cuenta la Oficina de Movimiento, bajo la responsabilidad de la misma y con la sujeción a la siguiente tarifa:

[...]”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIII, volumen 1º, páginas 139-142.

### **Ley n° 4559. Obras en el Puerto de la Capital y La Plata.**

Fecha de sanción: 14/06/1905.

“Artículo 1º. – El Poder Ejecutivo procederá a construir los galpones, vías férreas, grúas, instalaciones hidráulicas y demás obras necesarias para la habilitación de la dársena norte del puerto de la Capital, para operaciones de carga y descarga de mercaderías.

[...]”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIII, volumen 1º, páginas 442, 443.

### **Ley n° 4581. Obras en el Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción. 26/07/1905.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo para hacer ejecutar las siguientes obras en el puerto de la Capital:

a. Pavimentación con adoquinado de granito...

[...].”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIII, volumen 1º, páginas 459.

#### **Ley nº 4821. Estación Casa Amarilla.**

Fecha de emisión: 27/09/1905.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con la compañía del Ferrocarril del Sud de Buenos Aires limitada, la construcción de una nueva estación terminal de cargas, en los terrenos de la estación Casa Amarilla...

[...]

Artículo 3º. – En el contrato que se celebre con la compañía del ferrocarril del Sud de Buenos Aires limitada, ésta se obligará a a lo siguiente:

a) Construir vías de servicio en la ribera norte del Riachuelo, de acuerdo con los planes que apruebe el P.E., las que serán entregadas al gobierno nacional, quedando incorporadas a las vías del puerto de la Capital.

[...]

f) A construir un puente carretero a báscula con el mismo ancho y condiciones de calzada que tiene el actual puente levadizo sobre el Riachuelo, de acuerdo con los planos que apruebe el P.E., en la prolongación de la calle General Brown, el que será entregado al gobierno nacional y formará parte integrante del puerto de la capital.

[...].”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIII, volumen 2º, páginas 695-697.

#### **Ley nº 5045. Renovación e instalación de vías en el puerto de la capital.**

Fecha de emisión: 03/01/1906

“Artículo 1º. – Autorízase al P.E. a invertir hasta la cantidad de ciento trece mil pesos oro en la adquisición de cincuenta kilómetros de rieles y accesorios con destino a la renovación e instalación de vías en el puerto de la capital.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIV, volumen 1º, página 112.

#### **Ley nº 5073. Alumbrado del Puerto de la Capital.**

Fecha de emisión: 27/01/1907.

“Artículo 1º. – Autorízase al P.E. para abonar a la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad la cantidad de \$ m/n 114.099.59 por servicios de alumbrado, ampliación de las instalaciones existentes y nuevas instalaciones en el puerto de la capital.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIV, volumen 1º, página 145.

#### **Ley nº 5126. Ampliación del Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 10/09/1907.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo a contratar por la construcción de nuevos depósitos, ampliación de los existentes, vías férreas, prolongación de las defensas de la dársena norte en el puerto de la Capital e instalación de aparatos para carga y descarga de mercaderías...”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIV, volumen 1º, páginas 244 - 245.

**Ley nº 5187. Obras en el Puerto de la Capital.**

Fecha de emisión: 25/09/1907.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir de rentas generales la cantidad de ochenta y tres mil trescientos cuarenta pesos y veinticinco centavos moneda nacional, en la ejecución de las obras de apertura de puertas, comunicaciones exteriores y plataformas en los depósitos de los diques uno, dos y tres y cuatro, autorizadas por el Poder Ejecutivo en acuerdo de junio próximo pasado, debiendo imputarse a esta ley la suma que se invierta”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIV, volumen 1º, página 293.

**Ley nº 5944. Ensanche del Puerto de la Capital y canal hasta el Paraná de Las Palmas.**

Fecha de sanción: 29/09/1908.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de competencia, la construcción del ensanche del puerto de la Capital e instalaciones de faros fijos en substitución de los actuales faros flotantes en le Río de la Plata, según el plan general que se apruebe....”

[...]”.

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XIV, volumen 2º, páginas 786 - 790.

**Ley nº 6288. Crédito extraordinario al Departamento de Hacienda por la suma de 300.000 pesos moneda nacional para gastos de la terminación de las obras complementarias del puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 15/06/1909.

“Artículo 1º. – Abrese un crédito extraordinario de (pesos 300.000) trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal a favor del Ministerio de Hacienda para cubrir los gastos que demande la terminación de las obras complementarias del puerto de la Capital, autorizadas por el Poder Ejecutivo en acuerdo de marzo 10 de 1906.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XV, página 7.

**Ley nº 6335. Modificación a la ley 5944 – Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 28/08/1907.

“Artículo 1º. – “Modifícanse los artículos 19 y 20 de la ley 5944 en la siguiente forma:

Art. 19.- El Poder Ejecutivo llamará a propuesta con las mismas formalidades establecidas en el artículo 5º, en cuanto a competencia y capacidad financiera de los proponentes, para la obra del canal hasta su completo pago, limitándose a cincuenta mil pesos oro sellado (\$50.000 o/s) el depósito de garantía que el mismo artículo establece.

Art. 20.- Para el pago de esta obra el Poder Ejecutivo emitirá títulos de las mismas condiciones y denominación que los autorizados en el artículo 1º, en sumas correspondientes al progreso de las obras, y hasta un monto total que no exceda de diez millones de pesos oro sellado (\$ 10.000.000 oro sellado).

Artículo 2º - Autorízase a pagar de rentas generales los gastos de estudios que fueran necesarios para la consideración de las propuestas de construcción de las obras ordenadas por la ley número 5944, los que no podrán exceder de cien mil pesos moneda nacional (\$ m/n 100.000) y se imputarán a la presente ley”.  
Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XV, página 64.

**Ley nº 6718. Ferrocarril del Puerto de la Capital.**

Fecha de sanción: 30/09/1909.

“Artículo 1º. – Autorízase al Poder Ejecutivo a invertir la suma de 3.825.238,78 pesos oro sellado, en las obras de modificación y ampliación de las vías férreas y obras complementarias en el Puerto de la Capital, en concepto de servicios previstos hasta el año de 1912.”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XV, página 292.

**Ley nº 8123. Emisión hasta la cantidad de 70 millones de pesos oro en títulos de deuda interna o externa, para obras públicas.**

Fecha de sanción: 03/06/1911.

“Artículo 2º. El producto de la negociación de estos títulos los destinará el Poder Ejecutivo a la realización de obras públicas autorizadas por las leyes a que hace referencia el presente artículo, y en la proporción que dichas obras reclaman: Ley núm. 5126, construcción de nuevos depósitos de aduana en el puerto de la Capital y ampliación de los existentes. ...”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XVII, página 8.

**Ley nº 8389. Administración del Puerto de la República.**

Fecha de sanción: 28/09/1911.

“Artículo 1º. – La administración del puerto de la Capital, estará exclusivamente a cargo de una repartición denominada “Dirección General del Puerto de Buenos Aires” que dependerá del Ministerio de Hacienda, y tendrá la organización y facultades que le atribuye la presente ley y decretos reglamentarios.

Artículo 7º. – Créase una comisión asesora de dirección del puerto...”

Fuente: *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 – 1917*, Editorial “La Facultad”, Buenos Aires, 1918. tomo XVII, página 166.

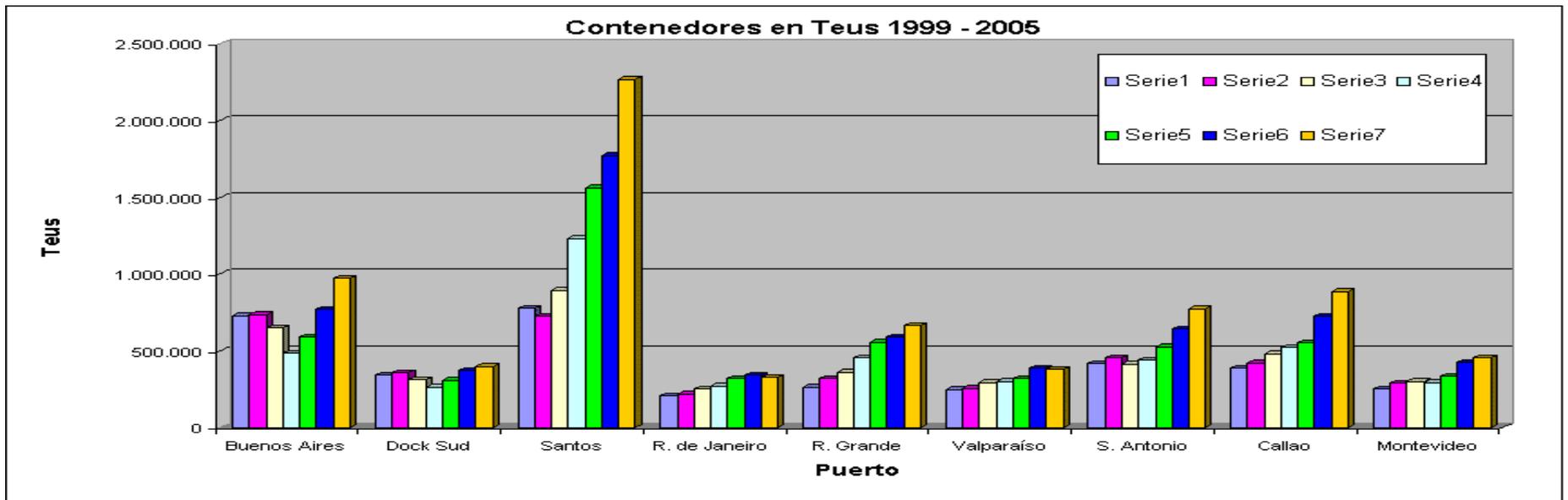
(\*) En elaboración de éste índice legislativo colaboró la Dra. María Sofía Villanueva.

ANEXO VI<sup>63</sup>  
**MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEUS)**

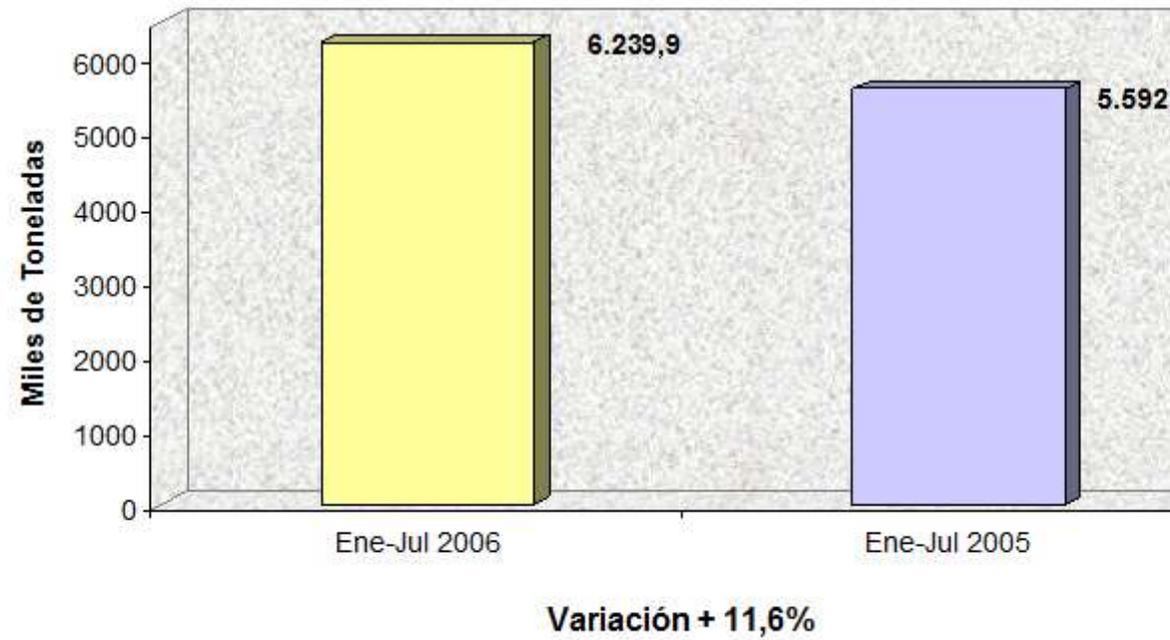
	Buenos Aires	Dock Sud
<b>1994</b>	533.000	-
<b>1995</b>	505.000	137.000
<b>1996</b>	530.000	214.000
<b>1997</b>	720.000	303.000
<b>1998</b>	818.000	321.000
<b>1999</b>	728.000	341.000
<b>2000</b>	735.000	355.000
<b>2001</b>	650.300	312.700

<sup>63</sup> Fuente: Administración General de Puertos S.E.

<b>2002</b>	482.800	262.800
<b>2003</b>	590.600	306.500
<b>2004</b>	768.030	370.500
<b>2005</b>	973.503	396.512



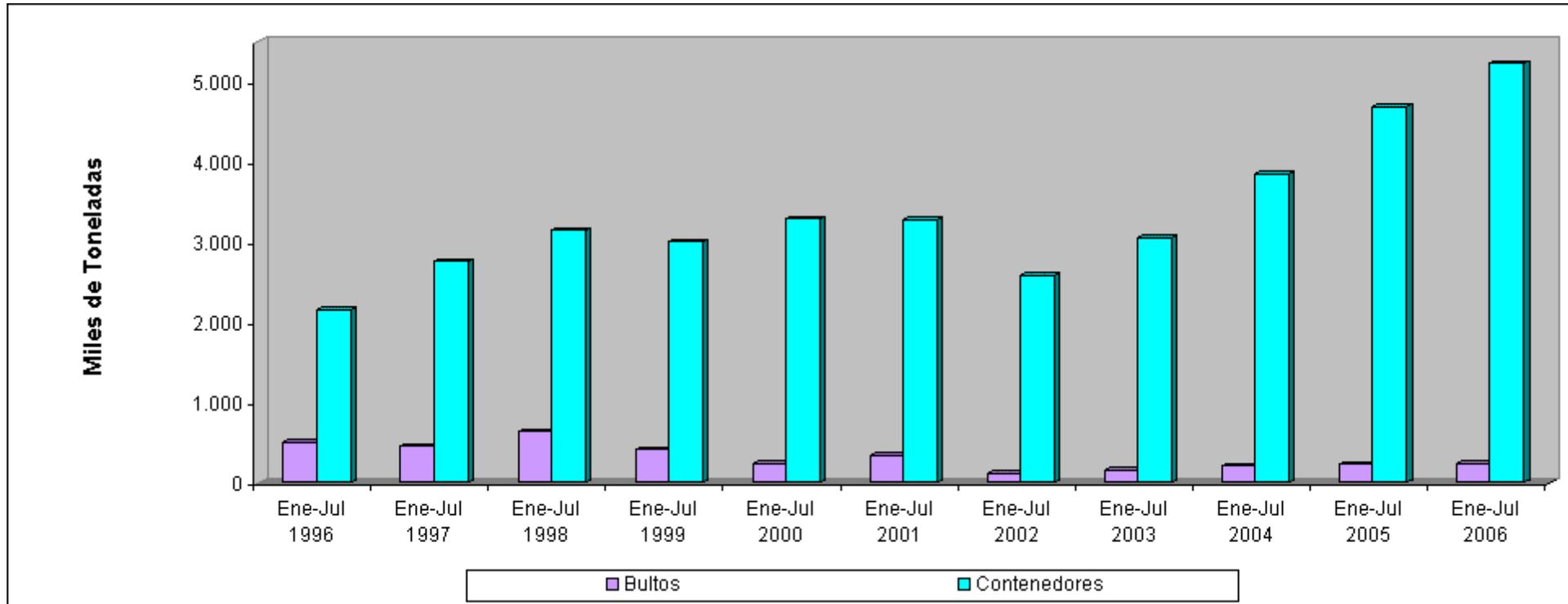
**ANEXO VII**  
**PUERTO BUENOS AIRES**  
Movimiento de Carga Total  
Ene-Jul 2006/ 2005



ANEXO VIII  
**PUERTO BUENOS AIRES**

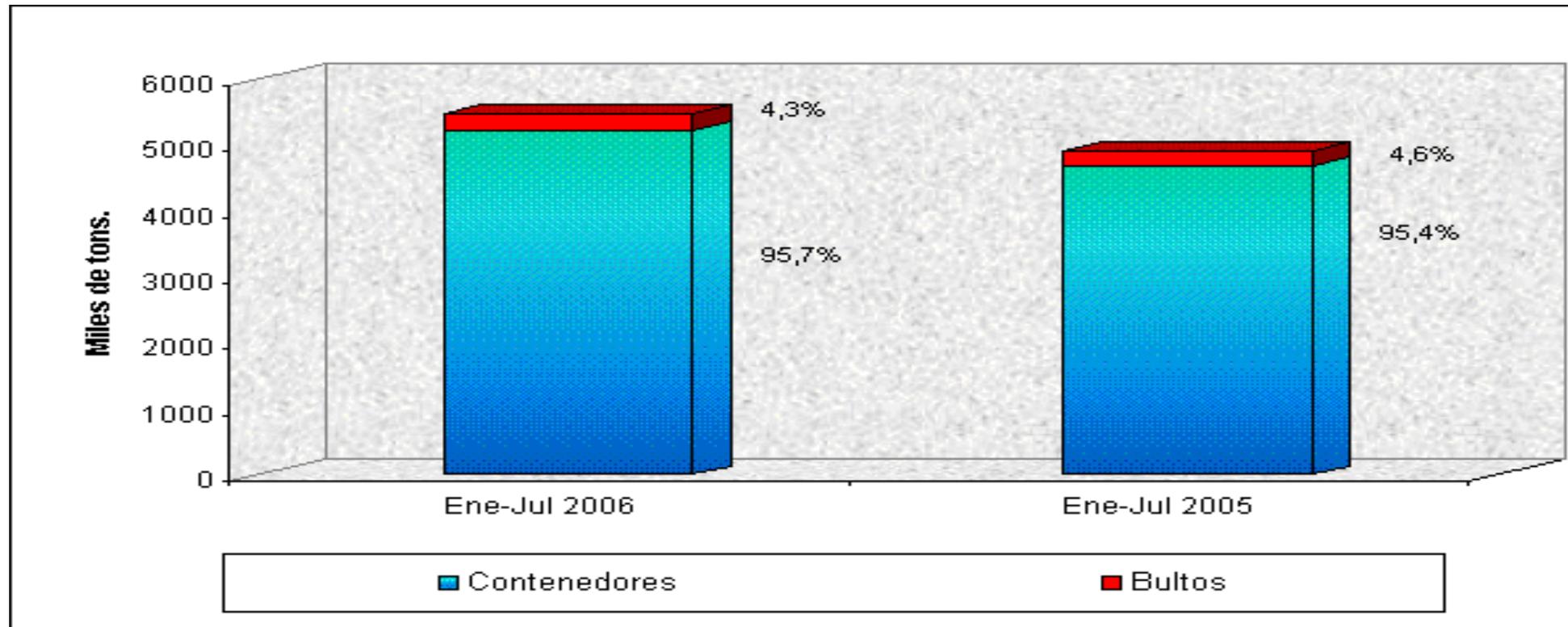
**Movimiento de Carga General  
(Miles de Toneladas)  
Enero-Julio 1996/2006**

	Ene-Jul 1996	Ene-Jul 1997	Ene-Jul 1998	Ene-Jul 1999	Ene-Jul 2000	Ene-Jul 2001	Ene-Jul 2002	Ene-Jul 2003	Ene-Jul 2004	Ene-Jul 2005	Ene-Jul 2006
Bultos	503,0	449,0	632,8	408,0	240,5	341,0	120,4	158,9	208,2	225,9	238,0
Contenedores	2.155,4	2.757,6	3.151,1	3.006,1	3.294,3	3.283,8	2.589,5	3.052,3	3.849,3	4.688,3	5.234,6
Total	2.164,4	2.675,1	3.157,7	2.836,4	3.000,9	3.069,6	2.239,7	2.672,1	4.057,5	4.914,2	5.472,6



ANEXO IX  
**PUERTO BUENOS AIRES**  
 Movimiento de Carga General (Bultos y Contenedores)  
 Enero-Julio 2006/ 2005  
 (Miles de Tons)

	Ene-Jul 2006	Ene-Jul 2005	Variación
Contenedores	5234,6	4688,3	11,7%
Bultos	238,0	225,9	5,4%
Total	5472,6	4914,2	11,4%



ANEXO X

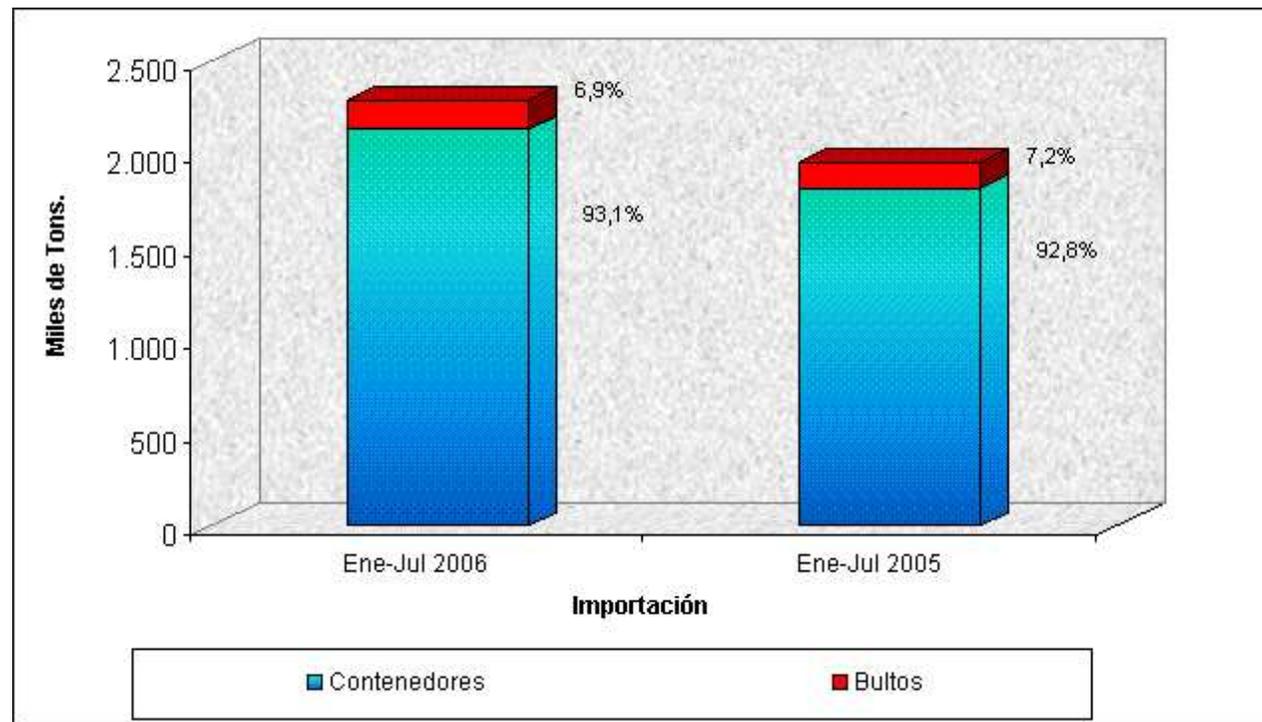
**PUERTO BUENOS AIRES**

**Movimiento de Carga General de Importación (Bultos y Contenedores)**

**Enero-Julio 2006 / 2005**

**(Miles de Tons)**

	<b>Ene-Jul 2006</b>	<b>Ene-Jul 2005</b>	<b>Variación</b>
Contenedores	2.132,8	1.815,1	17,5%
Bultos	157,0	140,7	11,6%
Total	2.289,8	1.955,8	17,1%



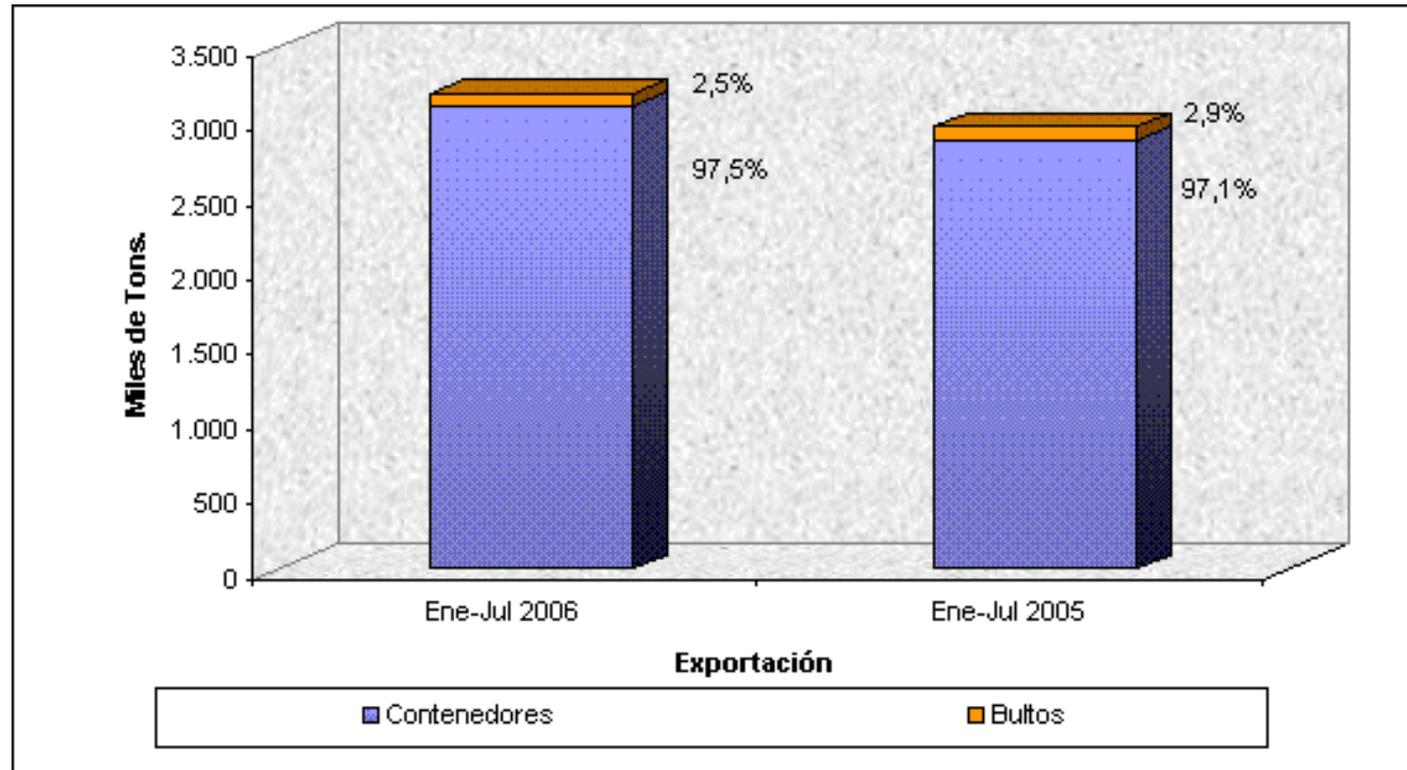
**ANEXO XI**

**PUERTO BUENOS AIRES**

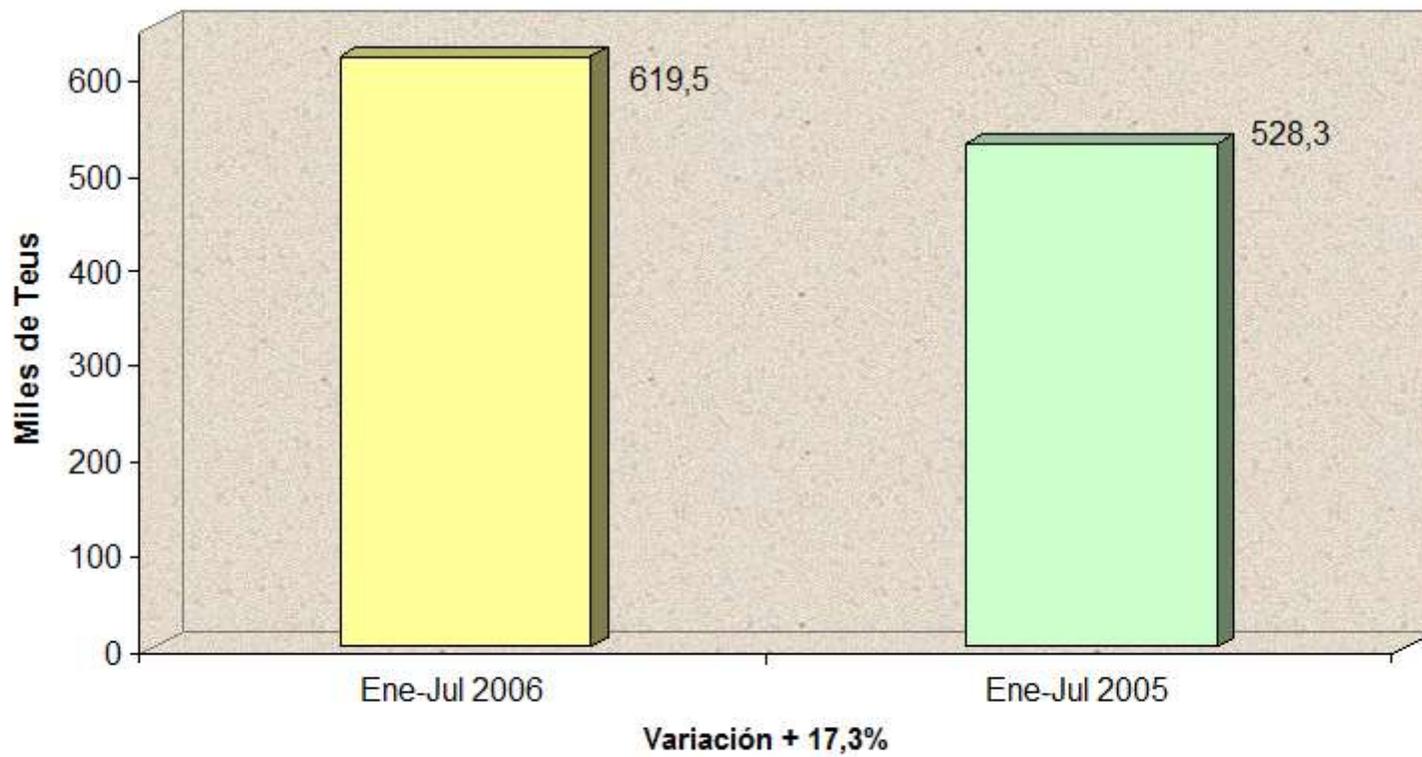
### Movimiento de Carga General de Exportación (Bultos y Contenedores)

Enero-Julio 2006 - 2005  
(Miles de Toneladas)

	Ene-Jul 2006	Ene-Jul 2005	Variación
Contenedores	3.101,8	2.873,2	8,0%
Bultos	81,0	85,2	-4,9%
Total	3.182,8	2.958,4	7,6%



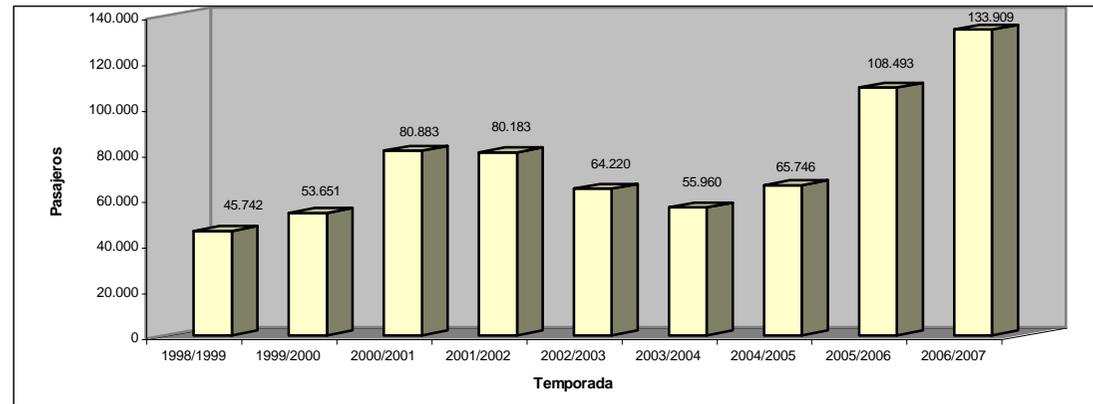
**ANEXO XII**  
**PUERTO BUENOS AIRES**  
**Movimiento de Contenedores (Miles de Teus)**  
**Enero-Julio 2006 / 2005**



### ANEXO XIII

#### Cruceiros Arribados al Puerto de Buenos Aires

Temporada	MOVIMIENTO DE BUQUES Y PASAJEROS						Cantidad de Buques Arribados	Fecha de última Salida
	Fecha Primer Arribo	TRN	Pasajeros					
			Emb	Desemb.	Trans.	TOTAL		
1998/1999	06/11/1998	510.958	13.314	13.502	18.926	45.742	45	09/06/1999
1999/2000	07/09/1999	582.489	18.160	18.852	16.639	53.651	61	11/05/2000
2000/2001	10/11/2000	974.816	29.805	30.180	20.898	80.883	65	27/03/2001
2001/2002	03/11/2001	1.123.403	25.841	26.921	27.421	80.183	57	26/03/2002
2002/2003	17/11/2002	777.194	24.296	24.509	15.415	64.220	47	25/03/2003
2003/2004	04/11/2003	847.878	19.685	20.033	16.242	55.960	49	18/04/2004
2004/2005	05/11/2004	900.797	21.005	20.796	23.945	65.746	54	21/04/2005
2005/2006	16/10/2005	1.105.187	33.175	35.896	39.422	108.493	73	12/04/2006
2006/2007	16/10/2006	1.596.190	41.099	37.972	54.838	133.909	92	31/05/2007



Fuente: Administración General de Puertos S.E.

## ANEXO XIV

Exportaciones, Montos, Variación interanual y participación de la Cdad. de Bs. As. en el total del país  
Base 1993

AÑO	TOTAL PAIS		Cdad. de Buenos Aires		CBA Total País (%)
	Monto (en millones de U\$S)	Variable interanual %	Monto (en millones de U\$S)	Variable (%)	
1993	13.118	0	189,7	0	1,45
1994	15.839	20,7%	306,9	61,8%	1,94
1995	20.963	32,4%	260,8	-15,0%	1,24
1996	23.811	13,6%	255,9	-1,9%	1,07
1997	26.431	11,0%	307	20,0%	1,16
1998	26.434	0,0%	296,2	-3,5%	1,12
1999	23.309	-11,8%	252,3	-14,8%	1,08
2000	26.341	13,0%	235,9	-6,5%	0,90
2001	26.543	0,8%	208,4	-11,7%	0,79
2002	25.651	-3,4%	178	-14,6%	0,69
2003	29.566	15,3%	190,6	7,1%	0,64
2004	34.453	16,5%	239,8	25,8%	0,70
2005	46.456	34,8%	270,1	12,6%	0,58

Fuente: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires