

## **Terminal Zárate, un puerto clave para el comercio de automóviles en Argentina**

**Hernán Jorge Valdés Acuña**

Facultad de Humanidades – Universidad Nacional de Mar del Plata

Dentro del corredor fluvial-Industrial Buenos Aires-Rosario, uno de los complejos portuarios más importantes del cono sur se encuentra la Terminal Zarate, muy próxima a la ciudad de Zarate, provincia de Buenos Aires, Argentina.

En el siguiente trabajo se propone analizar la localización de la Terminal Zarate en relación a la ubicación de las distintas terminales automotrices, su posición con respecto a las importaciones y exportaciones de vehículos, comparando el año 2021 con los años que más actividad hubo (2015 y 2017) para finalmente realizar una comparación con otros puertos del país que se dedican al comercio de automóviles.

Para cumplimentar dicho objetivo se emplea una metodología cualitativa, la cual,

“proporciona profundidad a los datos, dispersión, riqueza interpretativa, contextualización del ambiente o entorno, detalles y experiencias únicas.

También aporta un punto de vista “fresco, natural y holístico” de los fenómenos, así como flexibilidad” (Sampieri, 2010, p. 17).

Específicamente, se utilizó la técnica de revisión bibliográfica, que parte del análisis de diferentes autores y distintos sitios web (García Ballesteros, 1998).

La ubicación de la Terminal Zarate S.A, junto con las terminales automotrices, se efectuó a partir de la elaboración de cartografía temática realizada con el software Qgis 3.28.1® (junio 2023). Posteriormente se analizaron las imágenes mediante interpretación visual. Se accedió a la Web de la Terminal Zarate para determinar el tipo de gestión del puerto. Se utilizaron datos del Ministerio de Transporte Argentino, para obtener los datos sobre cantidad de importaciones y exportaciones de vehículos, de los puertos Terminal Zarate

y Delta Dock, siendo los del año 2021 los más actuales, en este caso se empleó una metodología cuantitativa.

Y finalmente se utilizaron datos de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), con el fin de adquirir los principales destinos de importaciones y exportaciones del país. La globalización considerada como fase superior del imperialismo, no es otra cosa que una profundización del proceso de internacionalización, el cual agudiza el cuadro de contradicciones engendradas por el sistema mundial, imperialista (Gejo y Morina, 2015). Esta es entendida como proceso y como periodo, se manifiesta en el espacio geográfico a través de la formación del medio técnico científico informacional y, junto con el predominio de un único sistema técnico, base material de la mundialización de todos los lugares, permite la fragmentación a escala mundial de los circuitos espaciales de producción (Laborde, 2014). En consecuencia, los territorios nacionales se vuelven espacios nacionales de la economía internacional contribuyendo a la generación de especializaciones productivas.

Durante los últimos años, Argentina ha experimentado transformaciones significativas en su territorio, en gran medida como resultado de las políticas neoliberales impulsadas en la década de 1970, bajo el gobierno militar. Estas políticas incluyen medidas de desregulación y apertura comercial. A lo largo de la década de 1990, las mismas se intensificaron, lo que condujo a la privatización de empresas y activos públicos, así como a la descentralización administrativa. Posteriormente, se inició un período “neodesarrollista” en 2002. No obstante, algunos de los vestigios del periodo anterior siguen en pie, fomentando inversiones extranjeras, cual sea el gobierno de turno (Laborde, 2014).

El sector automotriz, inició un proceso de transformación productiva que se cristalizó en la década de 1990 y se extiende hasta la actualidad. Semejante a otras experiencias latinoamericanas, como fue el caso de Brasil, donde el procedimiento estuvo orientado a la incorporación de cambios en el proceso de trabajo, flexibilización de la fuerza de trabajo y tercerización en la fabricación de autopartes a través de las cadenas globales de valor (Spinosa; Pereyra; y Montes Cato, 2020). Las políticas de desregulación y apertura económica que se implementaron con ciertas variaciones en todos los países de la región durante la década de 1990, coincidieron con los procesos de integración del MERCOSUR. Esto condujo a la introducción de una legislación que sugirió condiciones favorables para las corrientes productivas de empresas automotrices transnacionales. Los países más beneficiados fueron Argentina y Brasil, ya que obtuvieron mayores inversiones extranjeras destinadas a la producción de automóviles en la región. Como resultado, el sector automotriz experimentó una modernización



significativa y se caracterizó como una industria orientada a la reexportación. (Laborde, 2014)

Las políticas neoliberales de finales del siglo XX, produjeron cambios en las leyes de puertos, específicamente en 1992 con la Ley de Puertos N°24.093/92. Esta ley regula todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio nacional. Fue el marco para que los puertos privados empiecen a tener más autonomía en el país. Es así que debido a su localización la ciudad de Zárate paso a ocupar un lugar más preponderante en el país, como en el MERCOSUR.

Es así como el puerto de Zárate se pensó para descongestionar el puerto de Buenos Aires, hacer una obra más moderna con tecnología de punta para la época, y que se encuentre en el marco de esta nueva ley. En 1996 se procede con la creación del puerto de gestión privada, Terminal Zárate, controlado por el Grupo Murchison 90% y Cotia Trading 10%, de capitales argentinos y brasileros, respectivamente, se destaca por ser el primer puerto especializado en transporte de automóviles en Latinoamérica. Ubicado al norte de la ciudad de Zárate y en el Km 103 de la Hidrovía Paraguay – Paraná, en 2001 se le agrega una terminal para contenedores. (Terminal Zárate, 2023)

Se define al puerto como el lugar en el que los barcos cargan o descargan mercancías o embarcan o desembarcan pasajeros (Wilmsmeier y Spengler, 2015). Asimismo, la Ley N° 27943 (la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN)) precisa que un puerto es la localidad geográfica y unidad económica de un sitio donde se ubican las terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.

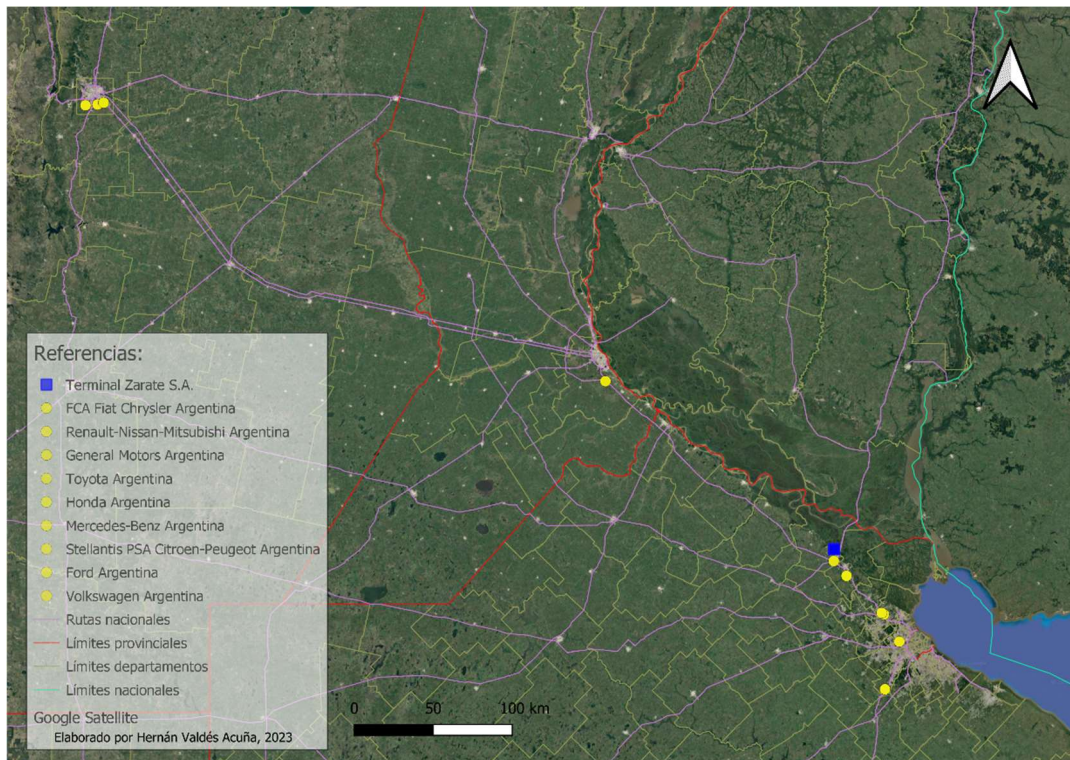
Se seleccionó la ciudad de Zárate para la instalación de un puerto debido a su ubicación estratégica. Esta cuenta con la ventaja de poder importar y exportar mercancías de manera eficiente gracias a la presencia de puertos en la zona, lo cual tiene un impacto crucial en la productividad espacial de la industria automotriz. (Terminal Zárate, 2023)

Zárate es la ciudad cabecera del partido homónimo, en la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Está ubicada en la ribera del río Paraná de las Palmas, en la Hidrovía Paraguay – Paraná, y se puede acceder a ella mediante la Autopista Buenos Aires – Rosario (Ruta Nacional N°9), las Rutas Nacionales N°12 y N°193 y la Ruta Provincial N°6.

La construcción de la Terminal Zárate coincide con la instalación de las fábricas de Toyota Argentina (1997) en Zárate y Honda (2011) en la cercana ciudad de Campana, que se encuentran a solo 11 km de distancia. Estas fábricas serán complementadas por actividades relacionadas, como Industrias Guidi, que ha construido una planta en Zárate

dedicada a la producción de piezas estampadas y conjuntos soldados, con el propósito principal de abastecer a Toyota. (Laborde, 2017). No solo eso, sino que también, pude visualizar a través de imágenes satelitales un cambio en el uso del suelo, haciendo que más industrias se localicen en cercanías, a las fábricas automotrices y, por ende, en proximidad al Puerto de Zarate, ya que las terminales automotrices tienen un acceso directo al puerto (**Figura 1**).

El perfil de los usos del suelo en la zona circundante a la ciudad de Zárate antes de los años 1990 era de tipo agropecuario. Actualmente, tras la radicación de la Terminal Zárate, posee mayores usos del suelo dedicados a la industria y al sistema portuario. De esta forma, la construcción del puerto hizo que se instalen en la ciudad, o cercana a esta, diversas empresas transnacionales, a través de la inversión extranjera directa, como es el caso de Toyota, y también provocó el mejoramiento de las rutas, desde las distintas terminales automotrices. Esto también hizo que diferentes industrias se localicen en la zona, teniendo así la necesidad de crear un parque industrial, muy cercano al puerto, pero también a la Ruta Nacional N°9, y el Ferrocarril Mitre (NCA cargas).



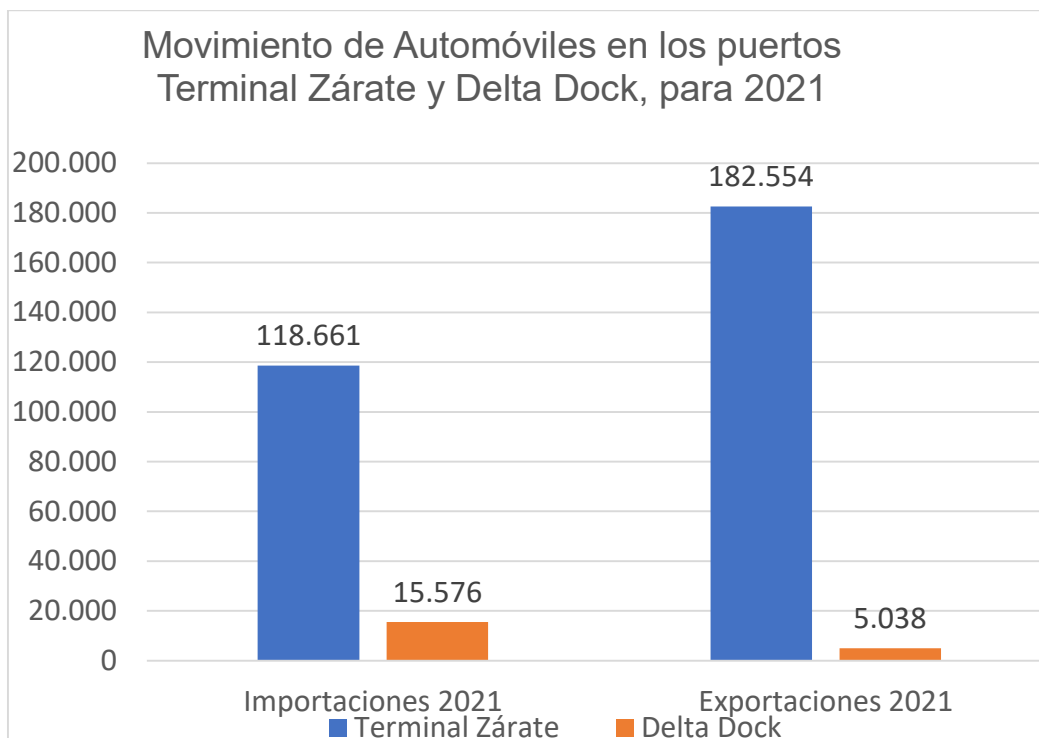
**Figura (1). Terminales Automotrices actuales de Argentina.**

**Fuente: elaboración personal (2023).**

Actualmente este puerto es el más importante en cuanto a exportación e importación de automóviles. La Terminal Zarate, si bien es el puerto más importante del país, en cuanto al flujo vehicular, no se encuentra en la misma situación que hace unos años, los

números actuales están muy alejados a los de su mejor momento, donde tenía mayor actividad, sobre todo en importaciones. En la actualidad, los últimos datos son de 2021, la Terminal Zarate tuvo 182.554 vehículos exportados (el principal destino es Brasil) y 118.661 importados. Números muy distintos a los años 2017, año récord, que se exportaron 331.466 vehículos. Los números más altos en tanto a la importación de automóviles fueron en el año 2017 con un total de 437.666 vehículos, que pasaron por sus muelles, teniendo lugar de almacenar 50.000 vehículos. Esto se debe a la necesidad del gobierno de retener los dólares con el fin de equilibrar la balanza comercial del país, por lo cual, para poder importar, las empresas se ven obligadas a exportar a numerosos países (Cristófalo, 2022). Esto produce que los vehículos permanezcan meses en la Terminal Zarate en guarda, hasta que sean liberados a las concesionarias.

Terminal Zárate es seguido, muy por detrás por el puerto Delta Dock, ubicado en el Km 111 de la Hidrovía. Este el otro puerto capaz de importar y exportar automóviles, que para 2021 exportó 5.038 vehículos e importó 15.576 automóviles, esto quiere decir que la Terminal Zarate es el puerto más importante país, en cuestión de tráfico vehicular, manteniendo el mayor flujo de exportaciones, como de importaciones. **(Figura 2)**



**Figura (2). Movimiento de Automóviles en los puertos Terminal Zárate y Delta Dock, para 2021**

**Fuente: Elaboración personal, a partir del Ministerio de Transporte Nacional.**

Hemos podido constatar la importancia fundamental de la ubicación de la Terminal Zárate en relación con las distintas terminales automotrices y los accesos privilegiados



que ofrece su puerto. Todo esto tuvo lugar en un contexto neoliberal, que facilitó su instalación debido a la ausencia de otros puertos con características similares en el país. Esto también se ve reflejado cuando hacemos la comparación con el puerto Delta Dock, la amplia diferencia de movimientos de automóviles que hay entre uno y otro es muy evidente. Lo que hace que se lo posicione como el puerto más importante del país en el rubro automotriz.

Una cuestión a continuar investigando es ver que va a pasar con los números de importaciones y exportaciones, ya que los mismos están atados al gobierno de turno. Por lo pronto el puerto Terminal Zarate se sigue agrandando, porque no hay lugar para guardar los autos que llegan, ya que muchos están en guarda hace más de seis meses, y se tuvieron que crear nuevos dólares como el “Dólar Frank Sinatra”<sup>1</sup> para liberar los autos de alta gama, ya que los autos de gama media/baja son liberados de acuerdo a cuanto van exportando las terminales. Otro problema que genera son los sobreprecios que les ponen las concesionarias a los automóviles, y el tiempo de espera del automóvil para que llegue en manos del dueño. En exportaciones hay otro inconveniente que las empresas no pueden traer las autopartes necesarias para la fabricación y posterior exportación de los vehículos, esto hace que muchas veces el saldo de la balanza comercial de en negativo.

Esto hace que muchas veces el Puerto Terminal Zarate este más de una vez en el ojo de la tormenta, por las medidas de los gobiernos nacionales y por ser el puerto que más flujos de automóviles posee.

## **Bibliografía**

ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores)

Carriquiriborde, Helena (2012). *Industrie, ports et transformations territoriales dans la région métropolitaine de Buenos Aires: Zárate et Campana, continuités et nouvelles*

---

<sup>1</sup> Hasta ahora, los permisos se obtenían mediante SIMI (Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones) se liberaban cuando el Banco Central autorizaba al importador de autos a girar a su casa matriz los dólares necesarios para pagar la compra del vehículo. Este giro, al tener la intervención del BCRA, se realizaba con la cotización del tipo de cambio oficial.

El nuevo sistema SIRA (Sistema de Importaciones de la República Argentina) incluye un tipo de operación que la SIMI no permitía hasta ahora: la novedad está en el casillero que incluye la posibilidad “Pagar Con Dólares Propios”.

En 1981, cuando Palito Ortega trajo a la Argentina a Frank Sinatra, en medio de la gira se produjo una gran devaluación. El cantante tucumano intentó explicarle a "La Voz" que en nuestro país existían diferentes tipos de cambio. El cantante de "La Felicidad" buscaba la manera de hacerle entender que habían cambiado las reglas de juego a mitad de camino. Entonces dicen que el cantante de "New York, New York" agarró la billetera, sacó su dólar de la suerte y le dijo a Palito: "Para mí, existe un solo tipo de dólar. ¿Ves este billete? Me debés un millón iguales a este". (Cristófalo, 2022)



## VIII CONGRESO DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA

dynamiques. Métropoles des Amériques en mutation. Québec: Presses de l'Université du Québec, pp. 78-101.

Cristófolo, Carlos (2022) La Aduana comenzó a liberar autos premium importados con el “Dólar Frank Sinatra” Para sitio web Motor1 (AUTOBLOG). Publicado el 22 de noviembre del 2022.

Datos estadísticos: de sitio web del Ministerio de Transporte Argentino.

Donato Laborde, M. (2017) Territorio y globalización en Argentina: los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices (Tesis de posgrado). -- Presentada en Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación para optar al grado de Doctor en Geografía.

Donato Laborde, M. (2014). *Urbanización y circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en Argentina*. XVI Jornadas de Investigación del Centro de Investigaciones Geográficas y del Departamento de Geografía, 1 al 2 de octubre de 2014, La Plata, Argentina. EN: Actas XVI Jornadas, 2014. La Plata: UNLP. FAHCE.

Donato Laborde, M; Ursino, S; y Adriani, H (2013); Dinámicas territoriales en el frente portuario de la microrregión de Zárate y Campana en las últimas dos décadas; Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Geografía; Geograficando; 9; 9; 12-2013; 127-144

García Ballesteros, A. (1998). Métodos y técnicas cualitativas en Geografía Social. Barcelona, España: Oikos – Tau.

Gejo, Omar y Morina, Jorge (2015): La Argentina como Geografía. Número 1 – 2015 – Versión digital: <http://www.revistaag.com.ar>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, P. (2010). Metodología de la Investigación. México: Mc GRAW-HILL.

Massin, Thomas (2015): Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990 [48-69]. En Revista Transporte y Territorio /12 (2015) ISSN 1852-7175

Massin, Thomas (2017). El corredor metropolitano entre Buenos Aires y Rosario: un espacio complejo de la metropolización. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires.

Sitio web: <http://elcocoliche.blogspot.com/2011/08/zaratebrazo-largo-un-gigante-sobre-el.html>

Sitio web: [https://www.clarin.com/economia/puerto-zarate-acumula-30-000-autos-importados-esperan-autorizacion-ingreso\\_0\\_BmSZtVtdOt.html](https://www.clarin.com/economia/puerto-zarate-acumula-30-000-autos-importados-esperan-autorizacion-ingreso_0_BmSZtVtdOt.html)

Smok, Eduardo, en el programa de televisión “Auto al Dia” en el Garage TV.

Spinosa, L., Pereyra, S. y Montes Cato, J. (2020). Centralidades productivas en la industria automotriz: la territorialización del trabajo. *Astrolabio*, (24), 186–219.



Wilmsmeier, Gordon y Spengler, Thomas (2015): La evolución de la distribución modal del transporte de mercancías en América del Sur entre 2000 y 2013. En Boletín FAL No. 343