

Tipo de documento: Tesis de Maestría



Departamento de Economía. Maestría en Economía

Análisis y dimensionamiento del impacto de las actividades del Puerto Buenos Aires sobre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Autoría: Robledo, Yonathan Ariel

Año: 2024

¿Cómo citar este trabajo?

Robledo, Y. (2024) "Análisis y dimensionamiento del impacto de las actividades del Puerto Buenos Aires sobre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires". [Tesis de Maestría. Universidad Torcuato Di Tella].

Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella

<https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/13223>

El presente documento se encuentra alojado en el Repositorio Digital de la Universidad Torcuato Di Tella bajo una licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Argentina (CC BY-NC-SA 4.0 AR)

Dirección: <https://repositorio.utdt.edu>

**Análisis y dimensionamiento del impacto de las actividades del
Puerto Buenos Aires sobre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Yonathan Ariel Robledo – Legajo: 21P1478

Tutor: Cristian Alberto Folgar – Lic. En Economía, facultas de Ciencias Económicas de la
Universidad de Buenos Aires (E-mail: cfolgar@unsam.edu.ar)

Tesis de Maestría en Economía

Universidad Torcuato Di Tella

Resumen

El Puerto de Buenos Aires ha sido un motor fundamental para el crecimiento económico y social tanto a nivel local como nacional a lo largo de la historia. Sin embargo, comprender y cuantificar adecuadamente su impacto requiere un análisis detallado que aborde diversas variables clave en el contexto actual y utilice técnicas modernas de medición.

En primer lugar, es esencial identificar los actores principales y secundarios involucrados en las actividades portuarias. Esto incluye no solo a las terminales portuarias y las empresas de servicios, sino también a los diversos agentes relacionados, como los trabajadores portuarios, los choferes, los pasajeros, las autoridades aduaneras y de prefectura, entre otros. Cuantificar la actividad económica generada por este conjunto de actores es crucial, lo que implica examinar la facturación de las empresas, el nivel de empleo tanto directo como indirecto, la masa salarial estimada, el volumen de pasajeros y el gasto promedio del turismo receptivo, especialmente en el caso de los cruceros. Además, es importante discriminar los impactos asociados tanto al

movimiento de cargas como al movimiento turístico. Esto significa entender cómo cada uno de estos aspectos contribuye al desarrollo económico y social, así como identificar posibles áreas de mejora o mitigación de impactos negativos.

Otro aspecto relevante es la estimación del impacto fiscal que genera el clúster portuario tanto a nivel nacional como local. Esto implica analizar los impuestos y tasas generados por las actividades portuarias y cómo estos contribuyen a las arcas del gobierno, tanto a nivel nacional como municipal.

Finalmente, es crucial estimar el impacto en la generación de empleos indirectos que tiene la actividad del Puerto de Buenos Aires. Esto implica no solo considerar los empleos directamente relacionados con las operaciones portuarias, sino también aquellos que se generan en sectores auxiliares o complementarios debido a la actividad portuaria.

Un análisis exhaustivo del impacto del Puerto de Buenos Aires requiere considerar una amplia gama de variables y utilizar técnicas modernas de medición para comprender completamente su papel en el desarrollo económico y social tanto a nivel local como nacional.

ÍNDICE

Agradecimientos	4
Marco histórico	5
Turismo.....	11
Turismo emisor y receptor	11
Impacto Económico.....	17
Cargas totales.....	23
Composición de las cargas totales	23
Movimiento de cargas generales	28
Movimiento de contenedores.....	28
Caracterización de las empresas	30
Número de empresas.....	30
Composición de las empresas	30
Caracterización del empleo.....	32
Número de asalariados formales	32
Remuneraciones de asalariados formales	33
Masa salarial.....	34
Estimación de consumo	36
Logística.....	38
Impacto Económico.....	38
Conclusión	45
Anexo	48
Referencias bibliográficas	58

Agradecimientos

Agradezco a todas aquellas personas que, con su aporte en consejos, comentarios y apoyo, hicieron posible la realización de este trabajo de tesis final de maestría. En primer lugar, doy las gracias a mi familia, a mi padre Claudio Ariel Robledo por el apoyo en tiempos difíciles, a mi madre Vanesa Verónica Díaz por mostrarme que el camino está dado por el estudio, que brinda mayores y mejores oportunidades, y a mi hermana Camila Robledo, por su apoyo familiar. En segundo lugar, agradezco a mi director de tesis Cristian Folgar por acceder a dirigir este trabajo de tesis y a la Escuela de Economía y Negocios de la Universidad Nacional de San Martín (EEyN - UNSAM) y a Matías Fuentes por varios motivos. El primer y principal motivo por el cual menciono a esta institución y a Fuentes se debe al ofrecimiento de la Licenciatura en Economía. El segundo motivo está relacionado con el otorgamiento de una Beca Doctoral, que me permitió financiar los estudios de posgrado, obtener una Beca Doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y ser admitido al Doctorado en Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de San Martín. En tercer lugar, extendiendo las gracias a dos compañeros de la maestría, a saber, a Juan C y a Ivan Usuga. Tuve el apoyo de ellos en los momentos más difíciles de la maestría, cuando me encontraba en el punto más bajo. Fueron los únicos que dieron su ayuda en este proceso.

Marco histórico

La ciudad de Buenos Aires se fundó por el Río de la Plata y para el río. El 3 de febrero de 1536 el Adelantado Don Pedro de Mendoza, funda el “Puerto y Real de Nuestra Señora Santa María de los Buenos Aires” y allí comienza la historia del puerto. Luego de este evento, arribaron los navíos. Las primeras descripciones con respecto a las características del Río corresponden a finales del siglo XVI y la siguiente a medianos del siglo XVII.

En 1635, el gobernador Pedro Esteban Dávila informaba al Rey de España: “...de la dicha isla de San Gabriel se viene a dar fe de este puerto, el cual tiene por frente de la ciudad un banco o bajo de arena que se prolonga desde el riachuelo de los navíos, que es debajo de la ciudad un cuarto de legua hasta lo que llaman de Palermo, que para entrar en este puerto es menester descabezar este bajo y luego se viene prolongando la tierra firme donde está situada la ciudad entre ella y el dicho bajo; que habrá de canal del banco a la tierra media legua, poco más o menos, donde nuestra señora de la Merced y más adelante hacia el Sud, otro pozo que está enfrente del fuerte y casas reales, que es en medio de la ciudad, la parte más eminente, y donde está mejor para ser señor de mar y tierra, y otro más adelante casi en la boca del riachuelo donde invernan los navíos, que es un estero que tendrá de largo de su principio diez leguas y ancho muy poca cosa, capaz para muchos navíos de hasta 200 toneladas.” Pocos años después, el viajero Azcarate du Biscay, confirma la descripción del gobernador Dávila, al decir que: “...desde el Monte-Video a Buenos Aires aunque hay un canal del lado norte, cuya mayor profundidad es de tres brazas, para mayor seguridad el viaje se hace cruzando frente a Montevideo hacia el canal sur porque es más ancho y tiene tres brazas y media de agua en el lugar menos profundo todo el fondo es fangoso, hasta dos leguas de Buenos Aires donde se halla un banco de arena, allí se toma práctico para ser conducido a un lugar llamado “El Pozo” justamente frente, a la ciudad distante un cañonazo de la playa, adonde no pueden llegar más buques que los que tengan licencia del Rey de España: aquellos que no tengan semejante permiso están obligados a anclar una legua más arriba.”

Estos fondeaderos fueron conocidos desde el siglo XVII, y en especial en el XVII, como *Balizas Interiores*, o sea el *fondeadero interior del puerto*, el más cercano a la playa y a la ciudad que se alzaba sobre la barranca. Este lugar, llamado *el Bajo*, era anegadizo y difícil de transitar. Mas afuera de las *Balizas Interiores*, había un gran banco de arena de unas tres millas de ancho, llamado *banco de la ciudad*, que impedía al acceso directo. Pasando el Banco de la Ciudad hacia afuera estaban los *fondeaderos externos*, conocidos como *Balizas Exteriores*.

El acceso de las naves desde las *Balizas Exteriores* hasta las *Balizas Interiores* debía hacerse por canales naturales que rodeaban y/o atravesaban el banco de la ciudad, formando en conjunto una ancha red abierta por el Norte y cerrada por el Sur. Esta red desemboca en las *Balizas Interiores*, situada en lo que hoy es la zona del viejo Apostadero Naval en el Puerto Madero. Allí finalmente fondeaban las embarcaciones.

En la zona aledaña al actual apostadero naval había otros fondeaderos que hoy en día son de importancia tanto histórica como arqueológica. El más conocido de ellos era el de *Los Pozos* cuyo nombre se debía a que estaba formado por grandes pozos entre bancos de arena. Se hallaba al Nordeste de la Recoleta y su centro se hallaba aproximadamente donde hoy se encuentra el viejo edificio de SEGBA en la zona del Puerto Nuevo. *Los Pozos* se comunicaban con las *Balizas Interiores*, y a través de ellas con el *Riachuelo*. *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 pasado (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 al frente de la Iglesia y Convento de Santa Catalina de Siena. El muelle se internaba 500 metros en el río y una línea ferroviaria circulaba por él, para la carga y descarga directas, rumbo a los depósitos que se hallaban en la costa.

Durante el periodo colonial se efectuaron algunas obras portuarias de escasa importancia y se proyectaron algunas de mayor incidencia, que no se llegaron a concretar. En 1755 el Gobernador Don Juan de Echeverría llevo a cabo la construcción de un muelle sobre la costa del Plata en el bajo de Las Catalinas. Dicho muelle se extendía hacia el Sur en dirección al Fuerte. En 1872 se construyó un nuevo muelle transversal a la costa, también llamado de las Catalinas, el cual fue el segundo muelle. En 1761, Francisco de Viana proyectó otro muelle de atraque sobre la desembocadura del Riachuelo, pero debía ser completado con dragado y no se pudo realizar. En 1771 el Ingeniero Francisco Rodríguez y Cardoso elevó un proyecto de puerto a realizarse a la altura de la actual Avenida Corrientes, con una gran dársena cuadrangular de 350 metros de largo por 100 de ancho y un calado de 1.65 metros con marea baja. El Cabildo estuvo de acuerdo con la obra, pero por falta de fondos no se concretó la obra. En 1784, Pedro Francisco Pallares propuso hacer endicamientos con muelles construidos de madera dura, pero dicho proyecto no tuvo éxito por la falta de fondos.

El 27 de diciembre de 1794 el Doctor Manuel Belgrano designó al Ingeniero Pedro Antonio Cerviño y a don Joaquín Gundín para que efectúen sondajes sobre la costa del río, para conocerlo

y proyectar obras portuarias. Cerviño y Gundín elevaron los planos y con la aprobación del Virrey Del Pino se dispuso su ejecución. Los trabajos comenzaron en 1801, pero al poco tiempo la Corte de España suspendió dicho proyecto porque tenía temor por el incremento del comercio. Se preveía que el muelle tendría 200 metros de largo, de los cuales solo se construyeron 70. Un temporal destruyó lo construido en 1805.

Las invasiones inglesas y los acontecimientos posteriores impidieron que se lleve a cabo el proyecto propuesto por el Virrey Sobremonte en agosto de 1805. Dicho proyecto consistía en construir un gran canal recto y paralelo a la costa desde el Riachuelo hacia el Norte, con muelles de atraque levantados sobre la playa y obras de defensa hacia afuera construidas en piedra.

El 29 de mayo de 1810 Mariano Moreno dictó la primera orden, mandando habilitar y arreglar el Puerto de Ensenada. El 10 de septiembre de 1810 ordenó el balizamiento de la boca del Riachuelo, la reparación de sus muelles que habían sido dañados por un temporal, y posteriormente, su canalización y limpieza. El 6 de noviembre de 1810 se dispuso el balizamiento del canal de entrada a la Boca. El 24 de enero de 1811 dio la orden de canalizar el Riachuelo y cortar las causas que han motivado su destrucción. En 1820, una violenta sudestada con secuela de crecientes destruyó parte del puerto, 60 naves y varios edificios.

En 1855 se inauguró el Muelle de Pasajeros en el entonces denominado Bajo de La Merced, entre las actuales calles Bartolomé Mitre y Cangallo. Este muelle permitía atracar a los lanchones de alije y trasbordo y desembarcar los pasajeros con mayor comodidad. El auge alcanzado por el Puerto de Buenos Aires fue tan notorio que las autoridades nacionales decidieron construir, dentro del área portuaria, un edificio destinado a la aduana. Se realizó entonces un concurso en el que intervinieron tres proyectos, resultando ganador el presentado por el ingeniero inglés Edward Taylor. El edificio de la Aduana Taylor comenzó a construirse en el año 1855 y fue inaugurado en el año 1859. Dicha construcción estaba compuesta por un conjunto de edificios, de los cuales el principal era semicircular y avanzaba sobre el río. El Edificio Taylor fue demolido en el año 1894, luego de treinta y siete años de uso. La construcción sufría los embates del río y la única parte no demolida fue su planta baja y parte del primer piso, los cuales quedaron sepultados debajo del relleno que dio origen a las obras del Puerto Madero.

El proyecto de Taylor había sido originalmente mucho más ambicioso. Incluía un muro o malecón que protegía al edificio del fuerte oleaje durante las sudestadas. Su estructura de hierro fue afectada y su muelle ya estaba inutilizado cuando se decidió su demolición hasta el primer piso, en 1894. En este año se rellenó el terreno, quedando despejado el sector posterior de la Casa de Gobierno También se levantó la línea ferroviaria que unía el Ferrocarril del Norte con el

Ferrocarril Buenos Aires-Ensenada. Se trazó una avenida que pasaba por encima del rellenado Patio de Maniobras y en ese año se decidió la construcción del Parque Colon, inaugurado en 1904. Este parque quedaba delimitado por el semicírculo que anteriormente dibujaba al contorno del edificio de la Aduana.

En los años posteriores se presentaron varios proyectos de renovación portuaria, de los cuales solo algunos fueron llevados a cabo.

En 1871, bajo la presidencia de Domingo Faustino Sarmiento se contrató al ingeniero inglés John Frederick La Trobe-Bateman, que propuso una amplia dársena asentada sobre la línea costera a la altura de Plaza de Mayo, con acceso desde el norte. Dicho proyecto fue descartado. En 1872, el ingeniero J.Revy, quien había sido colaborador de Bateman, realizó una propuesta que insistía sobre el eje del Riachuelo. Se basaba en un esquema de tres diques interconectados, sobre la ribera sur del Riachuelo. La iniciativa no tuvo éxito, pero sirvió como base para la necesidad de resolver el tema portuario. En 1872 se construyó desde la costa de la barranca hacia el río un nuevo Muelle de las Catalinas. El Muelle de las Catalinas sirvió como desembarcadero a los buques de inmigrantes durante dos décadas inmediatamente anteriores a la construcción del Puerto Madero.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX la inmigración extranjera en la República Argentina fue preponderante y mayoritariamente europea. Esta corriente de inmigrantes hizo necesaria la construcción de hoteles para alojar a los inmigrantes.

En 1870, el Gobierno de Buenos Aires concedió un terreno público de media manzana situado en la ribera del río, entre las calles Suipacha y Artes, actual Carlos Pellegrini, para construir un Asilo de Inmigrantes. Las obras comenzaron en 1874 pero fueron interrumpidas al poco tiempo de haberse iniciado, ante la urgencia que había en Buenos Aires por la epidemia del cólera. El Gobierno Nacional autorizó la contratación de un nuevo terreno, en el cual estuvo instalado el Primer Hotel de Inmigrantes del Retiro, que fue utilizado desde noviembre de 1874 hasta 1882. El Asilo de Inmigrantes se instaló en noviembre de 1881, ubicado en la calle Cerrito, entre Arenales y Juncal. Dicha construcción fue ampliada hasta la calle Libertador al 1200. Luego de un tiempo, dicho hotel sufrió deterioros y fue desalojado por el brote de cólera.

En diciembre de 1875, el Gobierno Nacional y el de la Provincia de Buenos Aires acordaron construir un puerto en la boca del Riachuelo. En febrero de 1876, tras un concurso, fue aceptado el proyecto presentado por el ingeniero Luis A. Huergo. El proyecto fue aprobado en el mes de octubre de 1876 por la Ley Nacional N° 820. Las obras comenzaron a fines de 1876. La obra comprendió el dragado de un canal de acceso y del antepuerto, la construcción de un malecón

para la defensa del canal, muelles de madera, pavimentos de adoquines e instalación de grúas, entre otros.

En noviembre de 1877 el puerto de Riachuelo fue declarado abierto para la navegación de buques de ultramar, pero las obras continuaron hasta 1885. En 1882 se dispuso que la Capitanía General de Puertos se denominara Prefectura Marítima. En la actualidad, el puerto de la Boca es un puerto fluvial. El ingreso al puerto es por el Canal de acceso Sur. El Puerto de la Boca abarca ambas márgenes del Riachuelo y se extiende desde el antiguo Puente Pueyrredón hasta Aeropuerto Sur.

Hacia mediados de la década de 1870, debido al desarrollo económico que atravesaba el país en los últimos años, las exportaciones de carnes y productos agropecuarios incentivaban a los productores a reclamar un puerto en mejores condiciones para facilitar las exportaciones de bienes y materias primas, cuya demanda internacional se encontraba en ascenso. El aumento del tráfico comercial requería la construcción de un nuevo puerto en la ciudad.

En 1882 el gobierno nacional contrato a Eduardo Madero para que se encargara de la construcción de un nuevo puerto que solucionara los problemas relacionados a la escasa profundidad del río para que los navíos pudieran acercarse a la costa y evitar descargar sus pasajeros y mercaderías en grandes carretones o en lanchas. Eduardo Madero presenta tres proyectos para la construcción del nuevo puerto en 1861 y 1869. En 1882 su proyecto fue aceptado porque su tío, Francisco Madero, era el vicepresidente de la Nación durante la primera presidencia de Julio Argentino Roca. *Baring Brothers* financió dicho proyecto, el cual consistía en la construcción de cuatro dársenas cerradas unidas entre sí, y una dársena norte y otra sur que facilitarían en arribo de los barcos. La construcción del puerto comenzó en 1887 y finalizó en 1897. El 24 de junio de 1897 se inaugura lo que se conoce como *Puerto Madero*.

Poco tiempo después de la construcción del Puerto Madero, los problemas técnicos que anticipó el ingeniero Huergo tuvieron lugar. Diez años después de terminado, y debido al aumento del tamaño de los buques, el Puerto Madero quedó totalmente obsoleto. Los cuatro diques del Puerto Madero han sido desafectados como zona primaria aduanera y la única actividad navegatoria que se lleva a cabo en ellos es la del *Club Náutico Puerto Madero*. Actualmente, la zona se ha convertido en una *ciudad-puerto* debido a importantes emprendimientos comerciales e inmobiliarios.

Las obras del puerto Dock Sud fueron hechas de forma privada a raíz de una solicitud de concesión de la empresa Paul Angulo y Cía presentada en 1886, la cual fue acordada por Ley del 8 de octubre de 1888. La construcción del puerto fue realizada entre 1894 y 1905. Dicho puerto

se sitúa sobre el margen del Sudeste del Antepuerto de Buenos Aires con la prolongación al sur hacia la ciudad de Avellaneda y es utilizado para la atención de combustibles líquidos y productos químicos. Puerto Dock Sud pasó administrativamente a la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires.

La capacidad del puerto de Buenos Aires se tornaba cada año insuficiente para atender las demandas del comercio mundial. Entonces, en septiembre de 1907 el gobierno nacional decidió iniciar la ampliación portuaria y se inició la construcción del Puerto Nuevo. Su construcción fue basada en las ideas del ingeniero Huergo. En el Puerto Nuevo se ubican las terminales Portuarias, 6 para ser exactos. 5 terminales de carga general y la terminal 6 se encuentra sin operar y en proceso de reconversión con las nuevas áreas que forman parte de la ampliación del puerto.

El área ocupada por las cinco terminales de carga general es de aproximadamente 92 hectáreas, con una longitud de 5600 metros de muelles y 23 sitios de atraque para buques con eslora superior a los 180 metros.

Turismo

Turismo emisor y receptor

Con respecto al movimiento turístico del Puerto Buenos Aires, la entrada y salida de turistas a se mide, desde el año 2014, a través de la Encuesta de Turismo Internacional (ETI). A partir de esta, se permite conocer las características de los viajes y de los viajeros. También variables como la residencia, el alojamiento utilizado y el gasto turístico, entre otras.

Del año 2014 al 2023, han ingresado al país, a través del Puerto de Buenos Aires, un total de **2,16 millones** de turistas no residentes. El **90%** de ellos correspondieron a residentes de **Uruguay**, mientras que el 10% restante a residentes del resto del mundo. Por su parte, en el mismo periodo, han salido del país un total de **3,76 millones** de turistas residentes. El destino principal del **96%** de ellos ha sido **Uruguay**, mientras que el 4% restante ha elegido el resto del mundo. La balanza turística se posicionó deficitaria en **1,6 millones de turistas**.

Cuadro 1: Entrada y salida de turistas por Puerto de Buenos Aires, según origen. Años 2014-2023

AÑO	NO RESIDENTES			RESIDENTES		
	resto del mundo	Uruguay	total	resto del mundo	Uruguay	total
2014	17.178	290.246	307.424	9.805	454.964	464.769
2015	17.524	270.841	288.365	5.886	500.745	506.631
2016	18.042	246.642	264.684	33.991	514.353	548.344
2017	21.892	237.823	259.715	38.786	551.825	590.611
2018	20.442	235.897	256.339	52.120	496.782	548.902
2019	20.315	234.819	255.134	12.901	415.175	428.076
2020	6.814	27.697	34.511	2.499	150.171	152.670
2021	468	15.588	16.056	3.081	41.370	44.451
2022	21.810	70.349	92.159	5.352	153.477	158.829
2023	65.709	322.483	388.192	13.411	310.717	324.128
Total	210.194	1.952.385	2.162.579	177.832	3.589.579	3.767.411

Fuente: elaboración propia en base Encuesta Internacional de Turismo, INDEC.

La estadía promedio del período estudiado fue alrededor de 9 días para el **turismo emisor** (residentes que viajan al exterior a través del Puerto) y de 5 días para el **receptor** (no residentes que ingresan al país a través del Puerto).

Cuadro 2: Estadía promedio (por turista), por Puerto de Buenos Aires, según origen. Años 2014-2023

AÑO	NO RESIDENTES			RESIDENTES		
	turistas	pernoctes	estadía promedio	turistas	pernoctes	estadía promedio
2014	307.424	1.338.844	4,36	464.769	3.833.887	8,25
2015	288.365	1.340.378	4,65	506.631	4.197.680	8,29
2016	264.684	1.208.732	4,57	548.344	4.667.790	8,51
2017	259.715	1.226.541	4,72	590.611	4.685.994	7,93
2018	256.339	1.494.763	5,83	548.902	5.179.643	9,44
2019	255.134	1.473.774	5,78	428.076	4.030.039	9,41
2020	34.511	240.285	6,96	152.670	1.901.815	12,46
2021	16.056	124.729	7,77	44.451	854.297	19,22
2022	92.159	735.005	7,98	158.829	1.943.015	12,23
2023	388.192	2.358.400	6,31	324.128	3.085.600	9,30
Total	2.162.579	11.541.451	5,34	3.767.411	34.379.760	9,13

Fuente: elaboración propia en base Encuesta Internacional de Turismo, INDEC.

En cuanto al gasto, se detallan tres tipos:

1. *Gasto turístico total*: es la suma del valor monetario del conjunto de bienes y servicios que cada uno de los turistas ha adquirido y/o utilizado durante su permanencia en el lugar visitado. También denominado consumo total. Durante los años 2015-2023, los **turistas no residentes** realizaron un gasto total de 835,63 millones de dólares, mientras que los **turistas residentes** que salieron por el Puerto de Buenos Aires gastaron más de doble que los anteriores (1.626,26 millones de dólares).
2. *Gasto por turista*: resulta del cociente entre el gasto total y el número de turistas. Es una medida aproximada de lo que cada turista gasta en promedio en un viaje. Para el periodo en estudio, el gasto por turista fue de 450,44 dólares para los **no residentes** y 492,41 dólares para los **argentinos que viajaron al exterior a través del Puerto**.
3. *Gasto promedio por pernoctación*: resulta del cociente entre el gasto total y el número de pernoctaciones totales. Es la medida aproximada del gasto que cada turista realiza en el lugar visitado por día. En el periodo estudiado, se observa que, en promedio, el **turismo emisor** realizó un gasto de 53,2 dólares por día, mientras que **el receptivo** gastó 81,9 dólares diarios, mientras que su pico máximo fue observado en el año 2015, con un total de 95,8 dólares.

Cuadro 3: Gasto total, gasto por turista y gasto promedio diario, en dólares, por Puerto de Buenos Aires, según origen. Años 2015-2023

AÑO	NO RESIDENTES				
	gasto total	turistas	gasto por turista	pernoctes	gasto promedio diario
2015	128.364.051,20	288.365	445,14	1.340.378	95,8
2016	98.496.751	264.684	372,13	1.208.732	81,5
2017	107.168.403,10	259.715	412,64	1.226.541	87,4
2018	105.774.303,80	256.339	412,63	1.494.763	70,8
2019	94.569.233,30	255.134	370,66	1.473.774	64,2
2020	17.651.154,50	34.511	511,46	240.285	73,5
2021	9.369.277,10	16.056	583,54	124.729	75,1
2022	59.844.274,30	92.159	649,36	735.005	81,4
2023	214.399.400,00	388.192	552,30	2.358.400	90,9
Total	835.636.848,30	1.855.155	450,44	10.202.607	81,9
AÑO	RESIDENTES				
	gasto total	turistas	gasto por turista	pernoctes	gasto promedio diario
2015	211.648.650,70	506.631	417,76	4.197.680	50,4
2016	268.211.464,20	548.344	489,13	4.667.790	57,5
2017	257.705.881	590.611	436,34	4.685.994	55
2018	307.047.169	548.902	559,38	5.179.643	59,3
2019	164.182.501,40	428.076	383,54	4.030.039	40,7
2020	78.502.949	152.670	514,2	1.901.815	41,3
2021	48.938.343,60	44.451	1.100,95	854.297	57,3
2022	112.099.584,20	158.829	705,79	1.943.015	57,7
2023	177.931.100,00	324.128	548,95	3.085.600	57,6
Total	1.626.267.643	3.302.642	492,41	30.545.873	53,2

Fuente: elaboración propia en base Encuesta Internacional de Turismo, INDEC.

Para el tipo de alojamiento utilizado por aquellos **viajeros que salen del país** a través del Puerto de Buenos Aires, se determina que aproximadamente la mitad de estos (49,21%), en el promedio de los años 2014-2023 eligen la casa de familiares o amigos. En cuanto a los **viajeros que arriban a nuestro país**, utilizando el Puerto de Buenos Aires como entrada, se verifica en el período estudiado, que los mismos eligen los hoteles 4 y 5 estrellas, con un promedio del 30,92% y luego la casa de familiares o amigos (29,46% promedio). En tercer lugar, se encuentran los hoteles 1,2 y 3 estrellas con el 26,92%.

Cuadro 4: Tipo de alojamiento utilizado, por Puerto de Buenos Aires, según origen. Años 2014-2023

AÑO	NO RESIDENTES				
	Casa flia./amigos	Hotel 1,2, y 3 estrellas	Hotel 4 y 5 estrellas	Otros	Total
2014	89.044	102.478	99.482	16.420	307.424
2015	84.276	85.210	99.015	19.821	288.322
2016	71.359	89.533	86.784	17.008	264.684
2017	76.509	75.246	89.150	18.810	259.715
2018	88.770	67.910	73.444	26.215	256.339
2019	96.051	52.047	74.857	32.179	255.134
2020	12.150	7.368	9.370	5.623	34.511
2021	7.100	1.914	4.635	2.407	16.056
2022	28.892	17.080	31.552	14.635	92.159
2023	82.867	83.261	100.337	121.727	388.192
Total	637.018	582.047	668.626	274.845	2.162.536
AÑO	RESIDENTES				
	Casa flia./amigos	Hotel 1,2, y 3 estrellas	Hotel 4 y 5 estrellas	Otros	Total
2014	279.388	63.799	81.073	40.509	464.769
2015	275.384	90.787	88.749	51.711	506.631
2016	251.485	95.056	129.008	72.795	548.344
2017	254.036	105.744	153.339	77.492	590.611
2018	252.035	90.724	117.239	88.904	548.902
2019	207.228	55.474	94.308	71.066	428.076
2020	82.771	14.293	17.803	37.803	152.670
2021	23.255	5.185	7.786	8.225	44.451
2022	73.822	16.248	40.309	28.450	158.829
2023	154.450	44.200	63.120	62.358	324.128
Total	1.853.854	581.510	792.734	539.313	3.767.411

Fuente: elaboración propia en base Encuesta Internacional de Turismo, INDEC.

Según la información proporcionada por la Encuesta Internacional de Turismo, se verifica que, durante los años 2014-2023, el 48,5% de los **viajeros que han salido** del país a través del Puerto de Buenos Aires lo han hecho por motivos de vacaciones y ocio, mientras que el 36,86% lo ha hecho para visitar familiares y amigos, y solo un 14,64% ha salido por otros motivos. En cuanto a los **viajeros que llegan** a la Argentina a través del Puerto de Buenos Aires, se indica que, en el período 2014-2023, el 49,49% de los mismos lo hicieron por vacaciones/ocio, el 28,45% para visitar familiares y amigos y por último el 13,96% por negocios.

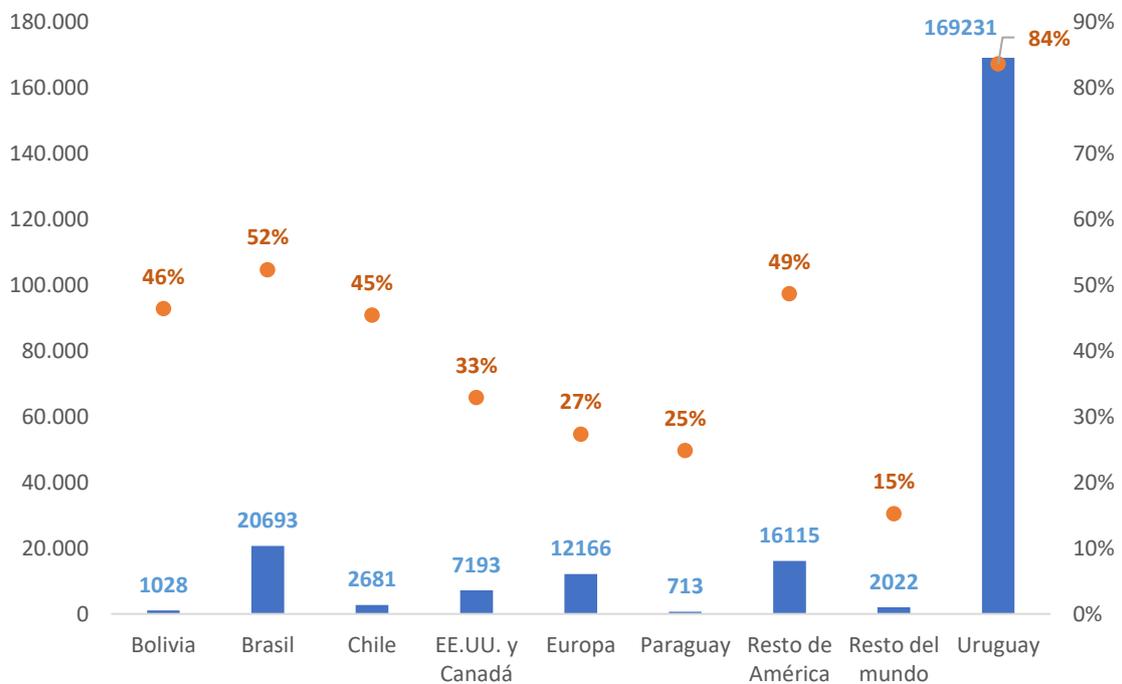
Cuadro 5: Motivo de viaje, por Puerto de Buenos Aires, según origen. Años 2014-2023

AÑO	NO RESIDENTES				
	Negocios/congreso/conferencia	Otros	Vacaciones/ocio/recreación	Visita flia/amigos	Total
2014	29.487	26.202	165.799	85.936	307.424
2015	35.193	22.980	147.059	83.133	288.365
2016	29.973	20.936	140.957	72.818	264.684
2017	39.114	20.372	126.581	73.648	259.715
2018	38.028	22.574	109.633	86.104	256.339
2019	45.400	25.849	92.862	91.023	255.134
2020	4.579	3.721	14.351	11.860	34.511
2021	2.990	1.080	4.047	7.939	16.056
2022	15.125	6.824	44.076	26.134	92.159
2023	62.150	24.560	224.909	76.573	388.192
Total	302.039	175.098	1.070.274	615.168	2.162.579
AÑO	RESIDENTES				
	Negocios/congreso/conferencia	Otros	Vacaciones/ocio/recreación	Visita flia/amigos	Total
2014		65.460	200.542	198.767	464.769
2015		49.064	244.983	212.584	506.631
2016		58.648	300.080	189.616	548.344
2017		58.528	347.591	184.492	590.611
2018		67.157	295.547	186.198	548.902
2019		90.264	183.505	154.307	428.076
2020		23.487	66.447	62.736	152.670
2021		12.489	12.184	19.778	44.451
2022		39.548	62.650	56.631	158.829
2023		86.988	113.572	123.568	324.128
Total		551633	1827101	1388677	3767411

Fuente: elaboración propia en base Encuesta Internacional de Turismo, INDEC.

En cuanto a la **recuperación de la cantidad de turistas receptivos**, el volumen de turistas acumulado a agosto de 2023 equivale a un 63% del nivel acumulado al mismo periodo de 2019 (prepandemia). Sin embargo, este resultado puede variar según el país de residencia de dichos turistas. Se advierte que, las mayores recuperaciones corresponden a turistas uruguayos (84%), brasileños (52%) y resto de América (49%), mientras que el resto de los países se encuentran paulatinamente en recuperación, por debajo del 50%.

Gráfico 1: Cantidad de turistas que llegaron al Puerto de Buenos Aires, según país de residencia, acumulado a agosto 2023. Porcentaje de recuperación del turismo receptivo en el Puerto de Buenos Aires-turistas como porcentaje del mismo valor acumulado agosto 2019.

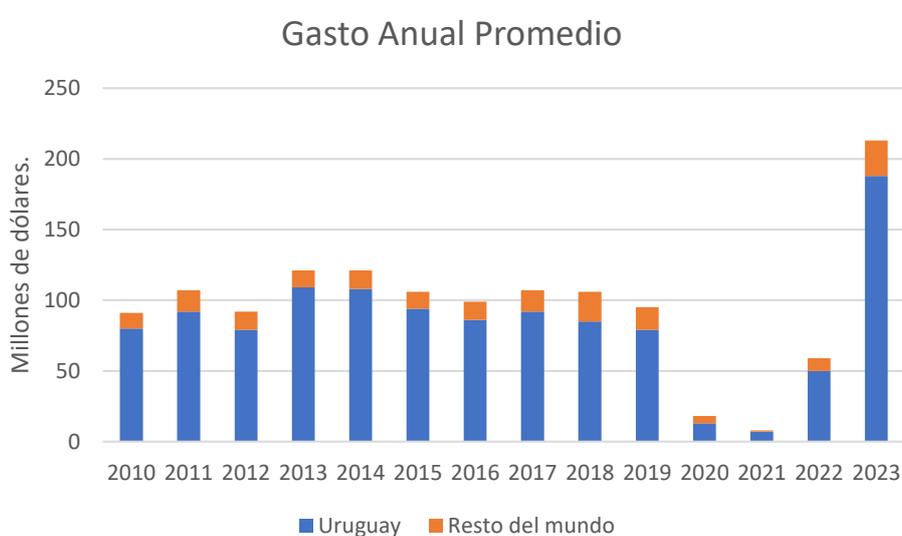


Fuente: elaboración propia en base Encuesta Internacional de Turismo, INDEC.

Impacto Económico

El promedio de gasto anual realizado por los turistas internacionales que ingresan a través del Puerto Buenos Aires en el período 2010-2023 fue de 104,4 millones de dólares. Durante ese periodo, el gasto total ascendió a más de 1.300 millones de dólares. Los turistas uruguayos explicaron, en promedio, el 85,16% de este ingreso de divisas mientras que el 14,86% restante provino de las erogaciones realizadas por turistas del resto del mundo.

Gráfico 2: Gasto anual promedio de turistas ingresados por el Puerto Buenos Aires por país de origen en millones de dólares. Años 2010-2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

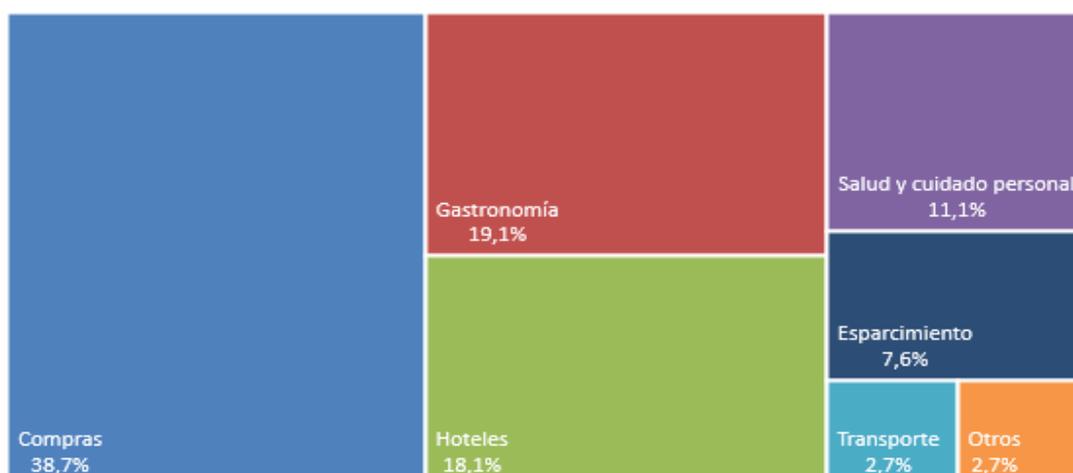
No obstante, es importante aclarar que esta entrada de divisas se vio fuertemente impactada a partir del inicio de la pandemia por COVID-19, que interrumpió la entrada de buques y cruceros al Puerto de Buenos Aires a partir de los primeros meses de 2020. En dicho año, el gasto de los turistas que ingresan por dicho Puerto experimentó una fuerte caída, posicionándose en los 17,6 millones de dólares, una entrada de divisas un 83% menor con respecto a la media de la última década.

Debido a la particularidad de este último año, se toman como referencia los datos ofrecidos para el año 2019. Resulta de gran importancia considerar los rubros en que los turistas destinan sus gastos dentro de la Ciudad de Buenos Aires. Esto permitirá realizar una estimación sobre el impacto económico del gasto turístico que ingresa específicamente a través del Puerto Buenos Aires.

En este sentido, se considerarán los datos obtenidos por el Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires sobre el gasto turístico de viajeros internacionales a partir de la utilización de tarjeta de crédito y débito. Esta información resulta de gran relevancia para la construcción aproximada del perfil de consumo de los turistas que ingresan por el Puerto Buenos Aires, clasificando y cuantificando el dinero erogado en distintas actividades económicas.

No obstante, es importante subrayar que, para el armado de este perfil, no fue posible captar el gasto que se realiza en efectivo, medio de pago difundido entre los turistas para mejorar la conversión entre monedas. Se asume, de este modo, que todo el gasto es realizado a través de tarjetas de crédito y débito. Asimismo, se considera que la totalidad del gasto turístico se realiza dentro de los límites territoriales de la Ciudad de Buenos Aires.

Gráfico 3: Gasto turístico por tarjeta de crédito y débito de los turistas uruguayos por rubro. Año 2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires.

Debido a la desagregación ofrecida por INDEC para el gasto por país, se generaron dos tipos de perfil de consumo, uno para el turista uruguayo y otro para el resto del mundo. Con respecto al primero de ellos, se destaca el gasto en compras (38,7%), gastronomía (19,1%) y hotelería (18,1%). También se advierte una proporción alta de utilización de servicios de salud (11,1%).

En el caso del gasto realizado por turistas provenientes del resto del mundo, se destaca la entrada de divisas por compras (31%), gastronomía (26,4%) y hotelería (24,5%). En los últimos dos casos, es destacable observar que son dos rubros que tienen una mayor participación en el gasto que en el caso de los turistas uruguayos.

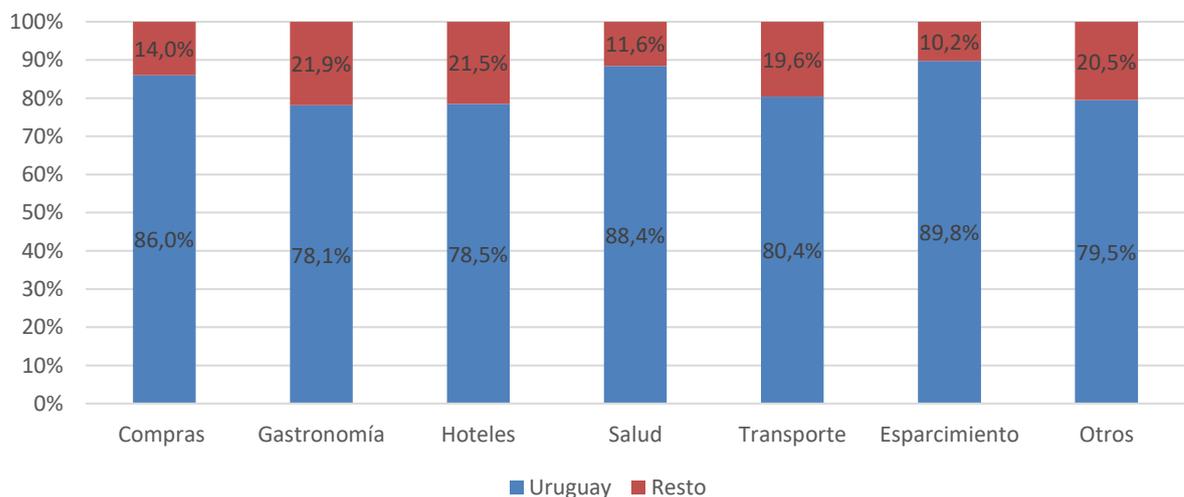
Gráfico 4: Gasto turístico por tarjeta de crédito y débito de los turistas del resto del mundo por rubro. Año 2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires.

Por lo tanto, considerando los datos de gasto turístico informados por INDEC, se puede determinar el consumo turístico por rubro de los turistas que ingresan a través del Puerto Buenos Aires. Con dicha información, se puede estimar el impacto económico que tiene, sectorialmente, tanto en el valor agregado como en la generación de empleo, este ingreso de divisas.

Gráfico 5: Distribución por nacionalidad del gasto turístico en la Ciudad de Buenos Aires por rubro. Año 2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires e Instituto Nacional de Estadística y Censos.

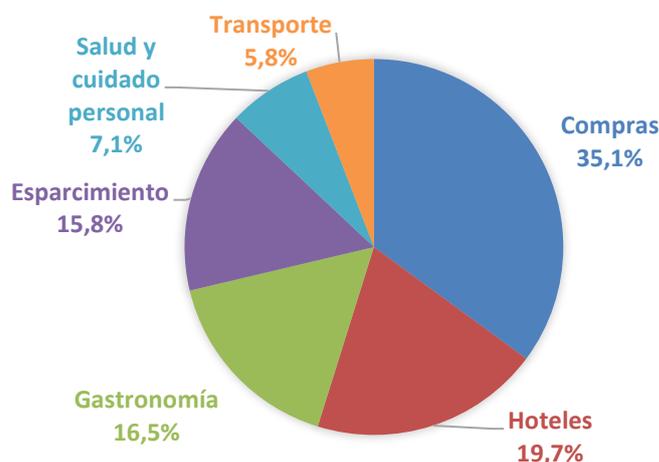
Debido a la desagregación de los datos presentados, el impacto económico del gasto turístico asociado al rubro "Otros" es difícil de estimar ya que es imposible reconocer con exactitud las actividades económicas que lo integran. Esto dificulta la estimación en variables como el empleo directo ya que no se pueden identificar los sectores impactados por el consumo turístico.

En el caso del bloque “Compras” se seleccionó el *comercio al por mayor y menor* como actividad de referencia para la estimación. El gasto turístico realizado por medios electrónicos en este bloque acumuló más de 35 millones de dólares que, considerando el precio promedio del dólar en 2023, significa 10.395 millones de pesos erogados en dicho concepto. En consecuencia, en dicho año se generaron 982 puestos de trabajo en la actividad, o su equivalente en horas de trabajo.

Por su parte, los datos vinculados a los *servicios de expendio y comida* han permitido estimar el efecto que tiene el gasto turístico en el rubro de “Gastronomía”. En 2023, el consumo turístico en restaurantes ascendió a los 19 millones de dólares, representando un total de 5.643 millones de pesos. De esta forma, este gasto implicó la creación de 460 empleos directos en el sector, o su equivalente en horas de trabajo.

Otro bloque de relevancia fue “Hoteles” que ha podido ser estimado a través de la actividad de *servicio de alojamiento en hoteles*. Los turistas ingresados a través del Puerto Buenos Aires han erogado 18 millones de dólares en este concepto. Esta suma significa un total de 5.346 millones de pesos destinados al gasto de alojamiento en hoteles en 2023. Este gasto turístico representa la generación de 550 trabajadores del rubro hotelero, o sus horas de trabajo equivalentes.

Gráfico 6: Generación directa de puestos de trabajo por rubro debido al gasto realizado por los turistas ingresados por el Puerto Buenos Aires. Año 2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, el Instituto Nacional de Estadística y Censos y estimaciones propias.

El impacto económico del gasto turístico destinado a “Salud y cuidado personal” es estimado a partir de la actividad de *salud privada* debido, precisamente, a las erogaciones realizadas por los turistas que implican que no recibieron estos servicios de instituciones públicas gratuitas. En 2023, este consumo ascendió a los 9,9 millones de dólares, representando 2.940,3 millones de

pesos. En efecto, serían 200 los puestos de trabajo generados en forma directa por este gasto, o su equivalente en horas de trabajo.

Por otra parte, se encuentra el gasto asociado al “Esparcimiento”, actividad que puede igualarse a todos los *servicios de esparcimiento*¹ ofrecidos en la Ciudad de Buenos Aires. De este modo, los turistas gastaron en actividades de esparcimiento una suma de 6,7 millones de dólares, que representaron 1.989,9 millones de pesos. En particular, el impacto en el empleo fue notorio ya que permitió crear, en forma directa, 441 puestos de trabajo o sus horas de trabajo equivalentes.

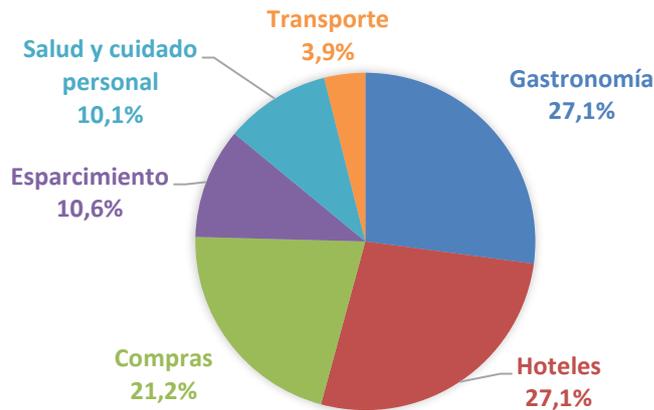
Por último, en el caso del gasto en el bloque de “Transporte” se seleccionó el *servicio de transporte terrestre de pasajeros* como referencia. Los turistas ingresados por el Puerto Buenos Aires erogaron 2,6 millones de dólares en este concepto, es decir, un total de 772 millones de pesos. El efecto de este gasto sobre el empleo se tradujo en 162 nuevos puestos de trabajo, o su equivalente en horas trabajadas.

Por lo tanto, por el gasto de los turistas ingresados por el Puerto Buenos Aires se generaron, en forma directa, casi 2.800 puestos de trabajo. De estos empleos, se destaca el aporte de “Compras” (35,1%), “Gastronomía” (20,3%), “Hoteles” (19,7%) y “Esparcimiento” (15,8%). Es importante destacar que el número de empleos que dependen directamente de la actividad del Puerto Buenos Aires es aún mayor si se consideran aquellos asociados al rubro “Otros” que engloba muchas actividades que no se han podido identificar y, por lo tanto, tampoco estimar su impacto en el mercado laboral.

Estos empleos, que dependen en forma directa del ingreso de turistas internacionales por el Puerto Buenos Aires, se vieron sensiblemente afectados por el inicio de la pandemia y el detenimiento de la actividad turística. Esta situación particular es de suma importancia ya que permite contar con un antecedente claro sobre el efecto que podría tener una potencial relocalización del Puerto Buenos Aires sobre el empleo de la Ciudad.

¹ En particular, esta actividad reúne *los servicios personales, de reparación, actividades deportivas y de esparcimiento*.

Gráfico 7: Rubros dinamizadores de la creación de puestos de trabajo indirecto debido al gasto realizado por los turistas ingresados por el Puerto Buenos Aires. Año 2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, el Instituto Nacional de Estadística y Censos y estimaciones propias.

Por otro lado, si se consideran los niveles de formalidad de estas distintas actividades económicas, se advierte que el 57,2% correspondió a trabajos formales. Esto es de relevancia ya que permite determinar qué proporción de los trabajadores está realizando, por ejemplo, aportes de Seguridad Social.

Por otro lado, también se pueden estimar los efectos indirectos que tiene el gasto turístico sobre el empleo. Para simplificar el análisis, se considerará que la mitad de los empleos indirectos se generan dentro de la Ciudad de Buenos Aires². En consecuencia, el consumo de los turistas no solo tiene beneficios sobre las actividades sobre las que realizan gastos, sino también sobre muchas otras que las proveen y asisten. En este sentido, advierte que - teniendo en cuenta los multiplicadores de empleo para cada actividad analizada - se generarían, en forma indirecta, un total de 833 puestos de trabajo adicionales. En este sentido, dentro de los rubros analizados, los que con mayor fuerza dinamizarán la creación de estos empleos serían “Gastronomía” (27,1%), “Hoteles” (27,1%) y “Compras” (21,2%).

Por otro lado, se estima el impacto que tiene el gasto turístico en la recaudación fiscal de la Ciudad de Buenos Aires a través del Impuesto a los Ingresos Brutos. Considerando las alícuotas correspondientes para cada actividad³, se estima que el consumo de los turistas que ingresan a

² Se considera que, dentro del empleo indirecto que se genera, hay actividades que se ven impactadas que no son típicamente realizadas en la Ciudad de Buenos Aires, como la producción primaria de alimentos, la producción de petróleo, la extracción de minerales, etcétera.

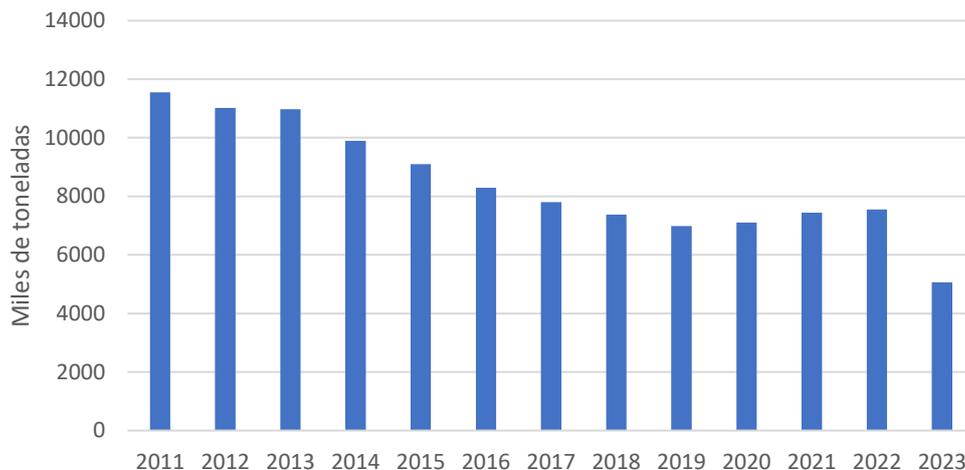
³ En los casos en que hubiera dos alícuotas se utilizó, dependiendo del nivel de facturación, un promedio entre ellas.

través del Puerto Buenos Aires representa ingresos tributarios iguales a 861,3 millones de pesos, que representaban en 2023 un total de 2,9 millones de dólares anuales.

Cargas totales

El Puerto Buenos Aires se caracteriza por ser históricamente el operador más importante del país dedicado a este tipo de tráfico, el cual alcanzó durante el periodo enero-septiembre de 2023, los 4.595,8 miles de toneladas, lo que representa una baja del 5,5% respecto a igual periodo del año anterior. Se advierte una progresiva caída en las cargas totales, tanto desembarcadas como embarcadas, que se operan dentro del Puerto Buenos Aires. En 2020, se registraron 7,1 millones de toneladas, cifra que, si se compara con la exhibida en 2011, muestra una caída del 39,3%. Se aclara que, en esta sección, según los datos de AGP, hay disponibilidad de datos hasta el mes de septiembre del año 2023.

Gráfico 8: Cargas totales en miles de toneladas en el Puerto Buenos Aires. Años 2011-2023.

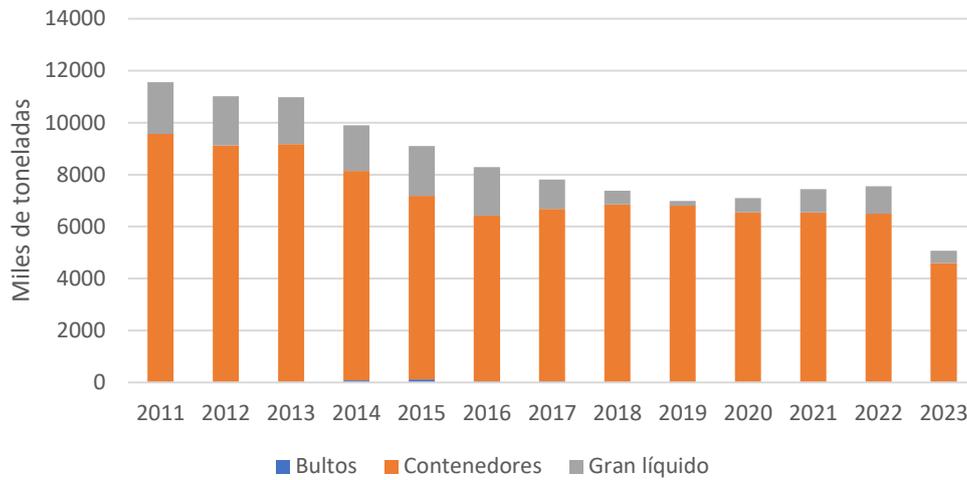


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

Composición de las cargas totales

Como se advierte, tanto en desembarque como embarque, las cargas contenerizadas concentran casi la totalidad de las cargas que se reciben y envían desde el Puerto Buenos Aires. Esta importancia determina que sea este puerto el de mayor importancia para este tipo de carga a nivel nacional.

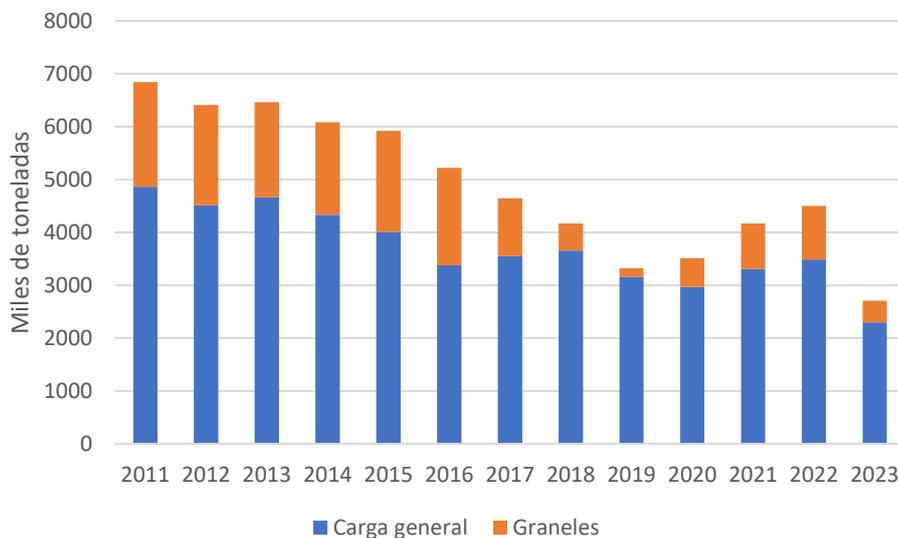
Gráfico 9: Composición de las cargas totales en miles de toneladas en el Puerto Buenos Aires. Años 2012-2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

En 2020, las cargas totales desembarcadas se redujeron en un 45,2% con respecto a 2012. Esta caída se explica por disminución de las cargas generales (34,2%) y de graneles (71,6%), particularmente combustibles.

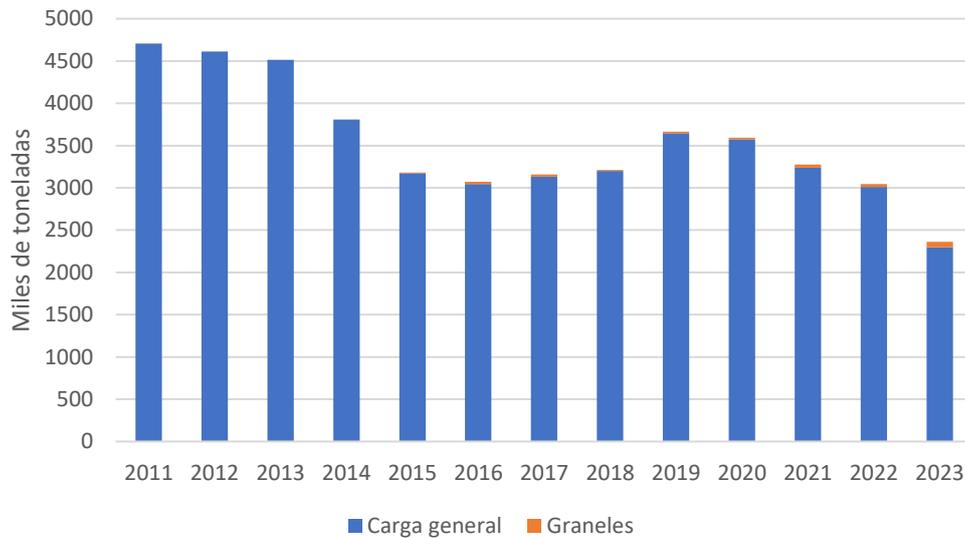
Gráfico 10: Composición de la carga total desembarcada en miles de toneladas en el Puerto Buenos Aires. Años 2012-2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

Las cargas totales embarcadas experimentaron una reducción menor que las desembarcadas. En este caso, se observa una contracción del 49,8% en la etapa bajo análisis. No obstante, se advierte una importante recuperación (16,9%) si se compara 2020 con 2016, año que presentó las menores cifras del período.

Gráfico 11: Composición de la carga total embarcada en miles de toneladas. Años 2012-2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

Si se analiza la composición por rubros vinculados al desembarque, se advierte que, en el período seleccionado, las manufacturas en general explicaron en promedio casi la mitad de los productos desembarcados. Otros rubros de relevancia fueron los productos químicos y los combustibles y lubricantes.

Durante el periodo enero-septiembre de 2023, se registró una baja del 24,8% respecto a igual periodo del año anterior en el tráfico de desembarque, mientras que el tráfico de embarque registró una suba del 4,6% respecto a enero-septiembre de 2022.

Gráfico: Comparación interanual de cantidad de productos desembarcados en miles de toneladas. Periodo enero-septiembre 2022-2023.

	Desembarque		
	ENE-SEP 2023	ENE-SEP 2022	Variación %
Carga General	2299,8	2625,1	-12,4%
Graneles	406,2	971,6	-58,2%
Total	2706	3596,7	-24,8%

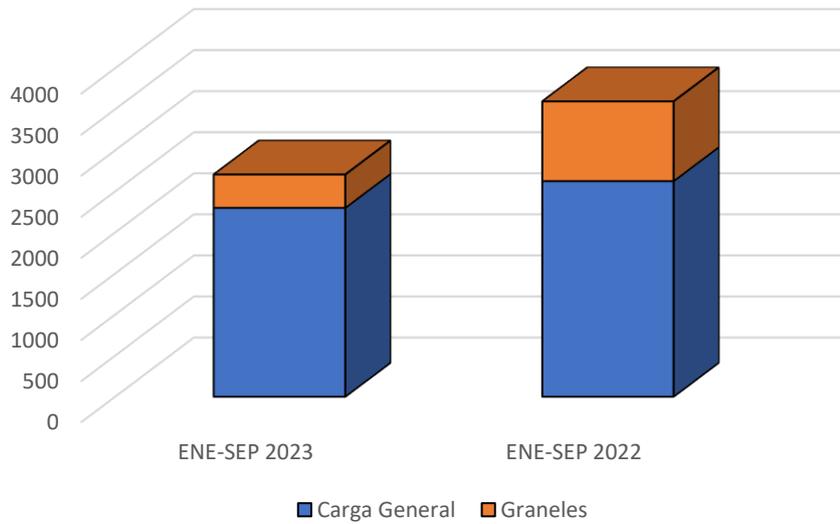


Gráfico: Comparación interanual de cantidad de productos embarcados en miles de toneladas. Periodo enero-septiembre 2022-2023.

	Embarque		
	ENE-SEP 2023	ENE-SEP 2022	Variación %
Carga General	2296	2237,6	2,6%
Graneles	67	20,4	228,4%
Total	2363	2258	4,7%

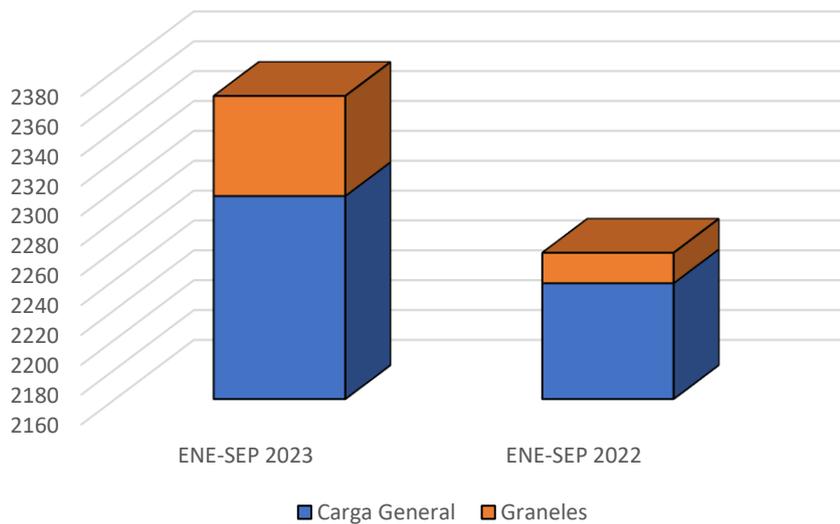
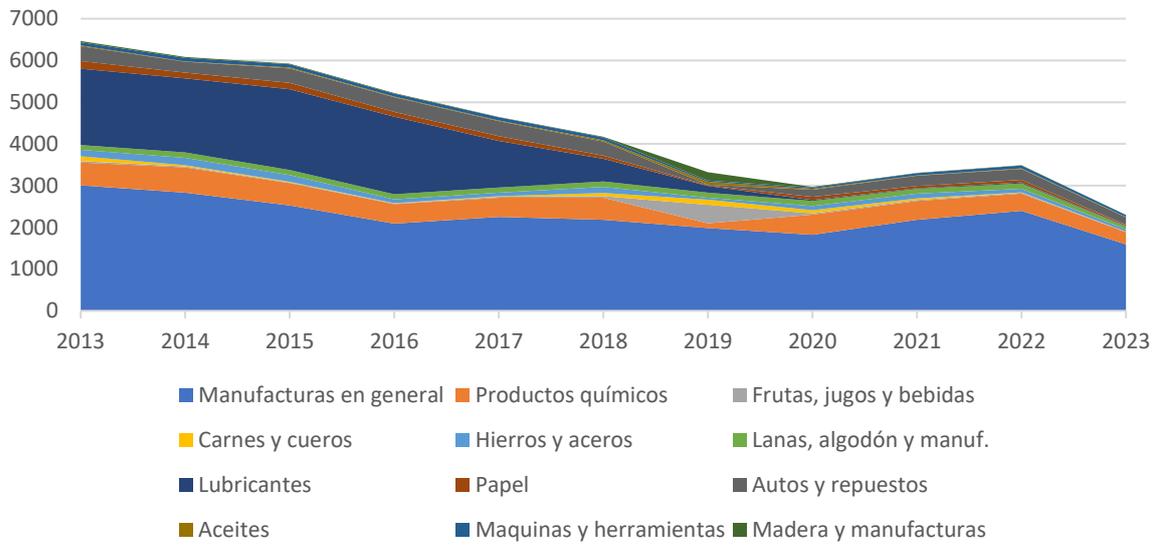


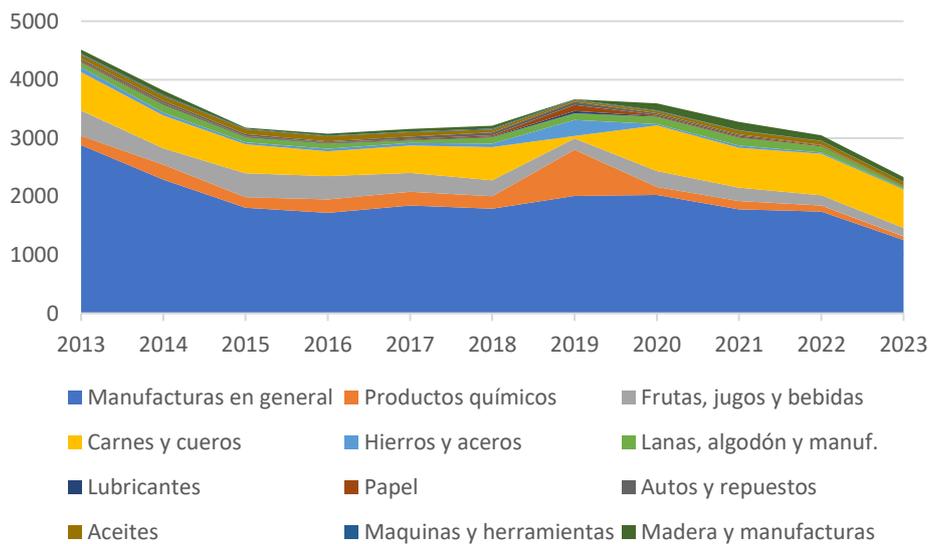
Gráfico 12: Composición por rubros de productos desembarcados en miles de toneladas. Años 2013-2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

En el caso de los productos embarcados, también se destaca el envío de manufacturas en general, que representan más de la mitad del volumen embarcado. Asimismo, se destacan algunos productos vinculados a las cadenas agroindustriales como carnes y cueros, y frutas, jugos y bebidas. En 2020, estos tres bloques explicaron más de 85% del volumen embarcado en el Puerto Buenos Aires.

Gráfico 13: Composición por rubros en productos embarcados en miles de toneladas en el Puerto Buenos Aires. Años 2013-2023.

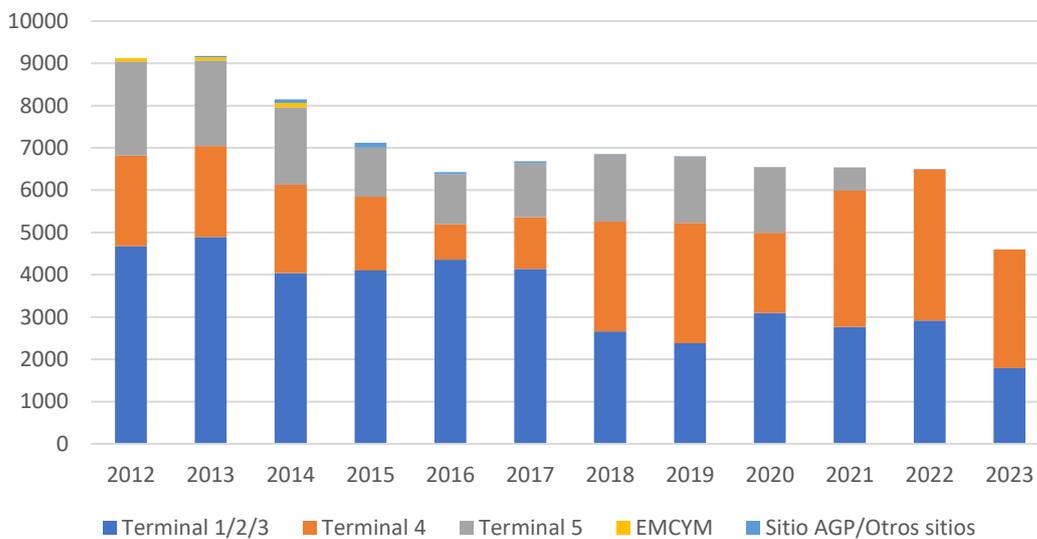


Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

Movimiento de cargas generales

En promedio, en el período analizado, las terminales 1, 2 y 3 concentran la mitad del movimiento de cargas generales del Puerto Buenos Aires. Por su parte, el movimiento observado en la terminal 4 es el más volátil pasando de explicar, en 2019, un 42% del total a un 29% al siguiente año. En el periodo enero-septiembre de 2023, la participación de la terminal 4 fue del 61%. Por último, la terminal 5 agrupa, en promedio, algo más de un quinto del total de cargas generales, aunque en los últimos dos periodos su participación fue nula⁴.

Gráfico 14: Movimiento de cargas generales por terminal en miles de TEUs en el Puerto Buenos Aires. Años 2012-2023.



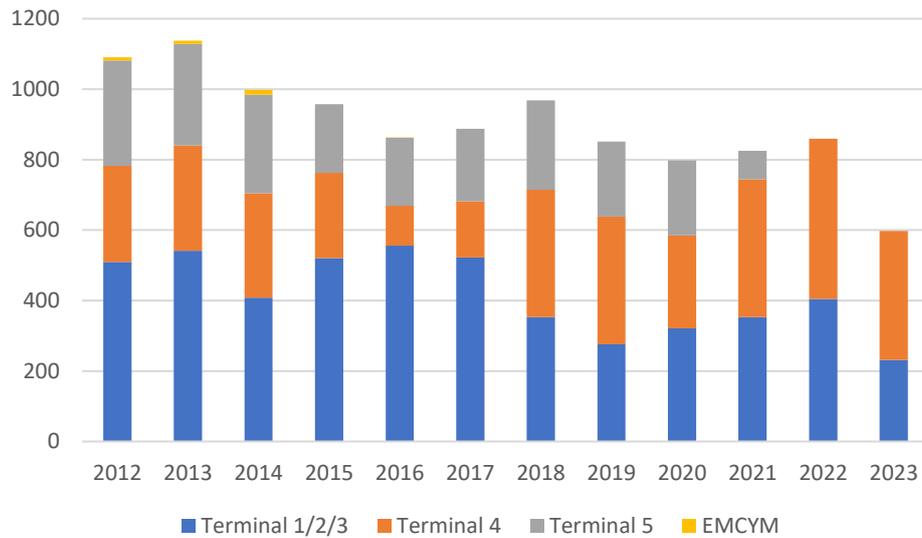
Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

Movimiento de contenedores

En tanto el movimiento de contenedores por terminal, las terminales 1, 2 y 3 ven reducida fuertemente su participación en los últimos años, concentrando solo un tercio del total. En el último periodo analizado, la participación fue del 38% aproximadamente. Por su parte, la terminal 4 ha cobrado mayor protagonismo y, en el último año, concentró más del 61% del movimiento de contenedores en el Puerto Buenos Aires. Finalmente, la participación de la terminal 5 se mantuvo estable, a lo largo del período 2012-2021, representando un cuarto del total.

⁴ Desde abril de 2021, la terminal 5 no recibe buques ni tiene un solo movimiento de carga. Ha estado en el centro de una disputa legal entre el Gobierno y la empresa privada Bactssa. La Administración General de Puertos (AGP) no le prorrogó la concesión a Bactssa para operar la terminal 5 del puerto de Buenos Aires, pero la empresa obtuvo una cautelar para continuar con la operación.

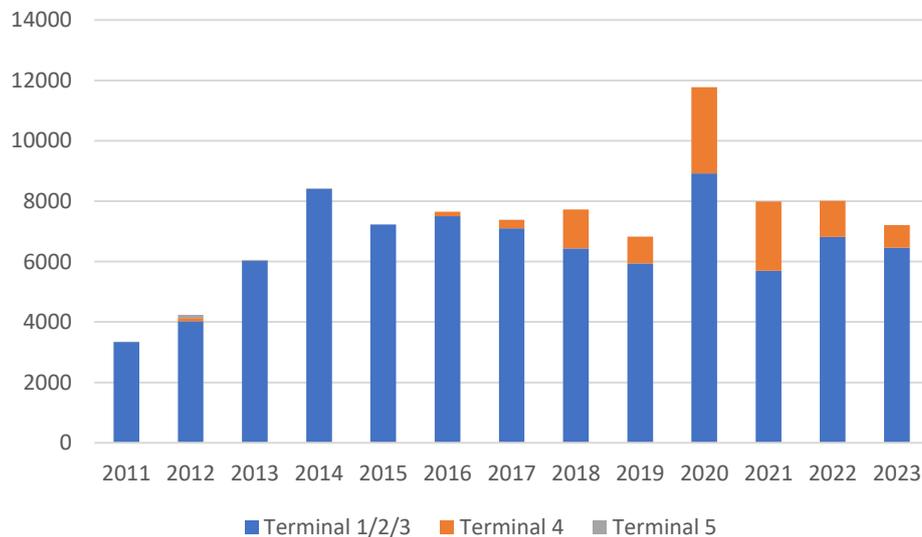
Gráfico 15: Movimiento de contenedores por terminal en miles de TEUs en el Puerto Buenos Aires. Años 2012-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

Las terminales 1, 2 y 3 concentran, en los años observados, casi la totalidad del movimiento de contenedores que ingresan al Puerto Buenos Aires en vagones. No obstante, se advierte que, en los últimos años, crece la participación de los contenedores ingresados en vagones en la terminal 4, que en 2020 representa casi el 25% del total.

Gráfico 16: Movimiento de contenedores ingresados al Puerto Buenos Aires en vagones en unidades. Años 2011-2023.



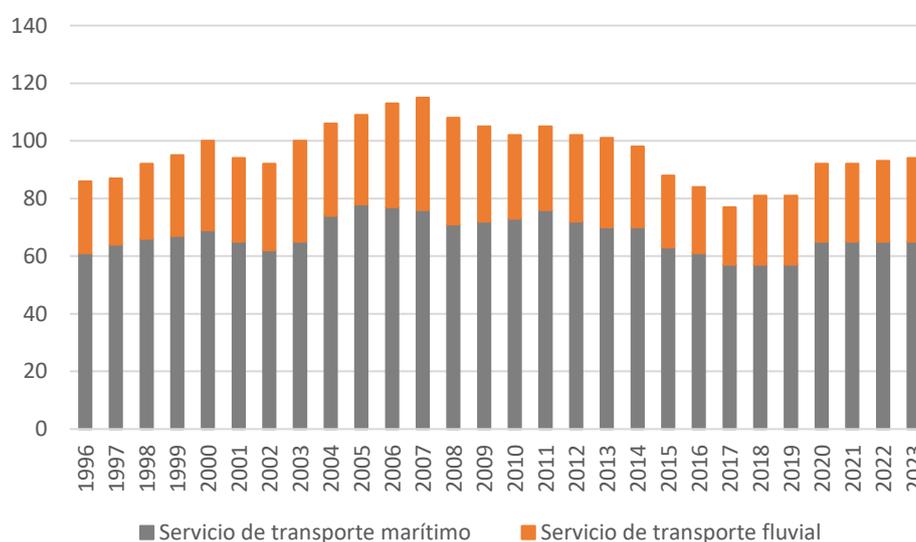
Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

Caracterización de las empresas

Número de empresas

Se considera que las empresas que ofrecen servicios de transporte marítimo y fluvial en la Ciudad de Buenos Aires reflejan, en parte, lo que sucede dentro del Puerto Buenos Aires. En este sentido, se advierte que el mayor número de firmas asociadas a estas actividades se verificó en el año 2007. Luego, se observa una gradual caída que, ya en 2019, significó una reducción del 20% de las firmas con respecto a ese máximo.

Gráfico 17: Número de empresas de las actividades de servicio de transporte marítimo y fluvial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 1996-2023.

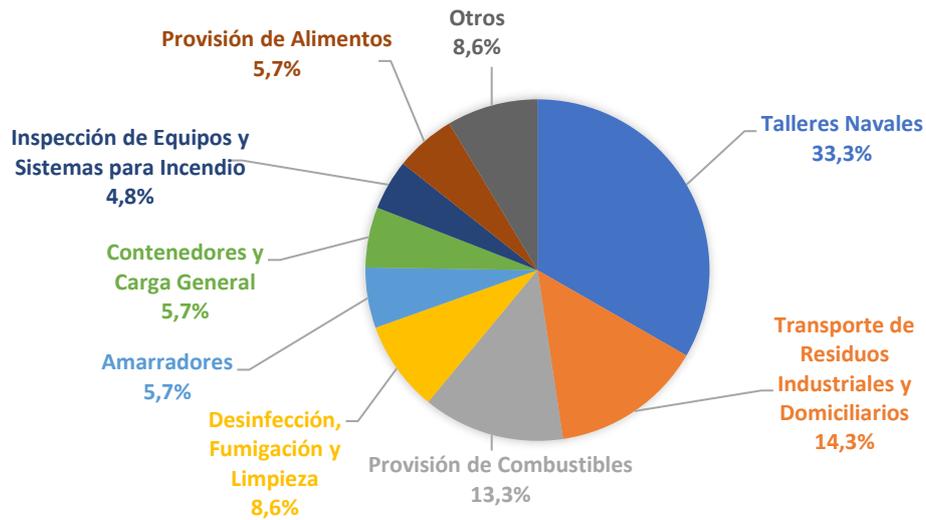


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Composición de las empresas

De acuerdo con la nómina de empresas autorizadas a operar en el Puerto Buenos Aires, se observa que un tercio se vincula a las actividades de reparación que se realizan dentro de los talleres navales. Otros dos rubros destacados son el de transporte y operación de residuos industriales (especiales y no especiales) y domiciliarios, y el relacionado a la provisión de combustibles y lubricantes. Estos tres rubros suman, conjuntamente, más del 60% de las empresas que realizan sus operaciones en este puerto.

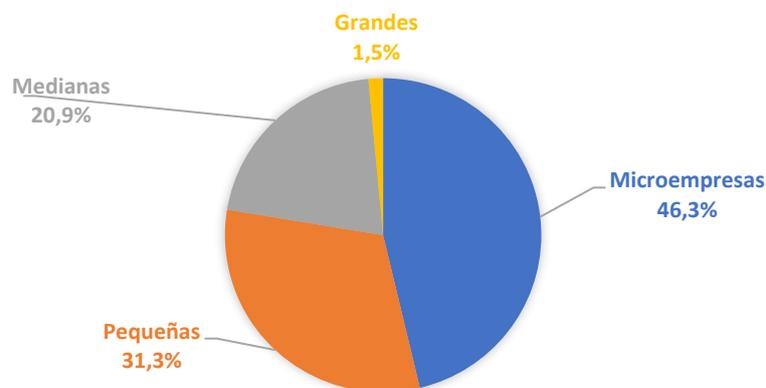
Gráfico 18: Composición por actividad de las empresas que operan en el Puerto Buenos Aires. Año 2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP.

Por otro lado, y a partir de la información disponible, se pueden clasificar estas empresas de acuerdo con su tamaño, considerando el número de trabajadores que emplean. Se pueden identificar y diferenciar, de este modo, microempresas y empresas pequeñas, medianas y grandes.

Gráfico 19: Composición por tamaño de las empresas que operan en el Puerto Buenos Aires. Año 2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP y Ministerio de Desarrollo Productivo.

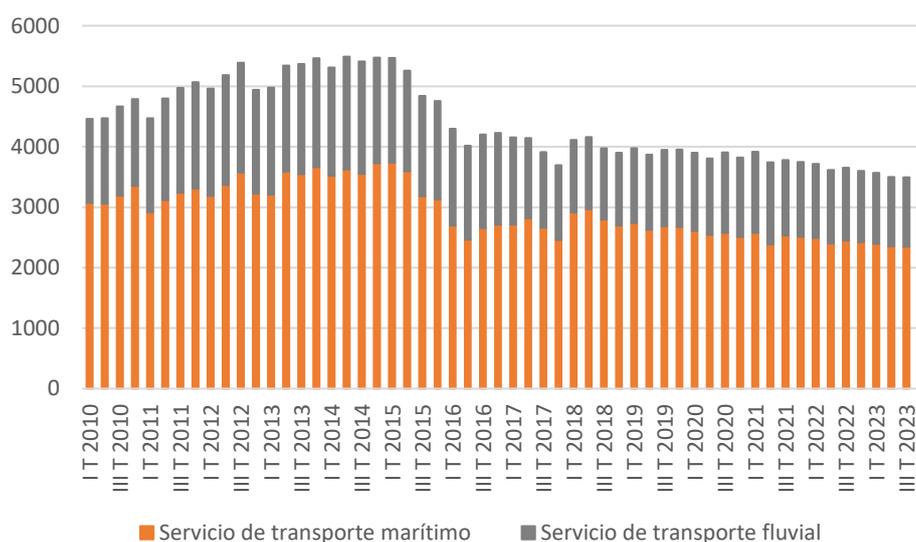
De esta manera, se puede advertir que más del 45% de las empresas autorizadas a operar en el Puerto Buenos Aires son microempresas. Por su parte, casi un tercio de estas firmas están clasificadas como pequeñas mientras que un 20% de ellas son consideradas medianas empresas. De esta forma, las MiPyME representan casi la totalidad de las empresas bajo análisis.

Caracterización del empleo

Número de asalariados formales

Del mismo modo que se puntualizó al caracterizar a las empresas, se considera que los puestos de trabajo pertenecientes a los servicios de transporte marítimo y fluvial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tienen un alto grado de correlación con el empleo generado en el Puerto Buenos Aires.

Gráfico 20: Asalariados formales en las actividades de servicios de transporte marítimo y fluvial por trimestre en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Años 2010-2023.



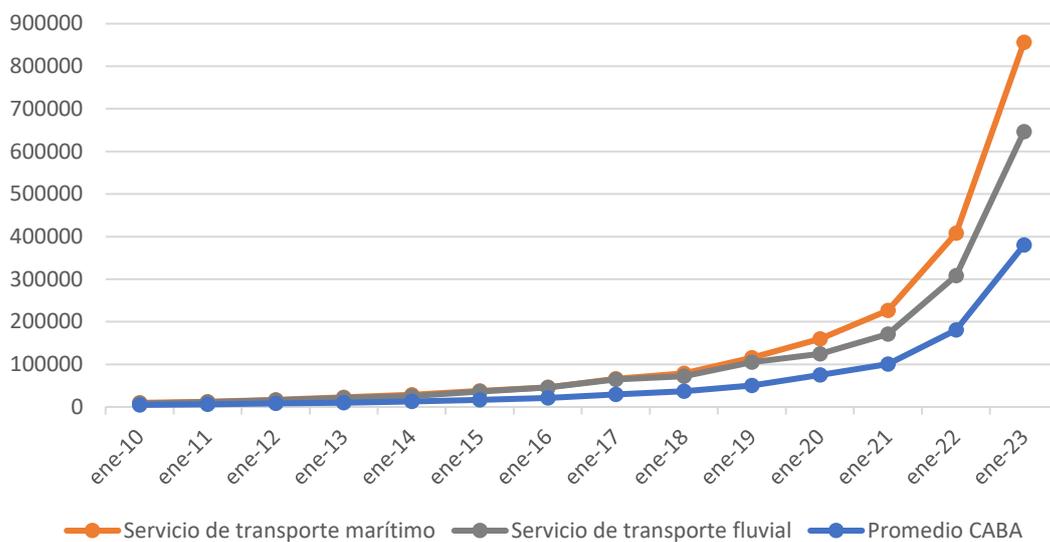
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Entre el segundo trimestre de 2013 y el segundo trimestre de 2015, se advierte un período estable con altos niveles de empleo en la actividad, superando los 5 mil puestos de trabajo entre ambos servicios. No obstante, estas cifras se van reduciendo sensiblemente, hasta posicionarse en algo más de 3.450 trabajadores hacia mitad de 2023. A finales de 2023, la cantidad de trabajadores es 3.430. Respecto a los niveles estables de puestos de trabajo del año 2015 representa una disminución del 38%.

Remuneraciones de asalariados formales

En la misma dirección, se puede analizar el comportamiento de las remuneraciones percibidas por los trabajadores de los servicios de transporte marítimo y fluvial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En los últimos años, se ha incrementado la brecha salarial entre los asalariados del transporte marítimo y fluvial, posicionándose en más de 32% en el último año. No obstante, tanto los empleados de servicios de transporte marítimo (125,3%) y fluvial (70,11%) perciben salarios superiores a la media de todas las actividades económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

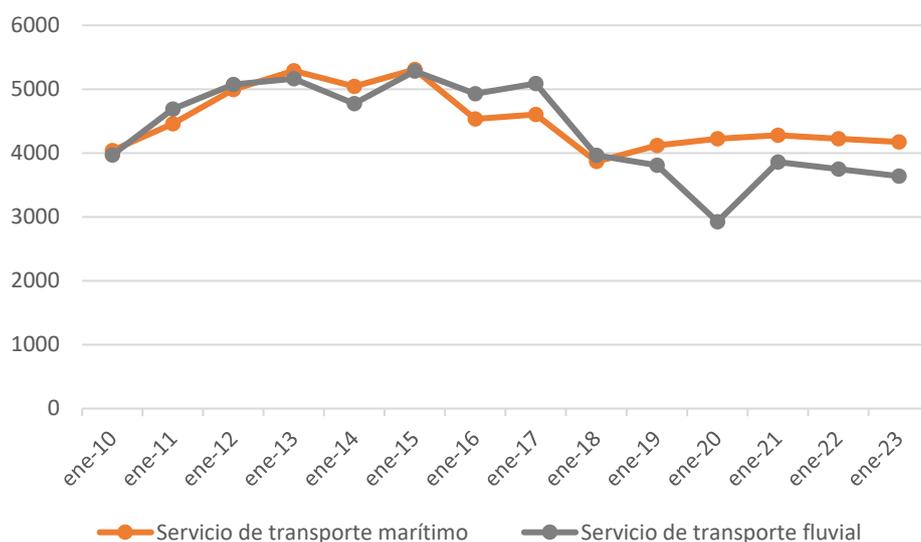
Gráfico 21: Remuneraciones en las actividades de servicios de transporte marítimo y fluvial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a precios corrientes. Años 2010-2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Asimismo, una vez eliminado el efecto inflacionario en el incremento salarial, se observa que el período que presenta las remuneraciones más altas es el 2013-2015. Por otro lado, los salarios percibidos por estos trabajadores formales han ido reduciéndose progresivamente en los últimos años.

Gráfico 22: Promedio de las remuneraciones anuales en las actividades de servicios de transporte marítimo y fluvial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a precios constantes de 2004. Años 2010-2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social e Instituto Nacional de Estadística y Censos.

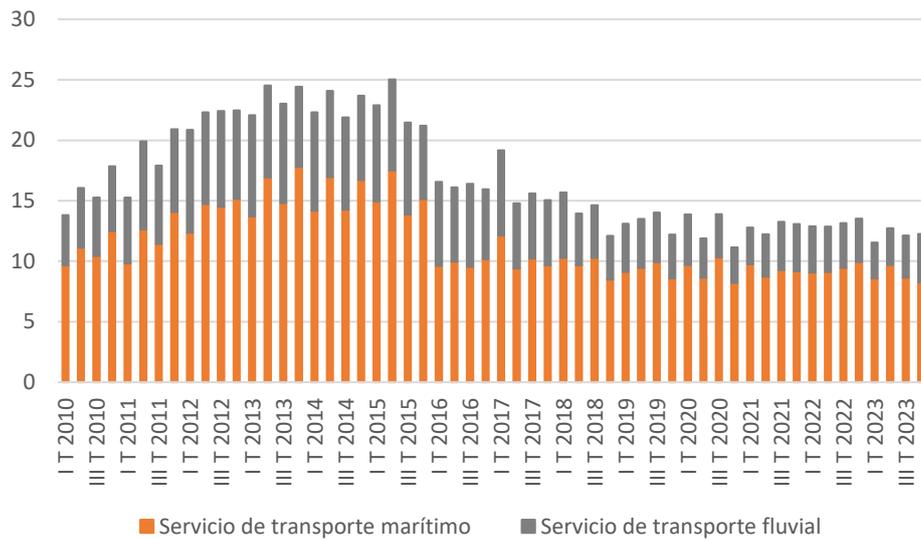
En el caso de los asalariados pertenecientes a las actividades de servicios de transporte marítimo, las remuneraciones reales han regresado a niveles similares al año 2010 y se han reducido un 21% con respecto a los niveles máximos. En cambio, los salarios reales de los trabajadores vinculados a los servicios de transporte fluvial han sufrido una caída del 41% si se compara con el máximo alcanzado y un 21% si se contrapone a lo percibido en el año 2010.

Masa salarial

Resulta de particular importancia puntualizar la evolución de la masa salarial correspondiente a las actividades de servicios de transporte marítimo y fluvial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a lo largo del tiempo.

En primer lugar, se advierte que la masa salarial, medida a precios constantes, ha ido reduciéndose a lo largo de los años, tanto a partir de una erosión de los salarios percibidos por los asalariados formales (como se puntualizó anteriormente) como también una caída en el número de empleados contratados en ambas actividades en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Gráfico 23: Masa salarial neta media⁵ trimestral de las actividades de servicios de transporte marítimo y fluvial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a precios constantes de 2004. Años 2010-2023⁶.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social e Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Si se analiza a precios corrientes, y considerando el promedio salarial mensual correspondiente al cuarto trimestre de 2023, la masa salarial media de ambas actividades asciende a 827,4 millones de pesos de manera neta de forma mensual. De esta cifra, el 67% corresponde a la remuneración percibida por los trabajadores de actividades de servicio de transporte marítimo mientras que el restante 33% se vincula con transporte fluvial.

Debido a que estos asalariados que se encuentran bajo análisis son formales, se puede estimar el ingreso en seguridad social, obra social, etc., de acuerdo con el nivel de masa salarial y considerando los aportes patronales y las contribuciones de los trabajadores, en forma conjunta.

La recaudación en seguridad social, a través de los aportes jubilatorios, asciende a los 253,4 millones de pesos. Estos ingresos que la seguridad social percibe en un mes equivalen al pago anual⁷ de 845 jubilaciones mínimas⁸ o de 4.690 AUH. Esto permite observar no solo el impacto que tiene el Puerto Buenos Aires en forma directa a través de la creación de puestos de trabajo sino también los efectos positivos sobre la recaudación de ingresos para la seguridad social, que se traduce, como se ha puntualizado, en la erogación de jubilaciones y/o asignaciones con su

⁵ El cálculo de los promedios de los II y IV trimestres incluye el pago del Salario Anual Complementario (SAC).

⁶ Incluye hasta el IV trimestre de 2023.

⁷ Con el objetivo de que el cálculo sea consistente con el último dato de remuneraciones de las actividades analizadas, se considera el monto de las jubilaciones mínimas y la Asignación Universal por Hijo (AUH) correspondiente a junio de 2021.

⁸ Incluye el pago del Sueldo Anual Complementario (SAC).

posterior beneficio socioeconómico no solo para los beneficiarios sino también para la economía en su conjunto.

Por otro lado, los ingresos al sistema de salud (obra social y medicina prepaga) crece en 84,5 millones de pesos; los correspondientes a PAMI, 47 millones de pesos; mientras que el resto (ART, seguros de vida y Fondo Nacional de Empleo), 42,5 millones de pesos.

Estimación de consumo

La Encuesta Nacional de Gastos del Hogar (ENGHo) proporciona información relevante para determinar el comportamiento de los hogares del país, relevando sus gastos e ingresos. En el presente trabajo, esta base de datos será de gran utilidad para realizar una primera aproximación al gasto que realizan los trabajadores del Puerto Buenos Aires correspondiente a transporte y consumo de alimentos fuera del hogar en horario de trabajo.

Esta estimación se basa en el comportamiento del total de asalariados formales⁹ que reside en la Región Metropolitana (esto es Ciudad de Buenos Aires y Partidos del Gran Buenos Aires). Debido a la escasez de casos de asalariados de las ramas de transporte por vía acuática, se considera que el comportamiento de estos trabajadores es común al resto de los asalariados formales de esta región.

En primer lugar, se estima que aproximadamente el 36,5% de los asalariados formales de este sector almuerzan o cenar fuera del hogar en horario de trabajo y pagan por dicha comida. De este modo, no se incluyen aquellos casos en los que, si bien comen fuera del hogar en horario de trabajo, esa comida la reciben en forma gratuita por parte del empleador o la llevan desde su hogar.

Si se considera el número total de trabajadores del sector, se calcula que la erogación media realizada en comida fuera del hogar ha sido un 2,9% de los ingresos salariales netos. En este sentido, se considera un gasto promedio mensual de 23,5 millones de pesos.

Esta información es importante para determinar el impacto que tiene el Puerto Buenos Aires en la creación de empleo en forma indirecta en otras ramas de actividades. Realizando un análisis bajo una óptica matricial¹⁰, se puede estimar la cantidad de puestos de trabajo que se generan en las actividades de expendio de comida y bebidas como consecuencia del incremento en su demanda final.

⁹ Se consideraron trabajadores entre 18 y 65 años.

¹⁰ Se utilizó un Matriz Insumo-Producto actualizada al año 2008. Este cuadro de relaciones intersectoriales cuenta con una desagregación de 150 actividades.

De esta forma, se calcula que el gasto anual en comida en horario laboral que realizan los trabajadores del Puerto Buenos Aires supone aproximadamente la creación anual de 65 empleos en restaurantes y otros expendios de comida y bebida, o su equivalente en horas de trabajo. De este número, se estima que la mitad de estos puestos de trabajo son formales.

Por otro lado, se observa que más del 68% de los trabajadores formales utilizan al menos un medio de transporte público (colectivo, tren, subte, taxi, remis, etcétera). En este caso, se excluyen los gastos asociados al transporte privado.

En consecuencia, se estima que la participación mensual en transporte público asciende a 1,8% del salario neto, considerando a todos los trabajadores del sector. De este modo, se calcula un gasto mensual de 14,3 millones de pesos en concepto de erogación vinculada al uso de transporte público.

Por otra parte, se calcula el impacto indirecto que tiene en la Ciudad de Buenos Aires la entrada y salida de camiones. Para realizar esta estimación, se considera que cada camión tiene la posibilidad de transportar un contenedor¹¹. No obstante, se asume que el camión que transporta un contenedor para embarque recoge en el puerto un contenedor desembarcado. Asimismo, se asume que la mitad de los camiones que ingresan en la Ciudad de Buenos Aires cargan, en promedio, un total de 500 litros de combustible dentro del distrito.

Por lo tanto, se advierte que el movimiento de transporte automotor determinaría un consumo de 3,2 millones de litros de nafta mensualmente. Esto representa un gasto medio equivalente a 2496 millones de pesos¹² en forma mensual.

Se considera, asimismo, que el 50% de los conductores de camiones que ingresan a la Ciudad de Buenos Aires realizan algún gasto vinculado a expendios de comida. Para esta estimación, se tomará el gasto promedio diario realizado por los trabajadores del puerto como una aproximación de la erogación que realizan los camioneros bajo el mismo concepto.

De este modo, el gasto medio en comida que realizan los camioneros ascendería a 1,3 millones de pesos, creando mensualmente casi 4 puestos de trabajo en las actividades de expendio de comida y bebidas, o su equivalente en horas de trabajo. Se estima que la mitad de estos nuevos empleos son formales.

¹¹ Se calcula teniendo en cuenta un contenedor equivalente a 2 TEUs.

¹² Se consideran los datos del precio promedio de la nafta en surtidor (tanto súper como premium) vendida en la Ciudad de Buenos Aires en el mes de enero de 2024 brindados por la Secretaria de Energía del Ministerio de Economía de la Nación.

Logística

El Puerto Buenos Aires dispone de instalaciones y recursos para realizar operaciones ferroportuarias. Cuenta con áreas técnicas como Empalme Norte y Parrillas 3ra y 5ta para la entrada de formaciones ferroviarias de diversas líneas. Además, realiza maniobras, estacionamiento, clasificación de vagones y revisión de formaciones, incluyendo un área de depósito-taller de locomotoras. Se efectúa carga y descarga de contenedores en terminales portuarias, distribuyéndose en buques según empresa, tipo de carga y destino.

Los accesos ferroviarios Sur y Norte, conectados internamente, facilitan el acceso al Muelle Público de Dársena E lado Norte. Este muelle se utiliza para operaciones especiales y descarga de material ferroviario importado por el Estado Nacional.

La carga de exportación en contenedores por ferrocarril proviene de varias regiones del país, con destinos principales en Brasil, China, Europa y Estados Unidos. La Zona de Apoyo Portuario, una área logística de 25.000 m², organiza el tránsito de camiones que esperan su turno para ingresar a las terminales portuarias. Los camiones llegan desde diferentes puntos del país a través de varios accesos viales.

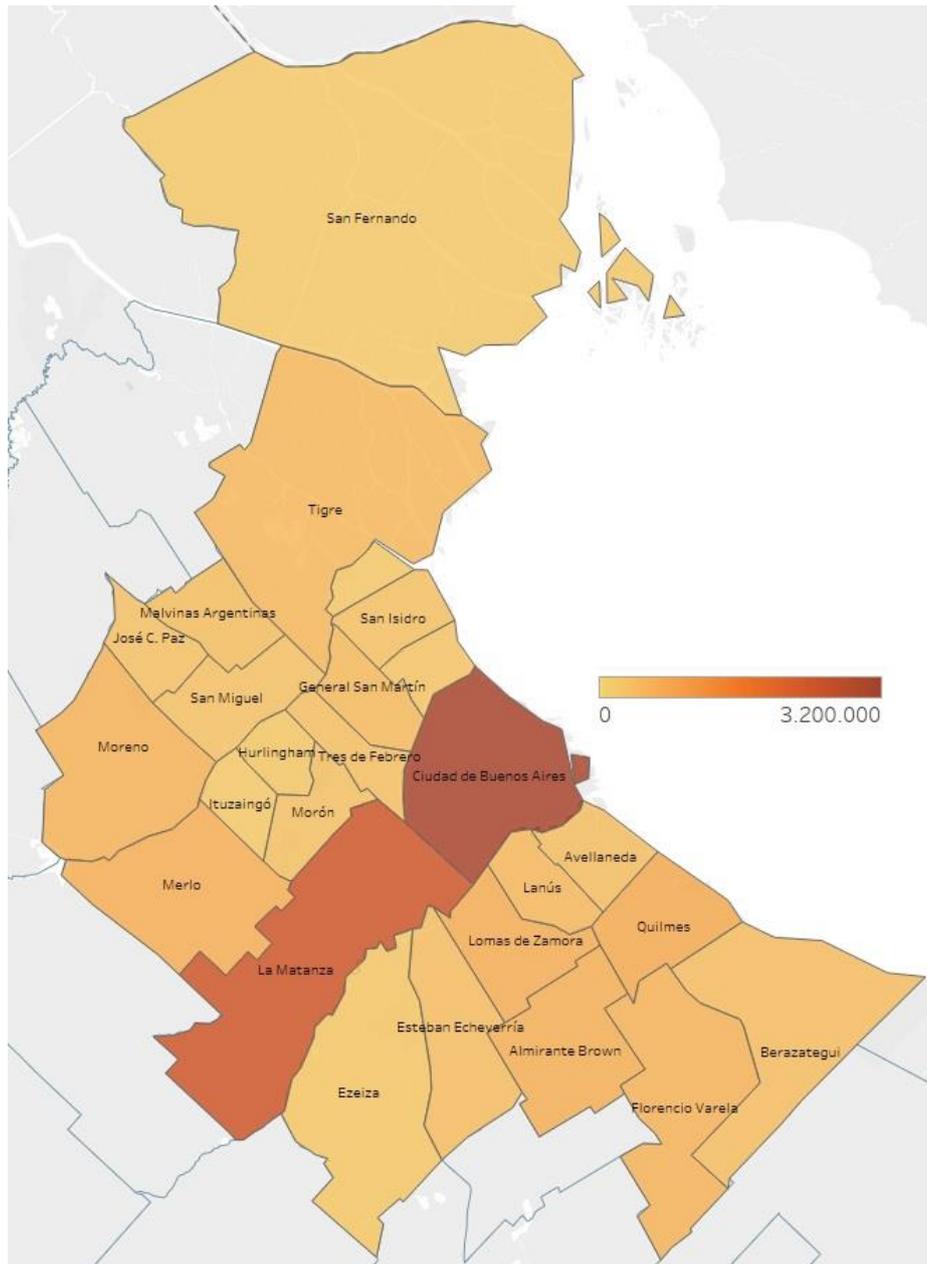
El ingreso a las terminales concesionadas se gestiona mediante un sistema de turnos basado en horarios de operación de buques y la carga de cada camión. La Zona de Apoyo Portuario evita congestionamientos y esperas innecesarias, atendiendo a unos 1.800 camiones diarios y 30.000 mensuales, con picos de hasta 2.900 camiones en el día de mayor circulación.

Impacto Económico

Por el volumen manejado, el Puerto Buenos Aires es uno de los principales puntos para el embarque y desembarque de carga contenerizada en el país. Asimismo, se encuentra emplazado en un conglomerado urbano que es hogar de millones de personas y miles de empresas, cumpliendo con una función de relevancia en la logística para el Gran Buenos Aires.

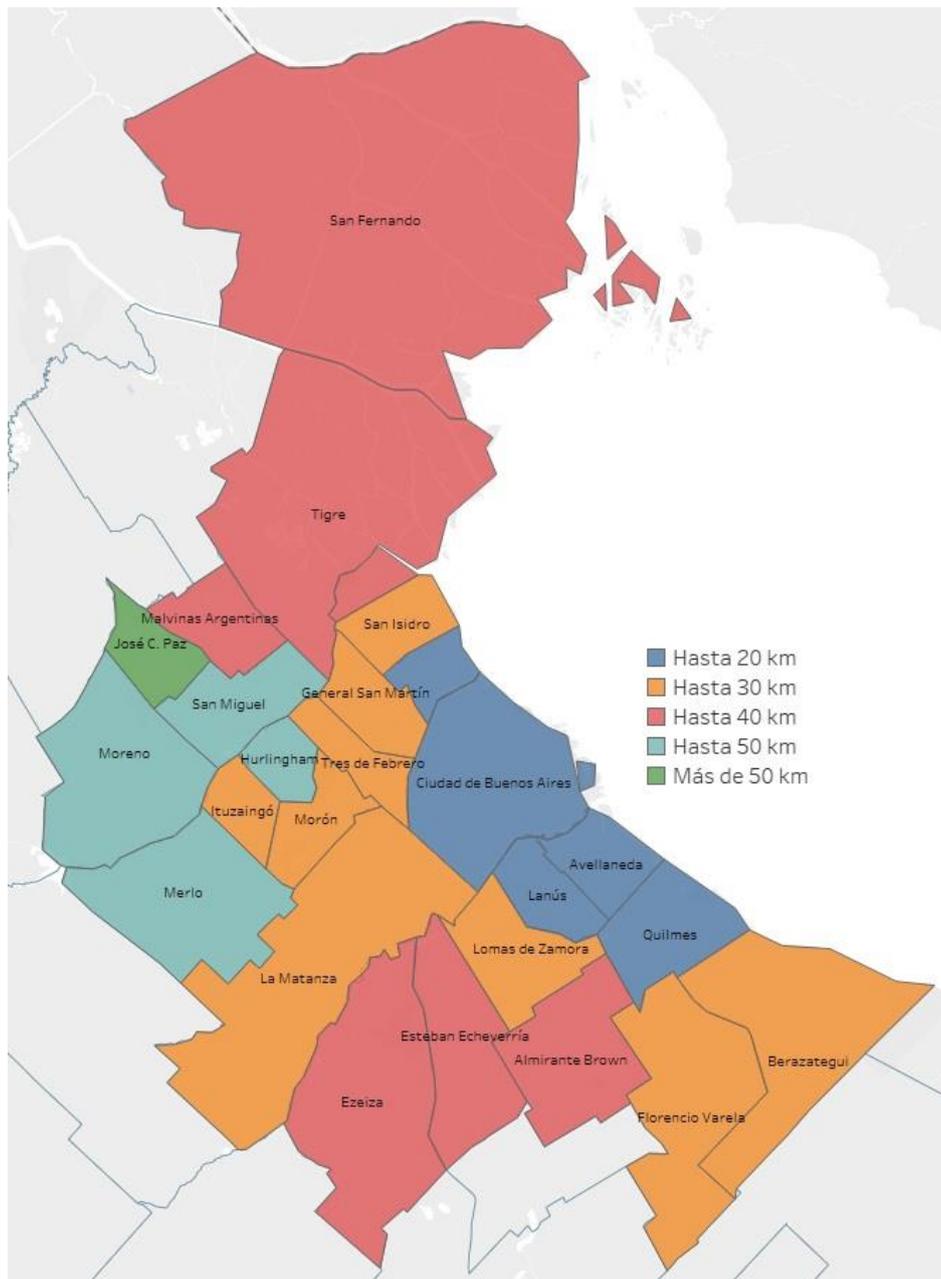
Una de las principales ventajas de este puerto respecto a otros es la cercanía con los principales centros de producción y consumo. Esto es particularmente relevante en un contexto inflacionario en el que los costos de transporte tienen un peso relevante en el precio final de los bienes, tanto intermedios como finales. El acortamiento de las distancias recorridas (así también como del tiempo empleado para la distribución) permite reducir el peso del transporte en el incremento de los precios.

Mapa 1: Proyección poblacional por distrito en el Gran Buenos Aires. Año 2023.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo

Mapa 2: Distancia de los distritos del Gran Buenos Aires al Puerto Buenos Aires.



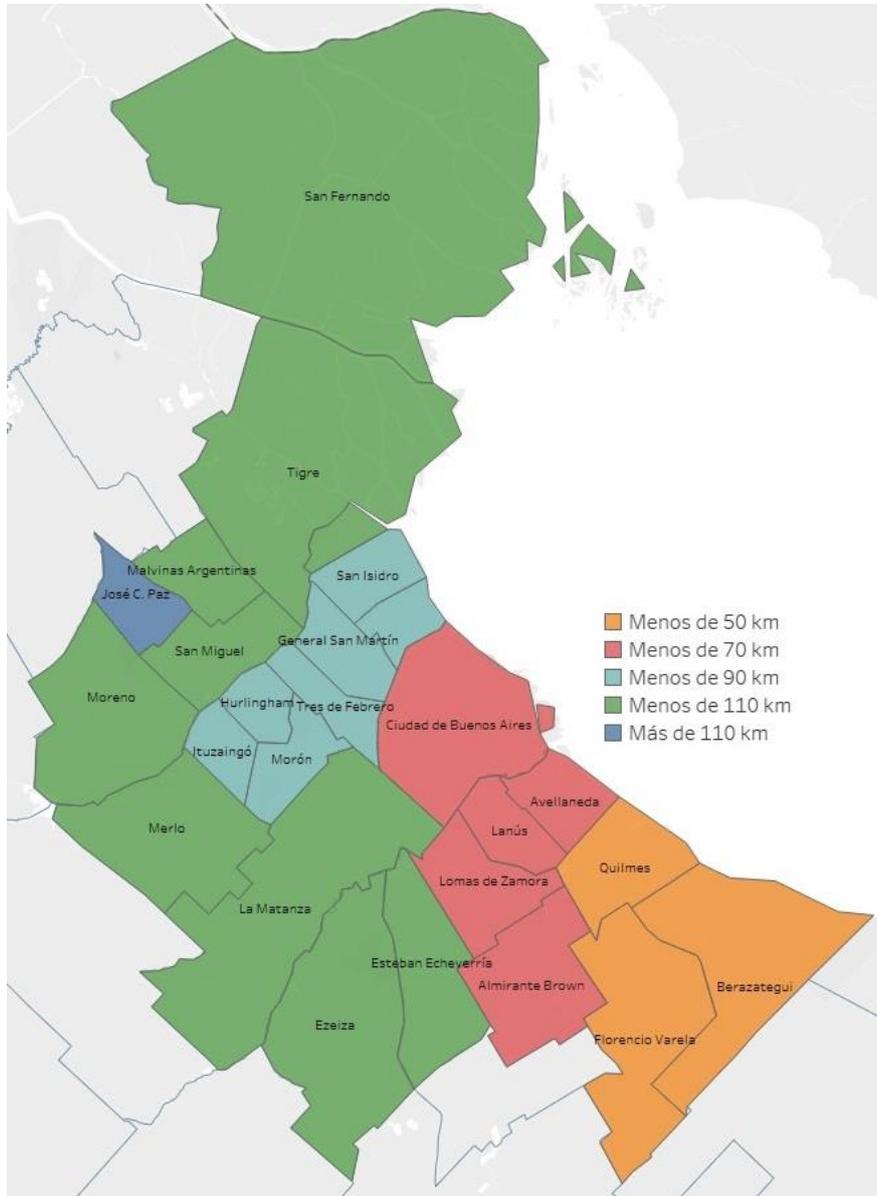
Fuente: Elaboración propia

Como se advierte en el mapa anterior, a excepción de un municipio del Gran Buenos Aires (José C. Paz), el resto de los distritos se encuentra a menos de 50 km del Puerto Buenos Aires, si se consideran las principales arterias de transporte que los unen con dicho punto¹³. Así, queda determinado un espacio territorial de gran densidad poblacional que se encuentra muy cerca de una puerta de intercambio comercial con el resto del mundo.

¹³ No se tuvo en cuenta la distancia lineal entre dos puntos, sino la distancia que se recorre por la ruta que menor tiempo requiere.

En este sentido, se puede comparar esta ventaja con otros puertos cercanos. En el caso del Puerto de La Plata, solo tres municipios se encuentran a menos de 50km de dicho punto de referencia (Quilmes, Berazategui y Florencio Varela). El resto de los distritos se localizan a una mayor distancia, dificultando y encareciendo la logística.

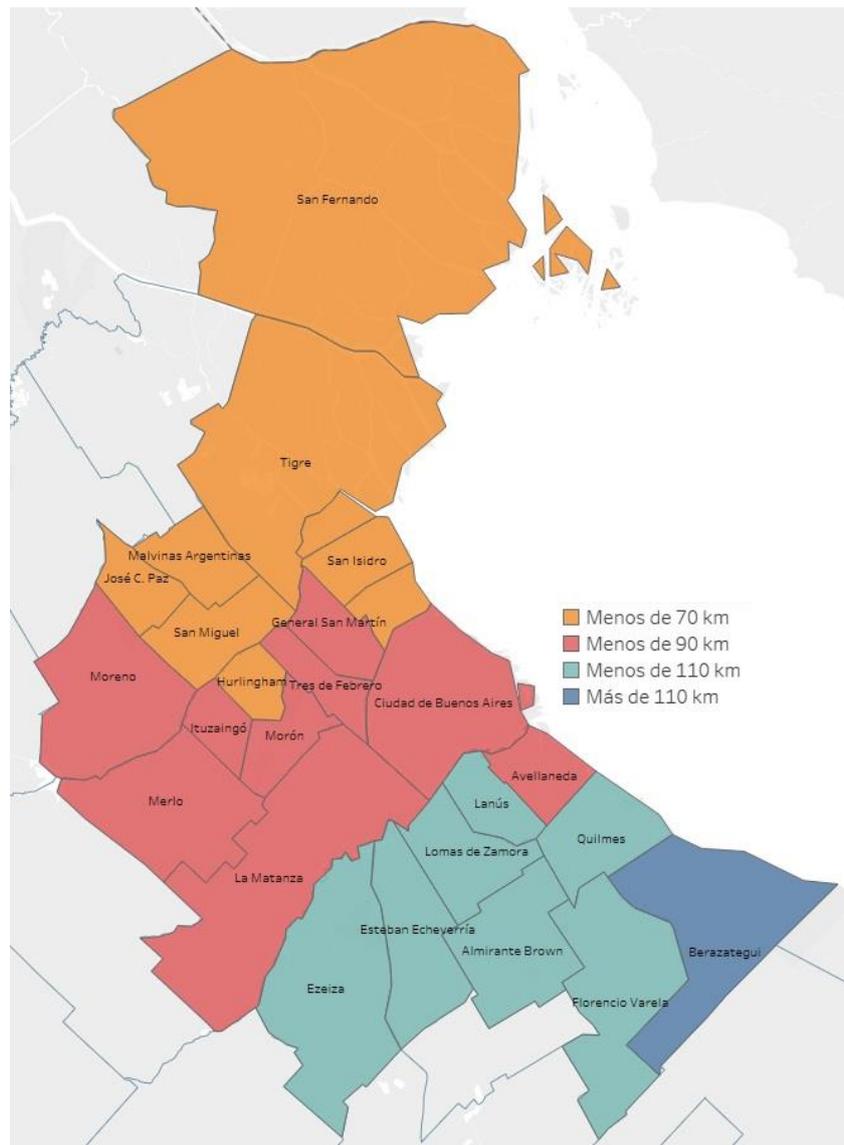
Mapa 3: Distancia de los distritos del Gran Buenos Aires al Puerto de La Plata.



Fuente: Elaboración propia

Un escenario similar se presenta cuando se analiza el caso del Puerto de Campana: ninguno de los distritos del Gran Buenos Aires se encuentra a menos de 50 km. En la comparación con los anteriores dos puertos, la logística con este aglomerado urbano se volvería más costosa y menos veloz.

Mapa 4: Distancia de los distritos del Gran Buenos Aires al Puerto de Campana.



Fuente: Elaboración propia

En particular, se puede focalizar en las implicancias específicas que tiene para la Ciudad de Buenos Aires, observando cada una de sus comunas. Como se advierte, este distrito se encuentra más alejado del Puerto de Campana que el de La Plata. En promedio, las comunas de la Ciudad de Buenos Aires se encuentran 8 veces más alejadas del Puerto de La Plata y 10 veces más del emplazado en Campana.

Proporcionalmente, en la comparación con la distancia al Puerto Buenos Aires, las comunas más alejadas a ambos puertos son la Comuna 1¹⁴, la Comuna 3¹⁵, la Comuna 4¹⁶ y la Comuna 5¹⁷. Por

¹⁴ Integrada por los barrios de Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat y Constitución.

¹⁵ Integrada por los barrios de Balvanera y San Cristóbal

¹⁶ Integrada por los barrios de La Boca, Barracas, Parque Patricios y Nueva Pompeya.

¹⁷ Integrada por los barrios de Almagro y Boedo.

lo tanto, son las comunas que más se benefician del emplazamiento del Puerto Buenos Aires en la Ciudad.

De esta forma, se pone en evidencia la importancia del Puerto Buenos Aires en la reducción de los costos de transporte tanto en todo el Gran Buenos Aires, pero, particularmente, en la Ciudad de Buenos Aires. En primer lugar, se considera que esas cargas inician su recorrido (o lo finalizan) en distintas comunas de la Ciudad, en forma proporcional a su distribución poblacional.

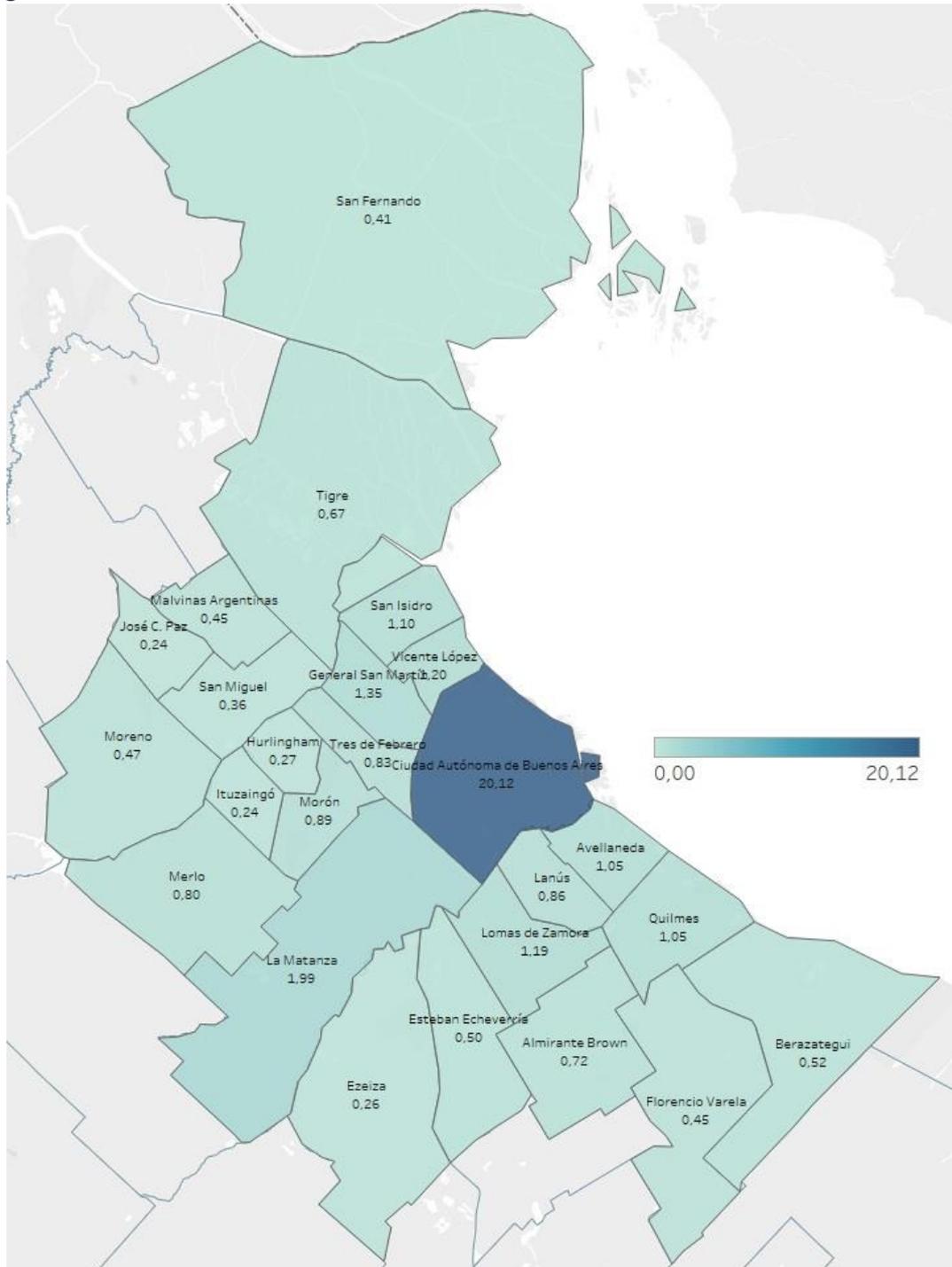
Cuadro 6: Distancia de las comunas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a puertos seleccionados.

Comunas	Distancia a Puertos		
	Buenos Aires	La Plata	Campana
Comuna 1	2,1	59,4	81,5
Comuna 2	6,9	64	78,7
Comuna 3	4,3	60,8	83,7
Comuna 4	5,8	61,7	85,9
Comuna 5	5,9	63,1	85,2
Comuna 6	9,8	65,7	87,1
Comuna 7	14,8	70,7	85,6
Comuna 8	16	72	90,4
Comuna 9	15,9	71,9	81,7
Comuna 10	16,7	72,6	78,5
Comuna 11	22,4	77,9	74,1
Comuna 12	20,8	78	68,4
Comuna 13	15,4	72,8	71,4
Comuna 14	9,3	66,3	78,4
Comuna 15	11,5	68,5	73,6
Promedio	11,8	68,4	80,3

Fuente: Elaboración propia.

Considerando estos supuestos, se estima que el embarque y desembarque de cargas en el Puerto de Buenos Aires, que tienen su origen o destino la Ciudad de Buenos Aires, implican un incremento en el consumo de combustible de un 480% y un 585%, si se compara con la distancia a recorrer a los puertos de La Plata y Campana, respectivamente.

Mapa 5: Participación porcentual por distrito en el Producto Interno Bruto (PIB) de Argentina. Año 2019.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de INDEC, Dirección General de Estadísticas y Censos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Dirección Provincial de Estadísticas de la Provincia de Buenos Aires.

En este sentido, se supone que las cargas embarcadas y desembarcadas se distribuyen de acuerdo con la participación de cada uno de estos distritos en el Producto Interno Bruto (PIB) de Argentina. En consecuencia, bajo este supuesto, debido a la ubicación del Puerto Buenos Aires, se deben recorrer un total de 1,6 millones de kilómetros anualmente. En contraposición,

esta cifra asciende a 6,3 millones de kilómetros para el caso del Puerto de La Plata y a 7,1 millones para el caso del Puerto de Campana, exponiendo un aumento del 293,7% y del 343,7%, respectivamente.

En términos del consumo de combustible, si se toma como referencia el Puerto Buenos Aires, se requieren de 664 mil litros de gasoil mientras que se utilizan 2,5 millones y 2,8 millones de litros de gasoil si se compara con los Puertos de La Plata y Campana, en forma respectiva.

Por lo tanto, la existencia del Puerto Buenos Aires implica un ahorro de entre 1,9 millones y 2,2 millones de litros de combustible con respecto a otras alternativas. Este ahorro representa el 0,15% de las importaciones de gasoil en el año 2023, con un valor promedio cercano a los 3,8 millones de dólares a precios actuales. Con la alternativa de abastecerse desde Campana, los costos asociados al combustible ascienden 1,8 millones de dólares. Asciende a 2,1 millones de dólares si se abastece desde La Plata. Esto muestra que abastecerse desde el Puerto de Buenos Aires es la alternativa menos costosa.

Conclusión

El Puerto de Buenos Aires ha tenido un impacto significativo en la economía argentina a lo largo de su historia: ha sido un componente clave para el comercio internacional de Argentina. Facilita la importación de bienes necesarios para la economía local y la exportación de productos argentinos hacia mercados globales. Su ubicación estratégica en la desembocadura del Río de la Plata lo convierte en un punto de conexión vital con el resto del mundo.

La operación del puerto, con su compleja red de actividades de carga, descarga, almacenamiento y distribución, genera empleo directo e indirecto. Además de los trabajadores portuarios, el comercio internacional a través del puerto involucra a una variedad de profesionales y empresas en sectores como el transporte, la logística y la distribución. La capacidad del Puerto de Buenos Aires para movilizar mercancías ha sido un factor clave en el proceso de industrialización de Argentina. La importación de materias primas y bienes de capital, así como la exportación de productos manufacturados, ha contribuido al desarrollo industrial del país. El éxito del comercio internacional a través del puerto tiene un impacto directo en la balanza comercial argentina. Un puerto eficiente facilita las exportaciones, ayudando a equilibrar la balanza comercial y generando ingresos en moneda extranjera.

Las inversiones en modernización y expansión han sido esenciales para mantener la competitividad del Puerto de Buenos Aires en el ámbito internacional. Un puerto eficiente y

tecnológicamente avanzado es crucial para atraer negocios y mantener flujos comerciales sólidos.

Aunque el puerto ha sido un motor económico, también ha enfrentado desafíos, como crisis económicas, cambios en las políticas comerciales y la necesidad de adaptarse a las demandas del comercio global. Superar estos desafíos presenta oportunidades para seguir fortaleciendo el papel del puerto en la economía argentina.

El Puerto de Buenos Aires ha sido un actor fundamental en el desarrollo económico de Argentina, actuando como un facilitador del comercio internacional y generador de empleo y actividad económica. Participa en el 40% del comercio exterior argentino. Su importancia estratégica continúa siendo vital para la economía del país, aunque se requiere una gestión eficiente y adaptación constante para enfrentar los desafíos en un entorno económico dinámico.

A su vez, se pueden identificar importantes tendencias que inciden sobre el escenario de la ciudad-puerto en los próximos años en la actividad portuaria y la logística del comercio:

- Evolución en el tamaño de buques portacontenedores: En los últimos años, se ha observado que buques más grandes buscan eficiencia, demandando infraestructuras portuarias adaptadas.
- Dominio de Grandes Navieras en Servicios de Línea: Grandes empresas navieras controlan la mayoría del mercado mundial, afectando la frecuencia de servicios regulares y las conexiones directas entre puertos.
- Reconfiguración del Comercio Internacional: Cambios geopolíticos y la pandemia han llevado a reconsiderar estrategias de abastecimiento, presentando oportunidades para que Argentina participe en cadenas globales de suministro.
- Compromiso Ambiental y Transición Energética: La mitigación del cambio climático está impulsando prácticas sostenibles y la reducción de emisiones en el transporte y la actividad portuaria.
- Impacto de Nuevas Tecnologías: La cuarta revolución industrial está transformando buques y puertos, facilitando operaciones remotas, sistemas autónomos, y mejorando la eficiencia y seguridad.
- Riesgos para el Puerto de Buenos Aires: La falta de decisiones sobre accesos náuticos y concesiones de terminales aumenta el riesgo de pérdida de posición competitiva. Existe la posibilidad de que Buenos Aires pase a ser un puerto orientado a servicios *feeder* en lugar de servicios *deep sea*, afectando la competitividad del país.

- Impacto de la Degradación en el Rol de Buenos Aires: La pérdida de servicios directos y la dependencia de transbordos pueden aumentar costos y tiempos de tránsito, afectando la competitividad de Argentina en el comercio internacional.

Se señala la falta de atención de la Ciudad de Buenos Aires al potencial del puerto en el comercio exterior y desarrollo productivo, sugiriendo la necesidad de una visión estratégica. Se propone la creación de un área especializada para abordar la temática marítimo-portuaria, establecer lazos con la comunidad portuaria y coordinar a nivel metropolitano con la Provincia de Buenos Aires. La responsabilidad de las autoridades en la toma de decisiones estratégicas para el Puerto de Buenos Aires es destacada. Se sugiere la idea de un "puerto inteligente" que no solo optimice las operaciones portuarias, sino que también fomente la innovación en la ciudad.

Anexo

Tabla 1: Listado de empresas que brindan servicios portuarios en el Puerto Buenos Aires. Año 2023.

EMPRESAS	RUBRO
ADOLFO NESTOR HARRIET	PROVISION DE ALIMENTOS, AGUA U OTROS INSUMOS
AGUSTIN OLIVARI S.R.L.	CONTENEDORES Y CARGAS GENERALES Y GRANELES
ALBERTO FRANCISCO GARAY	COMBUSTIBLE
ALL ROAD S.A.	TRANSPORTE Y/O PROVISION DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y/O GASEOSOS, GASES Y/O LUBRICANTES
AMBIENTAL CAMPANA S.A.	TRANSPORTE DE RESIDUOS INDUSTRIALES NO ESPECIALES, ESPECIALES Y DOMICILIARIOS HASTA SU DESTINO FINAL.
ANJOR NAVIERA S.A.	TALLERES NAVALES
ARMADORA ACRUX S.A.	INSUMOS
AVALOS JORGE ARIEL	TALLERES NAVALES
BARREIRO HNOS S.R.L.	TALLERES NAVALES
BARTOLOME JORGE D'ATRI	DISTRIBUCION DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES
CASAS LAURA BEATRIZ	CONTENEDORES Y CARGA GENERAL Y GRANELES
CHAMICAL COMPACTACION S.A.	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS INDUSTRIALES ESPECIALES – NO ESPECIALES Y DOMICILIARIOS HASTA SU DESTINO FINAL
CHRISTIAN ROBERTO RIMOLO	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS
CLAUDIO DOMINGO RANDAZZO	TALLERES NAVALES
COPSA COMBUSTIBLES QUÍMICOS Y ESPECIALIDADES S.A.	PROVISION DE COMBUSTIBLE
COSMOS SUPPLY S.A.	PROVISION DE ALIMENTOS, AGUA U OTROS INSUMOS
CROMWELL S.A.	TALLERES NAVALES
CUPRUM PORT SERVICES S.R.L.	TRANSPORTE DE RESIDUOS INDUSTRIALES NO ESPECIALES, ESPECIALES Y DOMICILIARIOS HASTA SU DESTINO FINAL, PROVISION DE ALIMENTOS AGUA OTROS INSUMOS Y TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS
DELTA BLUE LANCHAS S.R.L.	AMARRADORES
DESLER S.A.	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS
DISTRIBUIDORA DE HIDROCARBUROS S.A.	REPARACIONES NAVALES
DISTRIBUIDORA EL FARO S.A.	PROVISION DE COMBUSTIBLE
DOMPRA S.R.L.	CONTENEDORES Y CARGA GENERAL
DON PARDO E HIJOS S.R.L.	CONTENEDORES Y CARGA GENERAL
DREW MARINE S.A.	COMERCIALIZACION DE PRODUCTOS QUIMICOS
ECOTEC INTEROCEANICA S.A.	MANTENIMIENTO
EDUARDO OMAR MONTANI	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS INDUSTRIALES ESPECIALES NO ESPECIALES Y DOMICILIARIOS AHASTA SU DESTINO FINAL
ELENA VI S.R.L.	TALLERES NAVALES
EMPRESA DE COMBUSTIBLE ZONA COMUN S.A.	TRANSPORTE Y/O PROVISION DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y/O GASEOSOS, GASES Y/O LUBRICANTES
EMPRESA DE SALVAMENTO Y BUCEO ALMIRON & CIA SRL	SALVAMENTO Y BUCEO, CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS, PROVISIÓN DE ALIMENTOS A BUQUES U OTROS INSUMOS
EPAM S.A.	MANTENIMIENTO (Control de Plagas, Climatización, Mecánico, Etc.)
ESCALUM INVESTMENT S.A.	SERVICIO DE ALQUILER DE GRUAS TELESCOPICAS
EVERTHON MARINE SYSTEMS S.R.L.	TALLERES NAVALES
FRANCO TRASPORTES S.R.L.	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS
GERAHARD Hnos. S.R.L.	TALLERES NAVALES
GIER S.R.L.	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS
GLOBAL SUR SERVICIOS Y TRANSPORTES S.R.L.	RECOLECCION DE RESIDUOS PROVENIENTES DE EMBARCACIONES

GUILLERMO DOMIN S.R.L	PROVISIÓN DE ELEMENTOS PARA LA SEGURIDAD HUMANA
HUGO TORBIDONI CIA S.R.L	CONTENEDORES Y CARGAS GENERALES Y GRANELES
IDP S.A	TALLERES NAVALES
INVERSIONES MARITIMAS UNIVERSALES S.A.	AGENCIA MARÍTIMA
IRON TECH ARGENTINA S.A.	TALLERES NAVALES
JORGE ALBERTO CASO S.A.	DISTRIBUCION DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES
JORGE ARIEL AVALOS	TALLERES NAVALES
JOSE VICENTE NATALICHIO	TALLERES NAVALES
JUAN CARLOS FIGUEROA	PROVISION DE ALIMENTOS, AGUA U OTROS INSUMOS
KIAY S.R.L.	TALLERES NAVALES
LOGISTICA Y SERVICIOS MARITIMOS S.A.	AMARRADORES, SERVICIO DE LANCHAS Y PROVISION DE DEFENSA
MAN ENERGY SOLUTIONS ARGENTINA S.A	TALLERES NAVALES
MARITIMA MARUBA S.A.	TALLERES NAVALES
MARITIMA MERIDIAN S.A	OTROS
MARSET S.R.L.	TALLERES NAVALES
MATAFUEGOS BERGEN - LILIANA BEATRIZ LORENTZEN	EXTINTORES, EQUIPOS Y SISTEMAS CONTRA INCENDIO INSPECCION Y MANTENIMIENTO
MATAFUEGOS IMPULSO SACIF	PROVISION Y MANTENIMIENTO DE EQUIPAMIENTO DE LUCHA CONTRA INCENDIO
METANAV S.R.L.	TALLERES NAVALES
MEYRE GABRIELA VIVIANA	TALLERES NAVALES
M&V LOGISTICS SOLUTIONS AND ADVICE S.R.L.	RECOLECCION DE RESIDUOS PELIGROSOS
MUÑOZ HNOS. S.R.L.	TALLERES NAVALES
NAUTIQ SERVICE S.A.	PROVISIÓN Y MANTENIMIENTO DE ELEMENTOS PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, LUCHA CONTRA INCENDIO Y REPARACIÓN A BORDO
NAVAL MARTINS S.R.L.	TALLERES NAVALES
NAVAL STAR S.A.	TALLERES NAVALES
NAVITECH S.A.	TALLERES NAVALES
NDT MARINE SOCIEDAD ANONIMA UNIPERSONAL	TALLERES NAVALES
NIBRAX S.A.	TALLERES NAVALES
O FERRARI S.R.L	LUBRICANTES NO INFLAMABLES
OLEOHIDRAULICA OHP S.A	TALLERES NAVALES
OLIVARI Y BARBERO S.R.L	CONTENEDORES Y CARGA GENERAL Y CARGA A GRANEL
OMEGA NAVAL S.A	TALLERES NAVALES
PEBSA PRODUCTOS ECOLOGICOS BAHIENSES S.A.	TALLERES NAVALES
PETROFUEL S.A	TRANSPORTE Y/O PROVISION DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y/O GASEOSOS, GASES Y/O LUBRICANTES
PROMPT SUPPLIERS S.A	PROVISION DE ALIMENTOS, AGUA U OTROS INSUMOS
PUNTO TECNICO S.R.L	TALLERES NAVALES
RAMIRO CORIA	TALLERES NAVALES
RAUL NEGRO Y CIA S.A.	SALVAMENTO Y BUCEO
RAUL NEGRO Y CIA S.A.	TALLERES NAVALES
RECOMB S.A	COMBUSTIBLE
RUFFA PASCUAL MARIO	TALLERES NAVALES
SERVICIOS INDUSTRIALES OTERO S.A	TALLERES NAVALES
SERVICIOS LA INSUPERABLE S.A	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS
SIEBEN CARLOS NICOLAS	TALLERES NAVALES
SILVEIRA E HIJOS REFRIGERACION S.A	TALLERES NAVALES

SOLUCIONES AMBIENTALES S.A	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS
SPADARI S.R.L.	TRANSPORTE Y OPERACIÓN DE RESIDUOS PROVENIENTES DE EMBARCACIONES Y AMARRADORES
TALLER CRUZ DEL SUR S.A.	TALLERES NAVALES
TALLERES NAVALES ARGENTINOS S.A	TALLERES NAVALES
TALLERES NAVALES DARSENA NORTE SACYN(TANDANOR SACYN)	TALLERES NAVALES
TAMENA S.R.L.	TALLERES NAVALES
TECNIMOTORS SAS	TALLERES NAVALES
TECNOAMBIENTAL S.R.L	FUMIGACION Y DESINFECION
TINAMEC S.R.L	TALLERES NAVALES
TRANS ONA SOCIEDAD ANONIMA MARITIMA COMERCIAL INDUSTRIAL Y FINANCIERA	OTROS (SERVICIO REMOLQUE MARITIMOS)
VG LOG S.R.L	CONTENEDORES Y CARGAS GENERALES Y GRANELES
VICTORIO PODESTA Y CIA S.A	TRANSPORTE Y/O PROVISION DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y/O GASEOSOS, GAESES Y/O LUBRICANTES
WILLY KOLBJORN LORENTZEN	INSPECCION DE EQUIPOS Y SISTEMAS PARA INCENDIO

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP

Tabla 2: Desembarque de productos por rubro en miles de toneladas. Años 2013-2023.

Rubros	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Manufacturas en Gral.	3005,8	2832	2525,3	2089	2254,7	2181,6	1982,9	1822,1	2180,6	2398,4	1592,9
Productos químicos	549,1	603,3	539,3	464,8	453,7	531,3	446,2	484,6	451,1	411,1	292,3
Frutas, jugos y bebidas	33,2	21,4	14,8	18,2	24,1	35,2	49,2	26,5	21	25,1	8,7
Carnes y cueros	118,1	33	11,9	8,3	13,1	73,8	111,3	77,9	41,4	7,9	3,5
Hierros y aceros	152,7	180,2	159,6	87,6	88,8	148,3	123,4	100,9	114,9	82,3	57,3
Lanas, algodón y manufacturas	111,4	129,9	126,5	126,4	117,2	131,3	123	123,9	112,7	131,2	66,3
Combustibles y lubricantes	1832	1773,5	1931,6	1858,5	1118,4	538,4	195,3	561,6	18,2	17,4	10,4
Papel	184,1	133,8	155,3	116,2	114,1	79,9	65,7	72,5	56,3	68,4	31,2
Autos y repuestos	353,5	259,2	347	348,4	359,7	339,9	160,7	173,3	238,2	259,7	182,3
Aceites	19,6	13,9	19,7	16,1	18,2	26,1	15,4	16	13,9	11	6,3
Máquinas y herramientas	75,8	82,8	77,6	73,9	74,9	66,6	33,5	35,7	47,3	67	44,4
Madera y manufacturas	29,6	23,5	11,1	10,7	9,8	17	14,9	14,3	10,8	8	4,1
Total	6464,9	6086,5	5919,7	5218,1	4646,7	4169,4	3321,5	3509,3	3306,4	3487,5	2299,7

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP

Tabla 3: Embarque de productos por rubro en miles de toneladas. Años 2013-2023.

Rubros	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Manufacturas en Gral.	2879,4	2286,8	1807,1	1718,1	1842,1	1787,5	2007	2022,4	1778	1740,5	1254,6
Productos químicos	158,3	257,3	177,6	231,5	235,7	216,8	189,9	142	141,1	105,7	62,7
Frutas, jugos y bebidas	433,2	276,5	410,6	396,4	323,9	274,7	272,8	270,9	229,8	171,9	144,5
Carnes y cueros	658,5	564	499,5	427,1	469,5	563,8	794,1	779,7	685,4	709,6	659,4
Hierros y aceros	82,5	51,5	34,4	43,5	43,4	64,7	45,7	25,5	38,4	26,3	16,2
Lanas, algodón y manufacturas	74,1	135	87,2	90,1	45,6	108,5	116,5	125,7	136,7	101,7	32,9
Combustibles y lubricantes	6,2	15,5	6,5	7,5	9,9	8	9,4	7,2	20,9	15,2	4,7
Papel	21	20,3	11,8	10	18,1	23,3	28	25,7	19,8	12,8	6,8
Autos y repuestos	38,2	27,7	33,4	19,5	36,4	46,3	34,8	22,4	68	64,1	64,4
Aceites	73,4	86,9	80,5	85,3	74,8	51,1	51,6	43	7,3	2,8	3,3
Máquinas y herramientas	13	13,5	12,1	12,8	14,6	18,3	9,6	9,6	140,1	92,8	79,4
Madera y manufacturas	74,9	74,3	19,3	31,1	43,1	49,2	106,8	117,4	10,8	1,3	34,1
Total	4512,7	3809,3	3180	3072,9	3157,1	3212,2	3666,2	3591,5	3265,5	3044,7	2363

Fuente: Elaboración propia en base a datos de AGP

Tabla 4: Llegada de turistas internacionales, según residencia, a través del Puerto de Buenos Aires. Enero 2016 - diciembre 2023

	Bolivia	Brasil	Chile	EE. UU. y Canadá	Europa	Paraguay	Resto. de América	Resto del mundo	Uruguay
2016	2.982	57.317	10.295	29.284	72.858	5.918	46.207	15.506	322.524
Enero	505	7.258	1.278	3.342	9.270	1140	5.018	2.360	20.433
Febrero	349	3.195	2.001	2.877	9.176	713	3.262	1.643	22.300
Marzo	267	2.417	885	3.322	8.792	498	4.272	1.363	34.611
Abril	187	3.368	564	2.193	5.058	294	2.890	1.191	25.969
Mayo	167	3.786	564	1.747	3.732	280	2.781	1.026	25.768
Junio	152	3.801	466	1.864	2.629	279	2.771	862	21.664
Julio	194	7.819	820	1.896	3.408	377	3.434	984	35.460
Agosto	169	4.664	558	1.526	4.311	278	3.274	873	25.453
Septiembre	162	5.243	805	1.434	3.826	344	3.263	1.075	28.645
Octubre	219	5.312	845	1.929	5.241	356	4.654	1245	29.648
Noviembre	244	4.961	728	3.086	8.158	358	4.908	1.145	26.662
Diciembre	367	5.493	781	4.068	9.257	1001	5.680	1.739	25.911
2017	2.987	72.683	10.626	30.552	68.445	6152	50.149	15.661	328.622
Enero	471	9.827	1.177	3.451	8.249	1186	5.166	2.137	20.222
Febrero	299	3.904	1.915	2.855	8.005	776	3.251	1.381	21.283
Marzo	217	4.706	975	3.371	7.534	367	3.313	1.316	24.377
Abril	226	4.668	771	2.317	6.217	481	4.348	1.203	35.350
Mayo	173	4.701	627	1.784	3.397	268	3.193	1.060	27.669
Junio	152	4.978	443	1.919	2.390	286	2.613	890	23.154
Julio	185	10.396	864	2.255	3.342	367	3.787	943	33.771

Agosto	178	4.900	562	1.494	3.544	368	3.652	881	28.322
Septiembre	210	6.156	930	1.556	3.367	340	3.526	1.052	29.335
Octubre	244	6.591	901	2.086	5.524	359	5.413	1.373	31.205
Noviembre	250	5.379	637	3.329	8.153	375	5.361	1.472	29.170
Diciembre	382	6.477	824	4.135	8.723	979	6.526	1.953	24.764
2018	3.085	63.532	9.883	31.772	68.513	5.391	53.125	17.658	322.690
Enero	477	11.447	1.063	3.462	8.032	1.158	5.504	2.282	18.253
Febrero	301	4.488	1.658	2.818	7.726	832	3.605	1.638	20.285
Marzo	292	3.214	927	3.651	8.323	443	4.883	1.627	28.348
Abril	194	3.733	657	2.410	5.379	334	3.968	1.339	28.997
Mayo	168	3.948	625	1.869	3.458	271	3.089	1.196	25.759
Junio	131	3.810	450	1.996	2.515	207	2.925	993	20.400
Julio	189	9.277	982	1.838	3.221	328	3.953	936	31.831
Agosto	187	4.992	648	1.721	3.546	248	3.946	915	25.663
Septiembre	232	4.558	1.020	1.609	3.909	277	4.352	1.234	35.714
Octubre	226	4.191	676	2.271	5.221	261	5.339	1.593	33.472
Noviembre	316	4.249	621	3.783	8.470	236	5.865	1.746	31.073
Diciembre	372	5.625	556	4.344	8.713	796	5.696	2.159	22.895
2019	3399	62.061	8.671	34.252	72.159	4.533	55.499	20.693	338.030
Enero	614	9.304	973	3.840	7.905	786	5.734	2.244	16.772
Febrero	223	2.543	1.430	3.194	8.418	478	3.325	2.240	18.091
Marzo	283	4.234	619	3.637	7.531	306	3.924	2.181	23.452
Abril	285	3.591	661	2.790	6.668	315	5.109	1.916	36.276
Mayo	182	3.246	605	2.225	3.644	208	3.760	1.384	22.030
Junio	171	3.440	373	1.954	2.518	191	3.131	1.027	23.220
Julio	252	8.201	737	2.667	3.842	308	4.278	1.208	36.556
Agosto	204	4.964	502	1.538	3.976	276	3.838	1.077	25.862
Septiembre	244	5.122	876	1.738	3.765	251	4.442	1.162	40.741
Octubre	237	5.223	632	2.169	5.597	317	5.804	1.663	33.743
Noviembre	297	4.630	622	3.720	9.104	317	5.807	2.000	33.227
Diciembre	407	7.563	641	4.780	9.191	780	6.347	2.591	28.060
2020	1232	18.795	3.131	9.344	21.486	1.813	14.411	6.022	56.381
Enero	670	11.298	959	4.218	8.892	942	6.819	2.901	19.241
Febrero	353	4.994	1.536	3.595	8.516	616	4.969	2.339	24.118
Marzo	204	2.491	621	1.515	4.022	249	2.597	772	11.481
Julio	0	0	0	0	0	0	0	3	30
Agosto	1	1	0	4	8	0	2	1	139
Septiembre	2	2	1	3	5	0	4	2	163
Octubre	0	0	0	1	4	0	7	2	184
Noviembre	1	5	6	2	15	4	7	1	435
Diciembre	1	4	8	6	24	2	6	1	590
2021	162	2.003	300	859	1.649	115	1.262	244	19.961
Enero	5	0	2	2	16	0	5	0	296
Febrero	1	3	1	3	15	1	10	1	450
Marzo	1	0	1	4	12	3	4	2	384
Abril	1	0	0	3	5	4	8	5	322

Mayo	0	3	1	5	4	0	4	3	330
Junio	0	1	0	7	8	2	6	5	249
Julio	1	2	0	3	8	0	7	8	409
Agosto	0	0	0	2	6	1	3	5	360
Septiembre	1	2	3	3	5	0	10	5	484
Octubre	9	12	5	10	32	3	26	4	2.918
Noviembre	30	1.244	79	204	515	32	448	68	5.943
Diciembre	113	736	208	613	1.023	69	731	138	7.816
2022	2263	49392	6829	20914	45530	3351	41335	10786	272737
Enero	82	872	174	479	856	80	828	202	4.890
Febrero	101	535	229	566	1.210	56	808	242	5.389
Marzo	68	962	144	774	1.794	54	2.247	197	11.836
Abril	218	2.437	250	938	2.186	106	2.448	238	28.425
Mayo	168	3.948	625	1.869	3.458	271	3.089	1.196	25.759
Junio	131	3.810	450	1.996	2.515	207	2.925	993	20.400
Julio	189	9.277	982	1.838	3.221	328	3.953	936	31.831
Agosto	204	4.964	502	1.538	3.976	276	3.838	1.077	25.862
Septiembre	232	4.558	1.020	1.609	3.909	277	4.352	1.234	35.714
Octubre	244	6.591	901	2.086	5.524	359	5.413	1.373	31.205
Noviembre	244	4.961	728	3.086	8.158	358	4.908	1.145	26.662
Diciembre	382	6.477	824	4.135	8.723	979	6.526	1.953	24.764
2023	4344,65	78555,9	9978,95	31445,9	65139,6	6974,1	51119,95	18884,05	276322,05
Enero	477	11.447	1.063	3.462	8.032	1.158	5.504	2.282	18.253
Febrero	301	4.488	1.658	2.818	7.726	832	3.605	1.638	20.285
Marzo	372	5.625	556	4.344	8.713	796	5.696	2.159	22.895
Abril	194	3.733	657	2.410	5.379	334	3.968	1.339	28.997
Mayo	173	4.701	627	1.784	3.397	268	3.193	1.060	27.669
Junio	152	4.978	443	1.919	2.390	286	2.613	890	23.154
Julio	185	10.396	864	2.255	3.342	367	3.787	943	33.771
Agosto	187	4.992	648	1.721	3.546	248	3.946	915	25.663
Septiembre	453,15	4.558	1.020	1.609	3.909	277	4.352	1.234	35.714
Octubre	477	477	477	477	477	477	477	477	477
Noviembre	670	11.298	959	4.218	8.892	942	6.819	2.901	19.241
Diciembre	703,5	11862,9	1006,95	4428,9	9336,6	989,1	7159,95	3046,05	20203,05
Total	20454,65	404338,9	59713,95	188422,9	415779,6	34247,1	313107,95	105454,05	1937267,05

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Tabla 5: Cantidad e incidencia de turistas receptivos según puertos de Argentina. Años 2017-2023

Puerto	turistas receptivos	incidencia
Puerto Alba Posse	104.120	2.44%
Puerto Alvear	2.971	0.07%
Puerto Aurora	314	0.01%
Puerto Barranqueras	1	0.00%
Puerto Bermejo	470	0.01%
Puerto Boca	43	0.00%
Puerto Candelaria	1.751	0.04%
Puerto Chalanas	356.895	8.35%
Puerto Concepción del Uruguay	37	0.00%
Puerto Concordia	591	0.01%
Puerto Corrientes	10	0.00%
Puerto de Bahía Blanca	170	0.00%
Puerto de Buenos Aires	2.714.726	63.55%
Puerto de Campana	45	0.00%
Puerto de Colón	49	0.00%
Puerto de Colonia Cano	87.672	2.05%
Puerto de Comodoro Rivadavia	36	0.00%
Puerto de El dorado	32.816	0.77%
Puerto de Escobar	15	0.00%
Puerto de Federación	7	0.00%
Puerto de Formosa	66.515	1.56%
Puerto de Ita Ibate	1.603	0.04%
Puerto de Itatí	12.700	0.30%
Puerto de Ituzaingó	5	0.00%
Puerto de La Paz	1	0.00%
Puerto de La Plata	343	0.01%
Puerto de Mar del Plata	1.044	0.02%
Puerto de Paranacito	130	0.00%
Puerto de Paso de la Patria	9.654	0.23%
Puerto de Pilcomayo	33.602	0.79%
Puerto de Piray	11.891	0.28%
Puerto de Punta Quilla	4	0.00%
Puerto de Quequén	50	0.00%
Puerto de Quilmes	24	0.00%
Puerto de Ramallo	7	0.00%
Puerto de Río Gallegos	85	0.00%
Puerto de Rio Grande	23	0.00%
Puerto de Rosario	177	0.00%
Puerto de San Isidro	956	0.02%
Puerto de San Lorenzo	195	0.00%

Puerto de San Nicolas	30	0.00%
Puerto de San Pedro	17	0.00%
Puerto de Santa Fe	1	0.00%
Puerto de Tigre	72.353	1.69%
Puerto de Ushuaia	299.579	7.01%
Puerto de Yahapé	7.572	0.18%
Puerto de Zárate	607	0.01%
Puerto Deseado	246	0.01%
Puerto Diamante	1	0.00%
Puerto Garruchos	153	0.00%
Puerto Garuhape	362	0.01%
Puerto Guazú Guazucito	1.484	0.03%
Puerto Ibicuy	17	0.00%
Puerto Iguazú - Tres Fronteras	25.783	0.60%
Puerto Isla Martin García	142	0.00%
Puerto Las Palmas	531	0.01%
Puerto Leoni	189	0.00%
Puerto Libertad	3.229	0.08%
Puerto Libertador Gral. San Martín	62.040	1.45%
Puerto Mado	1.549	0.04%
Puerto Madryn	215.259	5.04%
Puerto Maní	10.846	0.25%
Puerto Monte Caseros	2.632	0.06%
Puerto Montecarlo	21.313	0.50%
Puerto Oasis	3.048	0.07%
Puerto Olivos	499	0.01%
Puerto Panambi - Porto Veracruz	20.120	0.47%
Puerto Paranay	131	0.00%
Puerto Paso de la Barca San Javier	62.617	1.47%
Puerto Posadas	15	0.00%
Puerto San Antonio Este	20	0.00%
Puerto San Fernando	224	0.01%
Puerto San Ignacio	36	0.00%
Puerto San Julián	4	0.00%
Puerto San Martin	95	0.00%
Puerto Santa Ana	1.022	0.02%
Puerto Santa María	1	0.00%
Puerto Victoria	618	0.01%
Puerto Wanda	15.372	0.36%
Puerto Yapeyú	194	0.00%
Total	4.271.699	100.00%

Fuente: elaboración propia en base Encuesta Internacional de Turismo, INDEC.

Tabla 6: Gasto anual promedio de turistas ingresados por el Puerto Buenos Aires por país de origen en dólares. Años 2010-2023.

Año	Total	Uruguay	Resto del Mundo	% Uruguay	% Resto del Mundo
2010	91.685.919	80.199.198	11.486.721	87,5%	12,5%
2011	106.616.338	91.517.452	15.098.886	85,8%	14,2%
2012	91.409.914	78.701.707	12.708.207	86,1%	13,9%
2013	121.671.658	109.338.596	12.333.062	89,9%	10,1%
2014	120.974.425	107.973.726	13.000.698	89,3%	10,7%
2015	105.528.393	93.923.455	11.604.938	89,0%	11,0%
2016	98.487.714	85.575.356	12.912.358	86,9%	13,1%
2017	107.204.435	92.137.425	15.067.010	85,9%	14,1%
2018	105.779.178	85.084.155	20.695.023	80,4%	19,6%
2019	94.570.077	78.633.891	15.936.186	83,1%	16,9%
2020	17.650.281	13.074.497	4.575.784	74,1%	25,9%
2021	9.369.277,10	7.898.400	1.470.878	84,30%	15,70%
2022	59.844.274,30	50.688.100	9.156.174	84,70%	15,30%
2023	214.399.400,00	188.671.472	25.727.928	88,00%	12,00%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Tabla 7: Gasto turístico por tarjeta de crédito y débito por rubro de los turistas que ingresan por el Puerto Buenos Aires.

País	Compras	Gastronomía	Hoteles	Salud y cuidado personal	Transporte	Otros	Esparcimiento
Brasil	26,21%	27,76%	31,74%	4,95%	3,59%	1,90%	4,12%
Chile	35,11%	21,69%	24,33%	6,82%	2,44%	3,66%	5,96%
EEUU y Canadá	22,78%	31,49%	27,20%	8,51%	3,10%	2,34%	4,58%
Europa	24,81%	28,90%	28,26%	6,30%	5,02%	2,04%	4,67%
Resto de América	34,18%	25,02%	17,12%	7,99%	1,64%	8,84%	5,20%
Resto del Mundo	27,69%	25,29%	33,60%	4,87%	3,22%	2,16%	3,16%
Uruguay	38,70%	19,11%	18,11%	11,12%	2,69%	2,67%	7,60%
Sin identificar	46,48%	24,61%	9,06%	10,81%	3,67%	2,85%	2,26%
Total	40,87%	25,52%	14,19%	9,74%	3,51%	3,12%	3,06%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, el Instituto Nacional de Estadística y Censos y estimaciones propias.

Tabla 8: Distribución por nacionalidad del gasto turístico en la Ciudad de Buenos Aires por rubro. Año 2019.

Rubro	Uruguay	Resto	Total	% Uruguay	% Resto del mundo
Compras	1.428.064.259	232.109.619	1.660.173.878	86,0%	14,0%
Gastronomía	705.175.917	197.388.259	902.564.176	78,1%	21,9%
Hoteles	668.275.032	183.018.958	851.293.990	78,5%	21,5%
Salud y cuidado personal	410.337.844	53.684.564	464.022.408	88,4%	11,6%
Transporte	99.263.381	24.230.167	123.493.549	80,4%	19,6%
Esparcimiento	280.446.728	31.997.068	312.443.796	89,8%	10,2%
Otros	98.525.364	25.416.035	123.941.399	79,5%	20,5%
Total	3.690.088.524	747.844.671	4.437.933.195	83,1%	16,9%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, el Instituto Nacional de Estadística y Censos y estimaciones propias.

Tabla 9: Generación directa e indirecta de puestos de trabajo por rubro debido al gasto realizado por los turistas ingresados por el Puerto Buenos Aires. Año 2019.

Rubro	Empleo Directo	% Rubro en Empleo Directo	Empleo Indirecto	% Rubro en Empleo Indirecto
Compras	982,41	35,1%	176,83	21,2%
Gastronomía	460,83	16,5%	225,80	27,1%
Hoteles	550,45	19,7%	225,69	27,1%
Salud y cuidado personal	199,66	7,1%	83,86	10,1%
Transporte	162,65	5,8%	32,53	3,9%
Esparcimiento	441,23	15,8%	88,25	10,6%
Total	2.797,23	100%	832,96	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico de la Ciudad de Buenos Aires, el Instituto Nacional de Estadística y Censos y estimaciones propias.

Referencias bibliográficas

- Administración General de Puertos. (2014). Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2013.
- Administración General de Puertos. (2015). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2014.*
- Administración General de Puertos. (2016). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2015.*
- Administración General de Puertos. (2017). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2016.*
- Administración General de Puertos. (2018). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2017.*
- Administración General de Puertos. (2019). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2018.*
- Administración General de Puertos. (2020). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2019.*
- Administración General de Puertos. (2021). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2020.*
- Administración General de Puertos. (2022). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2021.*
- Administración General de Puertos. (2023). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2022.*
- Administración General de Puertos. (2023). *Puerto Buenos Aires. Informe Estadístico. Año 2023.*
- Administración General de Puertos. (2021). *Empresas de servicios portuarios.*
- Administración General de Puertos. (2022). *Empresas de servicios portuarios.*
- Administración General de Puertos. (2023). *Empresas de servicios portuarios.*
- Armada Argentina (1980). Historia Marítima Argentina, tomos II, III, IV y V. *Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.*
- De Gandía, E. (1936). *Historia de los piratas en el Río de la Plata.* Librería y editorial Cervantes, de J. Suárez.
- Difrieri, H. A. (1981). *Atlas de Buenos Aires.* Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Cultura.
- Domínguez, A. B. (2018). *Historia del Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre.* Centro Argentino de Ingenieros (CAI).
- Fernández Duro, C. (1880). *A la mar madera: libro quinto de las disquisiciones náuticas.*
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2021). *Agregados Macroeconómicos (PIB).* Disponible en <https://www.indec.gov.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-9-47>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2021). *Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares 2017-2018*. Disponible en <https://www.indec.gov.ar/indec/web/Nivel4-Tema-4-45-151>

Lagleyze, J. M. L. (1999). *Breve historia arqueológica del puerto de Buenos Aires: 1536-1827*. Anuario de la Universidad Internacional SEK, (5), 33-46.

Madero, E. (1939). *Historia del puerto de Buenos Aires: Descubrimiento del Río de la Plata y de sus principales afluentes, y fundación de las más antiguas ciudades, en sus márgenes*.

Madero, G. (1955). *Historia del puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, Edición del Autor.

Ministerio de Economía. (2022). *Precios en Surtidor – Resolución 314/2016*. Disponible en <https://www.datos.gov.ar/dataset/energia-precios-surtidor---resolucion-3142016>

Ministerio de Desarrollo Productivo. (2021) *¿Qué es una MiPyME?* Disponible en <https://www.argentina.gov.ar/produccion/registrar-una-pyme/que-es-una-pyme#1>

Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. (2021). *Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial: Estadística e Indicadores Regionales*. Disponible en <https://www.trabajo.gov.ar/estadisticas/oede/index.asp>

Ministerio de Transporte. (2021). *Administración General de Puertos: Estadísticas*. Disponible en <https://www.argentina.gov.ar/transporte/administracion-general-puertos/se/puertos/estadisticas>

Pinasco, E. H. (1947). *El puerto de Buenos Aires en los relatos de veinte viajeros*. Talleres Gráficos del Ejército de Salvación.

Abramian, J. (2010). *Estrategias para el Desarrollo Portuario y Urbano de Buenos Aires*. Buenos Aires: CAMARCO.

AGP - Indra/ALG. (2019). *Plan Maestro de Infraestructuras - Puerto de Buenos Aires, Borrador*. Buenos Aires: Puerto de Buenos Aires.

Armero, A. (. (2022). *Anuario Portuario y Marítimo, de los puertos argentinos y del Mercosur*. Buenos Aires: Anuario Portuario Marítimo.

Borrelli, S., & Sánchez, R. (2021). *Análisis de aspectos relevantes para la toma de decisiones estratégicas sobre el futuro de Puerto Buenos Aires*. CEPAL, Mimeo.

CABA. (2009). *Modelo Territorial Buenos Aires 2020/2060*. Buenos Aires: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la CABA.

Centro de Navegación - Argentina. (2023). Agenda política para la actividad marítima, portuaria y el comercio exterior argentino - 2023-2027. Buenos Aires.

Cholvis, J. (2005). El Puerto Federal Argentino. Buenos Aires: IDialcom - editorial albremática - Suplemento de Derecho Público, Año VIII-N° 1936.

Domínguez Roca, L., & Arias, F. (1997). Privatización y cambio tecnológico en el Puerto de Buenos Aires: su impacto en el espacio urbano. Buenos Aires: Mimeo - Instituto de Geografía, FFyL, UBA.

Lupano, J. (2023). Desafíos ambientales y regulatorios del transporte marítimo en América del Sur. Santiago: CEPAL.

Mendes Constante, J., Furió Pruñonosa, S., & de Langen, P. (2023). Ecosistema de Innovación en Puertos: benchmarking internacional y recomendaciones para el desarrollo en América Latina. Washington, DC: BID.

Sánchez, R. (2018). Reflexión sobre el futuro del puerto de Buenos Aires como principal puerto de contenedores de la Argentina. Buenos Aires: Mimeo.