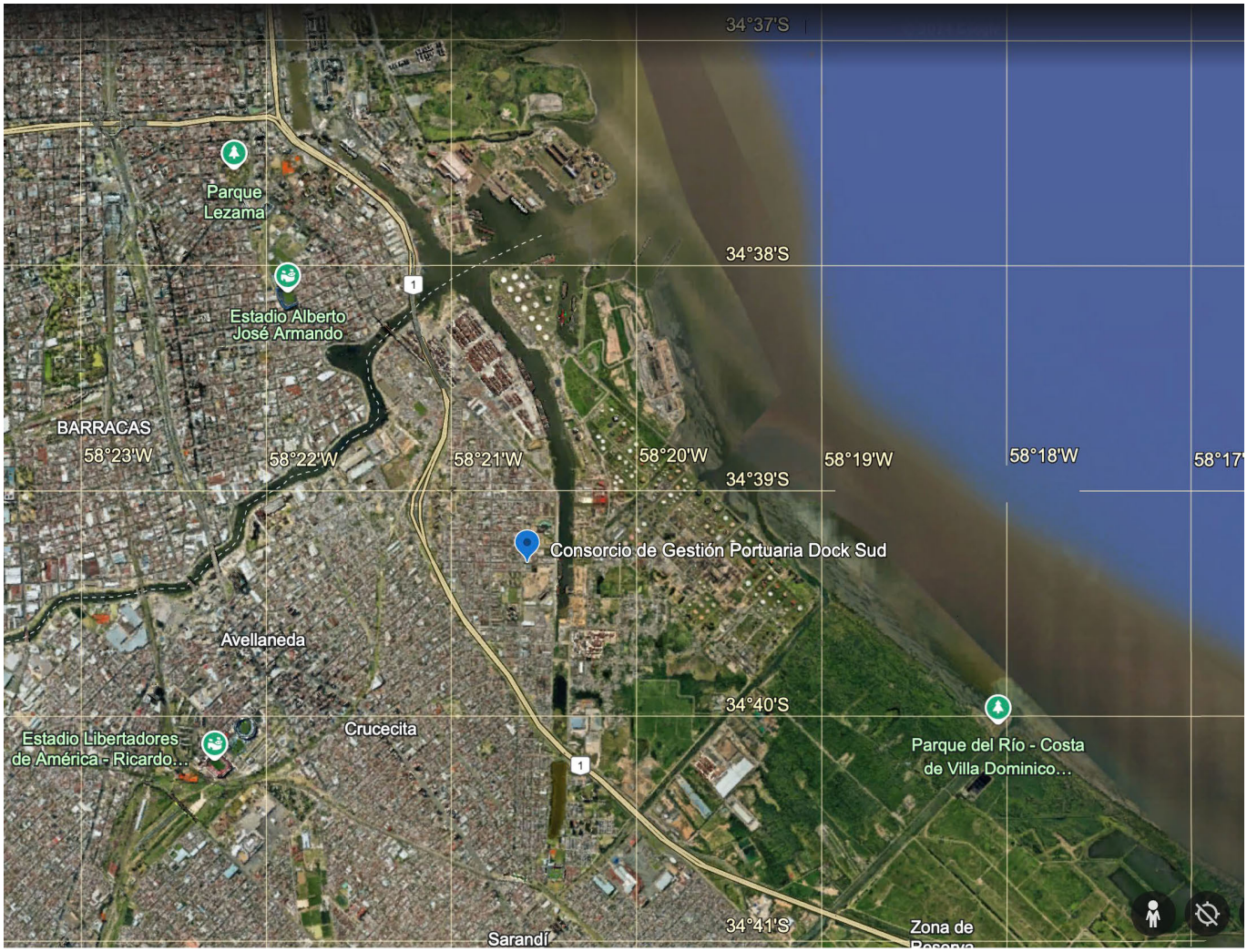
Lanús y Quilmes (Argentina)

Tráfico portuario y conflictos con áreas urbanas



Emplazamiento

Vista satelital de los ámbitos urbano y portuario del Consorcio de Gestión del Puerto

de Dock Sud. (Fuente: CGPDS).

Caracterización de la ciudad portuaria

Datos y cifras claves

Dimensión territorial

Superficie total del municipio	17.350 hectáreas (Lanús 4.850 ha + Quilmes 12.500 ha)
Superficie del núcleo urbano	17.350 hectáreas (Lanús 4.850 ha + Quilmes 12.500 ha)
Superficie terrestre total del puerto	450 hectáreas

Evolución población total de la ciudad

2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
N / D	N / D	1.459.760 habitantes	1.462.996 habitantes	N / D
Tasa de juventud (% población con edad inferior a 15 años)			30,6%* (Año 2022)	
Tasa de envejecimiento (% de población con edad superior a 64 años)			11,9%* (Año 2022)	

* Datos promedio del conurbano bonaerense.

Condiciones de vida

Principales actividades económicas que proporcionan empleo y riqueza a la ciudad	Lanús tiene como capacidad la producción industrial: metalmecánica, autopartistas, alimentos, textil, calzado, construcción, sector curtidor de cueros, plásticos, químicas e industria papelera, entre otros. En Quilmes la producción se concentra mayoritariamente en: alimentos, plásticos, metales, papel, telas, juguetes, cervecería y maltería entre otros.
Tasa de paro	10,8% (Año 2010)
Renta per cápita de la ciudad	12.959 euros* (Año 2023)

* Datos promedio del conurbano bonaerense.

Actividad portuaria

	2020	**2021**	**2022**	**2023**
Tráfico total anual (t)	12.958.471	12.478.899	12.858.308	11.837.870
Tráfico, por forma de presentación (t) (Año 2022) *	**Graneles Líquidos**	**Graneles Sólidos**	**Mercancía General**	
	5.899.788,42	1.361.178,74	4.903.824,66	
Principales grupos de mercancías (Año 2024)	Sector energético: hidrocarburos y derivados del petróleo; Sector químico: productos petroquímicos y aceites vegetales y subproductos agrícolas; Sector carga contenerizada; Sector carga general suelta o de proyecto; Sector siderometalúrgico: productos metálicos y chatarra; Sector áridos y arenas (mercancías movidas por el Puerto Dock Sud entre otros)			
Total de pasajeros	N / A (cruceros)		N / A (otros)	

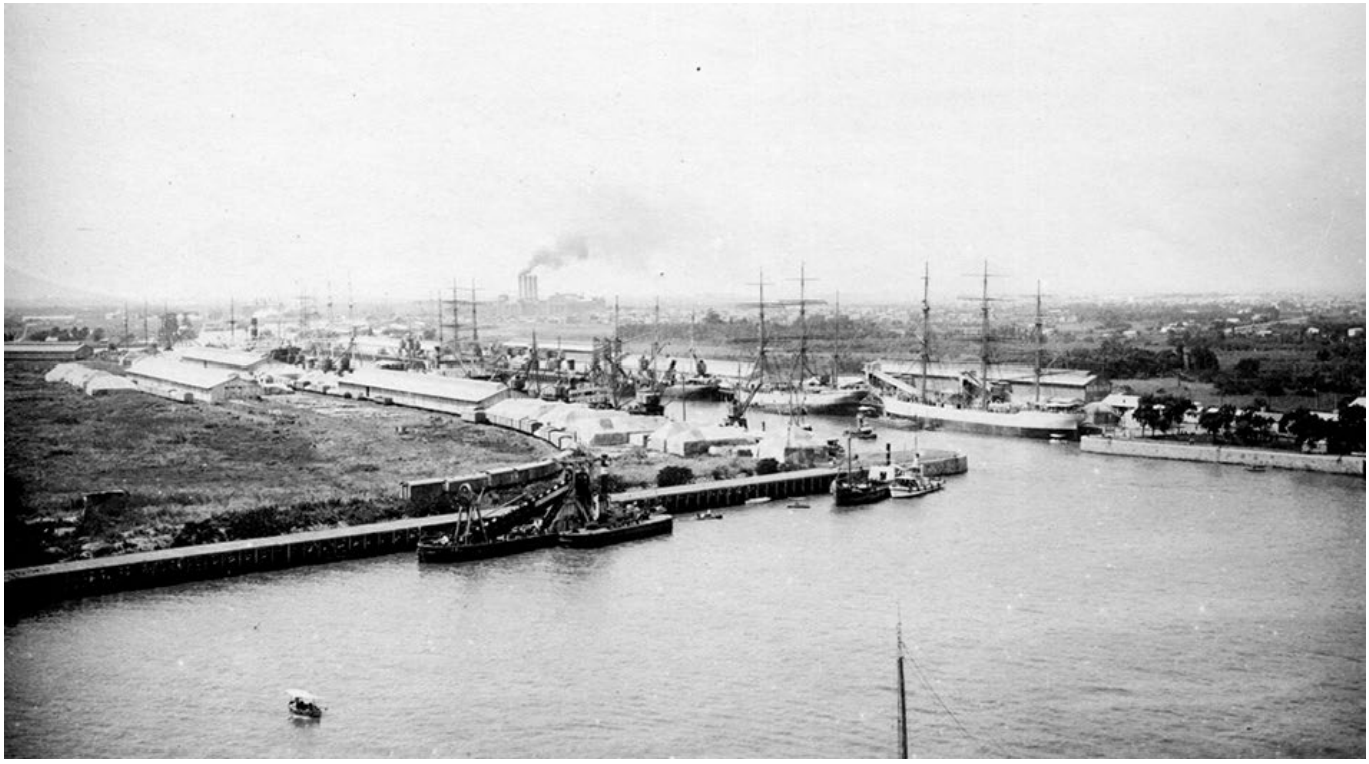
Empleos directos generados por el puerto (AP + Com. Port.) (Año 2023)	Aprox. 5,000 empleos directos

* Datos acumulados de IMPO, EXPO y removido.

Breve reseña histórica

La historia del Puerto de Dock Sud se remonta a finales del siglo XIX y está marcada por la evolución de las actividades que se han llevado a cabo en él:

- 1994: Se transfiere la administración y dominio del puerto a la Provincia de Buenos Aires.
- 1887: Se realizan obras de canalización en la desembocadura del Riachuelo.
- 1888: Se le otorga a la Sociedad Dock Sud el derecho de explotación y excavación del puerto.
- 1905: Se finalizan los trabajos de construcción a cargo de Ferro Sud.
- 1907: Se inaugura Central Dock Sud, una de las primeras usinas de energía eléctrica del país.
- 1993: El Puerto de Dock Sud pasa a formar parte del complejo portuario de la Ciudad de Buenos Aires.



Archivo de Vías Navegables. (Fuente: Fundación Histarmar).

Puerto Dock Sud perteneció a la jurisdicción nacional hasta el 2 de octubre de 1993, formando parte desde esa fecha del complejo portuario de la Ciudad de Buenos Aires. Actualmente es utilizado para la atención de combustibles líquidos y productos químicos, aunque también alberga a una de las más importantes terminales de contenedores del país.

El predio de Puerto Dock Sud abarca una superficie terrestre total de 504 Ha, sin tener en cuenta la franja marginal del Riachuelo en la desembocadura con el Río de la Plata.
En el uso de su superficie participan (según datos del año 2010) principalmente la industria del petróleo (39,5 %), operadores de logística petrolera y química (15.7 %) y operadores de contenedores y carga general (10,2 %).

Gobernanza de la ciudad y del puerto

La titularidad del puerto

A partir de un Convenio suscripto entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, ratificado por la Legislatura Provincial a través de la Ley №11.535/94, su administración y dominio fue transferido a la Provincia de Buenos Aires. Su administración es responsabilidad del Consorcio de Gestión del Puerto de Dock Sud (CGPDS). Este es un ente público no estatal, con individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa que tiene por objeto llevar a cabo por sí la administración, explotación y gestión operativa del Puerto Dock Sud a través de la percepción, administración y disposición de sus propios recursos económicos y financieros.

El modelo de gestión del puerto

Según la categorización que el Banco Mundial estableció en 2007, el CGPDS se corresponde con la categoría LANDLORD puesto que es un puerto en el que la autoridad portuaria decide sobre el uso de las infraestructuras y los espacios, pero la gestión está a cargo de empresas privadas. Aquí la autoridad portuaria actúa como órgano regulador.

El modelo de gestión urbana. Organismos

Los puertos de la provincia de Buenos Aires son responsabilidad de la Subsecretaría de Asuntos Portuarios dependiente del Gobierno Provincial. Esta tiene como objetivo establecer la política portuaria de la provincia y trabajar en la planificación y el ordenamiento de los puertos bonaerenses, estadísticas y monitoreos que permitan controlar y fiscalizar la actividad portuaria y establecer la vinculación con los actores del sector para fortalecer las políticas públicas para el desarrollo integral del sistema portuario bonaerense.
Los Municipios en general, y Lanús y Quilmes en particular, no prevén en su organigrama la existencia de unidades organizativas dedicadas a la actividad portuaria. Cuando resulta necesaria la intervención Municipal en actividades de naturaleza portuaria, se forman equipos ad-hoc para su atención.

Descripción del caso puerto-ciudad

El reto

El puerto Dock Sud, en la provincia de Buenos Aires, es un nodo logístico clave para la región. No obstante, su operación genera un alto tránsito de camiones pesados que deben atravesar zonas urbanas. Los municipios de Lanús y Quilmes, que participan en el Consorcio de Gestión del Puerto Dock Sud, solicitan que el puerto asuma la responsabilidad por los daños causados por estos vehículos en sus calles.

Para abordar este problema, lo primero es verificar la magnitud del tránsito de camiones pesados en las áreas señaladas. Se deben realizar estudios de origen-destino mediante sistemas de seguimiento GPS, cámaras de reconocimiento de placas y encuestas a conductores. Estos estudios proporcionarían mejores datos sobre las rutas utilizadas por los camiones y las zonas denunciadas. La percepción de los municipios involucrados sobre el volumen de tráfico relacionado con el puerto puede estar sobreestimada, un análisis detallado servirá para sustentar futuras decisiones.

Es necesario evaluar rutas alternativas que podrían aliviar el tránsito en las zonas urbanas afectadas, eventualmente incluir vías de circunvalación, rutas secundarias o el uso de transporte multimodal para reducir la dependencia del transporte por carretera.

Una clave relevante de esta problemática es la autonomía de los municipios en la gestión de su infraestructura vial. Los gobiernos locales tienen el derecho de diseñar, construir y mantener sus calles, y de regular el tránsito pesado, imponiendo restricciones de peso, horarios de circulación o designando rutas específicas. Usualmente, estas decisiones deben basarse en un análisis que equilibre la protección de la infraestructura y la calidad de vida de los vecinos con la actividad económica dependiente del transporte de carga.

La colaboración entre municipios, autoridades portuarias y operadores logísticos es esencial para desarrollar planes de movilidad integrales considerando tanto el crecimiento del tráfico portuario como el desarrollo urbano a largo plazo, y podrían

apoyarse en mesas de diálogo multisectoriales para facilitar la cooperación.

También es relevante evaluar y cuantificar los beneficios económicos que el tráfico portuario trae a las comunidades circundantes. El desarrollo de parques logísticos e industriales cerca del puerto puede generar empleo local y aumentar los ingresos fiscales de los municipios. Como así también impulsar una serie de servicios auxiliares, como talleres mecánicos, estaciones de servicio, restaurantes y hoteles para conductores, diversificando la economía local. Sin embargo, estos beneficios deben ser ponderados con los costos que el tránsito pesado impone a las comunidades, como el desgaste de la infraestructura, la contaminación y los riesgos de seguridad vial.

Un análisis integral debe considerar tanto los beneficios como los costos para obtener una imagen clara del impacto neto en la comunidad. En este marco, los municipios podrían implementar sistemas de compensación, como tasas especiales para camiones que utilicen sus rutas, destinando esos fondos al mantenimiento vial. También podrían explorar la colaboración público-privada para que las empresas que más se benefician del tránsito de carga contribuyan al financiamiento de infraestructura.

Por último, es necesario fomentar la innovación en el transporte, promoviendo el uso de vehículos más eficientes y menos contaminantes, como camiones eléctricos. A su vez, programas de educación y concientización tanto para los transportistas como para la comunidad ayudarían a gestionar mejor el impacto del tránsito pesado.

La solución a estos desafíos requiere un enfoque equilibrado, basado en la evidencia y con una visión a largo plazo que considere el desarrollo sostenible, el crecimiento económico y la calidad de vida urbana. Con cooperación y compromiso, es posible convertir este conflicto en una oportunidad de desarrollo integrado para las comunidades portuarias.

Reflexiones, soluciones y perspectivas [1]

El caso de estudio trataba de una problemática muy habitual en las relaciones puerto-ciudad, como es el de la congestión de tráfico y la incidencia del mismo en

las infraestructuras titularidad de otras Administraciones Públicas. No obstante, se plantearon diversas medidas paliativas adaptadas al caso concreto.

Así, se destacó la necesidad de objetivar la incidencia real del tráfico terrestre con origen o destino en el puerto, realizando mediciones que permitieran obtener datos estadísticos de circulación con el mayor detalle posible sobre origen, destino u horario de circulación.

Asimismo, considerando que la problemática tenía una vertiente política, pero evidentemente dineraria, se abordó la posibilidad de realizar un análisis económico-financiero del coste de amortización de una carretera convencional comparado con el de una preparada para recibir tráficos pesados, de tal forma que la diferencia entre uno y otro pudiera ser constatada a efectos de decidir cómo podría repartirse de manera equitativa la financiación de la mejora de las infraestructuras.

Al hilo de esta cuestión, surgieron ideas sobre iniciativas ya existentes en otros lugares, como la de la fijación de contribuciones especiales para sufragar infraestructuras por parte de los usuarios más intensivos de las mismas o la utilización de fórmulas de concesión de obra pública de red viaria con distintas modalidades como el “peaje en sombra” o el “método alemán” que asegurasen el mantenimiento adecuado de la infraestructura.

IMAGEN INICIAL | *Imagen aérea del Consorcio de Gestión del Puerto de Dock Sud. (Fuente: CGPDS).*

NOTA

[1] Estas conclusiones constituyen un resumen del trabajo de comparación y discusión de los estudios de caso presentados con motivo del Taller Internacional “Relaciones Puerto Ciudad en América Latina y el Caribe”, que tuvo lugar en Buenos Aires (Argentina) en noviembre de 2024. Se trata de reflexiones desarrolladas por los Directores del Taller -junto con el autor- sobre el reto, las posibles soluciones y las perspectivas vinculadas al estudio de caso específico descrito en esta contribución.

REFERENCIAS

Entrevistas de relevamiento con el Gerente General del CGPDS Ing. Miguel Cavalli.

Capitán Adrián Marcelo Minni. “Ordenamiento y Control del Tránsito Portuario del Puerto de Dock Sud”. UNCTAD, Train for Trade (2022).
