



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



El puerto del Rosario

Gandini, Remo

1940

Cita APA:

Gandini, R. (1940). El puerto del Rosario.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".
Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

906 Argentina
H.341



FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

ORIGINAL

73042

1507
209

" EL PUERTO DEL ROSARIO "

- T E S I S -

Tema aprobado por la Comisión de Enseñanza y Programas

el 8 de Octubre de 1940

Alumno: ~~REMO GANDINI~~

Registro N° 3892

Diciembre de 1940

73042

<u>Prólogo</u>	I
I / <u>Antecedentes</u>	Págs. 1 al 29
a) Históricos	Págs. 1 al 4
b) Legales	Págs. 5 al 12
c) Contrato de concesión	Págs. 13 al 29
II / <u>Explotación durante la concesión</u>	Págs. 30 al 70
d) Regimen Legal	Págs. 30 al 37
e) Movimiento comercial y Zona de influencia	Págs. 38 al 48 (a)
f) Los déficits y las tarifas - Aspecto constitucional	Págs. 49 al 57
g) Utilidades de explotación	Págs. 58 al 63
h) Término de la concesión	Págs. 64 al 70
III / <u>Explotación futura</u>	Págs. 71 al 90
i) Regimen Administrativo	Págs. 71 al 74
j) Puerto e zona franca - Sus posibilidades	Págs. 75 al 79
k) Tarifas: factores y finalidades	Págs. 80 al 84
l) Construcciones necesarias y su financiación	Págs. 85 al 90
<u>Bibliografía</u>	Pág. 91



- PROLOGO -

73042

El tema elegido para desarrollar como tesis, y optar así, al título de Doctor en Ciencias Económicas, es de importancia nacional y significa un gran problema para la economía del país.-

Por espacio de cuarenta años, el movimiento comercial del litoral, que encuentra su exponente en el Puerto del Rosario, debió soportar el régimen de una concesión, para la explotación del puerto mencionado, que no lo estimuló.-

Esa concesión caducará, previa satisfacción de importantes disposiciones contractuales, el 16 de Octubre de 1942, y en consecuencia, el Estado está en el momento oportuno para estudiar el régimen futuro. Este trabajo pretende hacerlo, sin dejar de considerar, por cuanto es fundamental, la forma y el fondo de la explotación portuaria actual, que en poco más de un año pertenecerá al pasado, y los otros problemas que afectan al puerto, tales como las vías de comunicación y acceso y la zona natural de su influencia.-

A N T E C E D E N T E S



BIBLIOTECA

a) Históricos.-

Decía Hesíodo a sus contemporáneos, que "los pueblos están sentados como ranas a la orilla del mar". Efectivamente, el hombre ha evolucionado viviendo en el margen de las aguas o siguiendo el curso de los ríos, porque en sus cercanías encontró, en un principio, los elementos para su subsistencia y, luego, el medio para comunicarse con sus semejantes de otras latitudes. El descubrimiento y la conquista de América trasladaron al nuevo continente, mujeres y hombres que, agrupados, construyendo fuertes o aldeas, pero siempre en el margen de las aguas, dieron origen a los pueblos constitutivos de una América que está al servicio de la Humanidad.-

En el Virreynato del Río de La Plata, la conquista, ardua y heroica, penetra por sus ríos. El Plata, el Paraná, el Paraguay y el Uruguay, son las rutas preferidas. Y sobre el Paraná, en el año 1526, Sebastián Cabot, fundó el fuerte de "Sancti Spíritus" que se distingue como la piedra fundamental de las poblaciones de nuestro litoral que son puntos vitales, social y económicamente, de la Nación.-

Consecuencia de esa epopeya es Rosario de Santa Fé. Correo, al decir de uno de sus escritores, de acta de fundación, y Avelaneda dijo, en el año 1873, que "no tenía tradiciones ni pasado, pero que había nacido con la Constitución, y es, históricamente, la más genuina de sus obras".

Los primeros habitantes de la región, buscaron un

lugar que ofreciera alguna seguridad ante los ataques indígenas, y eligieron una zona situada entre arroyos, conocidos hoy por el Lu-
dueña y el Saladillo, razón por la cuál se le denominaba "Pago de
los Arroyos". Rodeado el lugar elegido por una tierra fértil y sin
accidentes geográficos, hizo de sus habitantes, expertos trabajado-
res del suelo y creadores de la primera riqueza del país, de la cuál
llegaron a ser los mayores exportadores, usando, para cargar los bu-
ques, las barrancas naturales que el Paraná acaricia.-

Por todos esos factores, su progreso fué pronto y cons-
tante, y encontremos un índice de ello en el ritmo del crecimiento
de la población rosarina, cuyos censos nos dan las siguientes canti-
dades:

Año 1763	-	250 habitantes	
" 1801	-	400	"
" 1815	-	763	"
" 1842	-	1.500	"
" 1851	-	3.000	"
" 1858	-	9.785	"
" 1869	"	23.169	"
" 1887	-	50.914	"
" 1895	-	91.669	"
" 1900	-	112.461	"
" 1906	"	150.685	"
" 1914	-	222.592	"
" 1923	-	292.596	"
" 1924	-	296.754	"
" 1928	-	450.000	"
" 1938	-	515.000	"

El crecimiento de la población, acompañado por su de-

desarrollo económico, más el de la zona adyacente, trajeron, como corolario, la presencia de problemas propios a toda comunidad en evolución.-

Promediaba el año 1852 y causas políticas separaron a la familia argentina. Producida la segregación de Buenos Aires de la Confederación, Urquiza establece, por medio de la ley N° 70 del año 1856, los derechos diferenciales para atraer directamente a los puertos de la Confederación al comercio exterior, y debilitar en esa forma a la aduana de Buenos Aires, y al efecto, señaló a Rosario como puerto principal de la Confederación.-

Ya anteriormente, el 28 de Agosto de 1852, Urquiza al reglamentar las aduanas nacionales, declaró al Rosario puerto habilitado con aduana, y por ley del 5 de Agosto de 1852, se le designó ciudad.-

Comienza así, a vislumbrarse el nacimiento de una ciudad y de un puerto que, en breve plazo, habían de convertirse en los segundos de nuestra República.-

Según la crónica del Dr. Ricardo Foster, en el año 1840 llegó a Rosario el primer buque a vapor, llamado "Le Flambeau" y en 1854, cuando la población de Rosario alcanzaba a 4.000 habitantes, entraron a su rudimentario puerto 229 barcos con un desplazamiento total de 7.500 toneladas.-

La llegada de barcos trayendo mercaderías del exterior, hizo multiplicar los desembarcaderos particulares que encontraban facilidad para la carga, debido a la altura de las barrancas naturales desde las cuáles se deslizaban los productos agrícolas del país por medio de canaletas, sistema que, aún hoy, se practica en gran escala.-

De los primitivos muelles rosarinos, el más importante

fué el denominado de " Comás " hasta el cuál llegaba el F.C. O. Santafecino. En el año 1880, cuando la población de Rosario alcanzába a 50.000 habitantes, el movimiento portuario registró las siguientes cifras totales:

UNIDADES		TONELADAS	
<u>Buques</u>	<u>Veleros</u>	<u>Buques</u>	<u>Veleros</u>
1.541	2.929	347.975	143.665
Importación:	9.982.231 pesos fuertes		
Exportación:	11.356.498 " "		

El porvenir y el papel que, natural y económicamente, debe desempeñar el puerto del Rosario de Santa Fé, se evidenció de inmediato. La zona que debe servir y favorecer es inmensa, y comprende al tráfico comercial de países vecinos. Así lo entienden los gobernantes y, en el año 1889, el gobierno de Córdoba encomienda al Ingeniero Luis A. Huergo el estudio de un canal de navegación que se extendería desde Córdoba al Paraná, siendo alimentado por las aguas de los ríos Primero, Segundo y Tercero. El ingeniero Huergo presentó sus conclusiones un año después. El canal se proyectó desde Córdoba a San Lorenzo, teniendo una longitud de 453 kilómetros y su costo alcanzaba a \$ 18.000.000.- m/l. Este proyecto, que había significado una amplia ventaja económica para el " hinterland " del puerto, no fué concretado pero se le actualizó en el año 1927, fecha en que los gobiernos de Córdoba y Santa Fé nombraron una comisión para renovar su estudio y cuya conclusión fué que el canal costaría, según presupuesto, \$ 27.500.000.- m/l.-

b) Legales.-

En el año 1889 se importaba por los distintos muelles particulares, ubicados entre los arroyos Ludueña y Saladillo, el 18% del total del país, demostrando así, el incremento comercial de ese puerto. Reiteradas peticiones de la población, en el sentido de que el Gobierno Nacional dotara a Rosario de un puerto tal como las crecientes necesidades lo exigían, tuvieron su máxima expresión en el decurso del año 1899. Las crónicas de la época evidencian, documentalmente, la imperiosa necesidad de un puerto. En el año 1885, el Rosario disponía de tres amplios muelles particulares y un gran murellón, terraplén y muelle construido por el Gobierno Nacional; existían, además, 27 embarcaderos particulares para las operaciones de importación y exportación, con diversas y limitadas comodidades. En esa situación, el puerto que reclamaba el pueblo del Rosario, era, más que otra cosa, la facilidad para descargar las mercaderías de importación, por cuanto las construcciones existentes y las barrancas naturales, según hemos mencionado, facilitaban la carga.-

El clamor del pueblo Rosarino es escuchado. El Gobierno Nacional presenta al Congreso un proyecto de ley por la que se llama a concurso para la construcción del puerto.-

Ese proyecto es considerado por la Cámara de Senadores, el 19 de Diciembre de 1899. Lo informa el Senador Carré, que dijo: " El Rosario no tiene puerto, en el sentido moderno y comercial de la palabra. Los buques no tienen allí comodidad alguna para descargar; descargan pues en Buenos Aires: la mercadería va por ferrocarril al interior y el buque, vacío, sube al Rosario a cargar ".-

Recuerda, además, que en el año 1872, el diputado Rawson, presentó un proyecto disponiendo que el Poder Ejecutivo, con-

tratara la construcción de muelles, aduanas, almacenes y demás obras necesarias para el Rosario. Pone de manifiesto que, por dificultades en las descargas, los buques van a Rosario con 1/3 de carga y bajan con tres veces más y que, además, debe atenderse el camino de acceso, por cuanto " un puerto sin entrada, no es puerto ". Documenta al Honorable Senado, diciendo que las construcciones a efectuarse servirían, de acuerdo al movimiento comercial de la época, para atender un volumen de 2.500.000 toneladas que suponía se lograrían en el año 1930, según las siguientes previsiones:

Movimiento para 1905:	1.310.000	toneladas
" " 1910:	1.620.000	"
" " 1920:	2.100.000	"
" " 1930:	2.500.000	"

Al día siguiente, 20 de Diciembre de 1899, el proyecto, ya aprobado por Senadores, es considerado por la Honorable Cámara de Diputados. Intervienen en el debate el Ministro de Obras Públicas, Emilio Civit y el Diputado Emilio Mitre.-

El análisis realizado al proyecto y los fundamentos expuestos, reflejan cuáles fueron las razones que determinaron al Poder Ejecutivo a decidirse para acordar la construcción y explotación del puerto a capitales extranjeros.-

El gobierno alega la falta de recursos y la apretura económica en que se encuentra el país, apenas salido de la "crisis de riqueza".-

El ministro Civit justifica esa manera de construir y explotar el puerto, diciendo que " el pago se hará con el producido mismo de las obras ". Por otra parte, no puede demorarse la construcción " desde que él importa contribuir a la prosperidad y en-

grandecimiento de más de las tres cuartas partes de la República, que desde hace largos años viene clamando por la construcción de esas obras, porque se simboliza en ella una era de prosperidad y de bienestar de que hasta ahora, desgraciadamente, no se ha podido gozar ".-

Pero el Diputado Emilio Mitre, cuyas palabras son confirmadas por los hechos, siente alguna aprehensión y se anticipa a la realidad al decir: " Quería hacer simplemente esta objeción al proyecto presentado, con el cuál discrepo fundamentalmente en cuanto entrega la obra a la explotación de una empresa ". Contesta a esta observación, el Ministro: " Pero la observación del señor diputado, en mi concepto, no tiene mayor fundamento, desde que el proyecto establece que las tarifas que deben cobrarse por la explotación de ese puerto, serán fijadas previamente en los pliegos de condiciones que van a servir de base para el concurso, y que esas tarifas serán revisadas cada cinco años y que serán modificadas o mantenidas de acuerdo entre el empresario y el Poder Ejecutivo ".

En el capítulo 2º, inciso F., veremos como la aplicación de las tarifas no condice con el criterio, ni con el espíritu, que animó la opinión del gobierno porque " los poderes públicos de la Nación no deben ser empresarios en el sentido estricto de la palabra, no deben buscar una fuente de utilidad con esas obras, sino indirectamente obtenerla por medio del aumento de la producción de la riqueza pública ".-

Con todo, el Diputado Mitre no deja de manifestar que " aplazar obras como éstas, o iniciarlas en la forma que se proyecta, equivale a estancar el progreso del país indefinidamente ".-

Si bien no compartimos totalmente, en esta oportunidad, las palabras del Diputado Mitre, es evidente que la forma ac-

tual de la explotación del Puerto del Rosario, favorece más los intereses particulares del concesionario que los de la colectividad, la que en última instancia, será la que deba pagar la expropiación de ese puerto, después de haber satisfecho durante cuarenta años, tarifas que han cubierto ese costo ya en 1927, según lo establece el informe de la Comisión nombrada por el Gobierno Provisional.-

Dentro del debate general, al considerarse el proyecto, el ministro explicó las razones por las cuáles se acordaba a la empresa concesionaria la exclusividad en la zona comprendida dentro de 20 Kms. aguas arriba y aguas abajo de donde está ubicado el puerto. Fundaba ese privilegio diciendo " que es una garantía de seguridad y seriedad para la empresa que solicite la construcción de las obras ".-

Esta ventaja, que a nuestro juicio es inconstitucional, puede explicarse económicamente como una manera de atraer a los capitales extranjeros que, por falta de nacionales, nos son tan necesarios y que, en otras inversiones y por otras leyes, reciben también suficiente compensación. Y se aclaró también, en esa ocasión, que podían aceptarse, por el gobierno, las ampliaciones necesarias en las obras portuarias " pero siempre que no se altere la fecha dentro de la cuál las obras volverán al poder de la Nación ".

Finalizada la exposición del Ministro Civit y agotado el debate, se aprueba el proyecto con lo cuál queda convertido en la Ley N° 3885, cuyo texto es como sigue:

Artículo 1°: El Poder Ejecutivo abrirá un concurso, por un plazo no mayor de seis meses, para la construcción y explotación de un puerto comercial en el Rosario de Santa Fé, de acuerdo con las disposiciones de la presente ley.-

Artículo 2°: Las obras deberán ejecutarse en un plazo no mayor de cinco años, y comprenderán:

1°.- La construcción de tres mil o más metros de muelles que permita la atracada a buques de seis metros cincuenta centímetros (6 m.50) de calado mínimo, y el terraplamiento de los terrenos adyacentes a dos metros ochenta centímetros (2 m.80) arriba del cero de la escala de dicho puerto.-

2°.- La construcción de edificios para oficinas nacionales, tinglados, almacenes, depósitos, elevadores de granos, grúas fijas y movibles, amarras, calzadas, vías férreas de servicios, estación de clasificación y distribución de vagones, balizaje, iluminación eléctrica y demás accesorios en concepto de un movimiento anual de dos millones y medio de toneladas de mercaderías.-

3°.- La unión de las vías del puerto con la de todos los ferrocarriles que llegan a la Ciudad de Rosario.-

Artículo 3°: Los interesados se comprometen a ejecutar sus proyectos por su propia cuenta y riesgo, teniendo como única compensación, el derecho de explotar el puerto por un plazo determinado, a cuyo vencimiento entregarán a la Nación las obras con todos sus accesorios, sin excepción alguna, y en perfecto estado de conservación.-

En las propuestas se indicará:

1°: El número de años por el cual se pide el derecho de explotar el puerto.-

2°: Las tarifas que regirán para la explotación del puerto. Estas tarifas no serán mayores que las que fije el Poder Ejecutivo en el pliego de condiciones, y estarán sujetas a revisión cada cinco años, de acuerdo entre la empresa y el Poder Ejecutivo.-

3°: El tanto por ciento del producido bruto del puerto, que se

entregará por la empresa al Gobierno de la Nación.-

4°: Naturaleza de las obras, modo y plazo de ejecución y costo de las mismas.-

Artículo 4°: El Poder Ejecutivo podrá igualmente aceptar cualquier otra forma de pago de las obras, con tal que no importe un desembolso inmediato para la Nación y que no afecte más rentas que las que produzca el Puerto del Rosario, ni importe una enajenación perpetua del mismo.-

Artículo 5°: El gobierno de la Nación se obligará:

1°: A mantener, por lo menos, en cinco metros ochenta centímetros (5 m.80), la profundidad en baja marea ordinaria el Paso de Martín García, y en seis metros cincuenta centímetros (6 m.50), la del curso del río Paraná hasta el Puerto del Rosario, y a balizar esta vía fluvial.-

2°: A no permitir la habilitación de ningún puerto de la costa para operaciones de ultramar, veinte kilómetros aguas arriba y aguas abajo del puerto concedido, salvo convenio entre el Poder Ejecutivo y la Empresa.-

3°: A hacer entrega a los constructores, una vez firmado el contrato respectivo, de todos los terrenos fiscales situados dentro del perímetro de las obras, y cuya ocupación sea necesaria para las mismas.-

4°: A ceder a la empresa concesionaria, una vez que ésta haya habilitado lo menos la tercera parte de las obras que debe construir, los depósitos y muelles de propiedad fiscal existentes en el Puerto del Rosario, para su explotación, en la misma forma y por el mismo plazo que los propios de aquélla, con la obligación de conservarlos y devolverlos en perfecto estado al vencimiento del contrato.-

Artículo 6°: El gobierno nacional no pagará derechos de puerto pa-

ra sus buques; cuando haga uso de instalaciones de la empresa, para carga, descarga, almacenaje o transporte de mercaderías, abonará los servicios prestados con una rebaja de cincuenta por ciento sobre las tarifas aprobadas.-

Artículo 7°: Las obras del puerto y los accesorios del servicio del mismo estarán exentos de todo impuesto nacional, provincial o municipal, y los materiales o maquinarias destinadas a su explotación o construcción, se podrán introducir libres de derechos de aduana.-

Artículo 8°: El Poder Ejecutivo exigirá a los concurrentes, que justifiquen previamente su competencia técnica como constructores y su capacidad financiera, y determinará las garantías reales que deberán acompañar a las propuestas, a los efectos de la licitación y del contrato.-

Artículo 9°: El Poder Ejecutivo aceptará la propuesta más ventajosa que se le presentare, para la construcción o explotación del Puerto del Rosario, o las rechazará todas y llamará a nuevo concurso. En el primer caso, podrá distribuir en premios a los dos proyectos que sigan en méritos al aceptado, una suma que no exceda de \$ 25.000.- o/s., y en el segundo, podrá distribuir, entre los mejores proyectos, la suma de \$ 15.000.- o/s., quedando en uno y otro caso, de propiedad del Estado los proyectos premiados.-

Artículo 10°: El Poder Ejecutivo podrá en todo tiempo, convenir con la empresa concesionaria la ejecución de nuevas obras no comprendidas en el proyecto primitivo, siempre que las necesidades del tráfico del Puerto del Rosario las hicieren necesarias, y sobre la base de pasar al dominio del Estado en la misma fecha fijada para las obras principales.-

Artículo 11°: Las obras se construirán bajo la inspección técnica del Poder Ejecutivo, y una vez libradas al servicio público, in-

tervendrá en su explotación, además de ejercer la necesaria vigilancia especial.-

Artículo 12°: Declárase de utilidad pública, la adquisición de los terrenos de propiedad privada que fueren necesarios para el cumplimiento de la presente ley, de conformidad con los planos que aprobare el Poder Ejecutivo, y siendo su expropiación por cuenta de la empresa concesionaria.-

Artículo 13°: Autorízase al Poder Ejecutivo para aceptar la jurisdicción arbitral en el contrato que firme con el concesionario.-

Artículo 14°: Los gastos que demande la ejecución de la presente ley, se imputarán a la misma.-

Artículo 15°: Queda derogada toda disposición anterior que se opusiese a la presente ley.-

Artículo 16°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

La ley sancionada daba al gobierno las directivas para la celebración del contrato de concesión, y según la situación económica y financiera del país, ya mencionada, buscó la forma de hacer las construcciones sin perder su propiedad y sin erogaciones que, por otra parte, no podía realizar.-



c) Contrato de concesión.-

Por la Ley N° 3885, del 20 de Diciembre de 1899, se faculta al Poder Ejecutivo, para abrir el concurso y extender el contrato de construcción y explotación con la persona a quien se le asigne.-

Es interesante, a título complementario, señalar las numerosas ocasiones en que se pretendió la construcción del puerto, ya sea directamente por el Estado o bien por particulares. Entre esos antecedentes encontramos por primera vez, en el contrato celebrado con el Señor Juan Canals, en 1888, y modificado durante los años 1889 y 1890, el plazo de duración de 40 años, que habría de ser adoptado más tarde, para la explotación actual, y que según veremos, no es el más extenso que haya acordado el Estado para explotaciones similares. Así encontramos que en el año 1869, fecha en que el movimiento de importación y exportación por Rosario, alcanzó a la cifra de 478.415 toneladas, conducidas por 1.877 buques de todas clases y banderas, y era evidente la necesidad de la construcción de las obras, el Departamento de Ingenieros del Ministerio de Obras Públicas, proyectó un puerto, que no mereció la aprobación del gobierno, exactamente 30 años antes de la promulgación de la Ley N° 3885.-

A continuación, en 1872, se presentó un proyecto por el Diputado Rawson que no prosperó por falta de recursos financieros.-

Cuatro años más tarde, el Honorable Congreso de la Nación, autorizó al Poder Ejecutivo por medio de una ley, a contratar con la empresa del F.C.C.A., la construcción de las obras proyectadas, garantiéndole un interés del 7% anual, pero como el sistema de expropiación adoptado no satisfizo, el contrato se de-

jó sin efecto.-

La Ley N° 930, del 5 de Setiembre de 1878, vuelve a autorizar al Poder Ejecutivo, para que contrate la construcción de las obras a que se refería la Ley de 1876, y en su cumplimiento, se licitan las obras que se asignan, el 20 de Agosto de 1880, a la única firma concurrente, que es la de los Señores Rodriguez y Cía.-

Con este contrato aparece por segunda vez, la garantía de un interés. Se explica ello, teniendo en cuenta la necesidad de estimular la inversión de los capitales extranjeros, para lograr la realización de obras públicas que tan necesarias fueron al despertar económico del país.-

Por el contrato a que dió lugar la Ley N° 930, ya mencionada, se garante a los Señores Rodriguez y Cía., un promedio líquido anual equivalente al 7% sobre el costo de las obras y por un plazo de 30 años. Discrepancias posteriores se dirimen en un pleito, y la Nación hubo de pagar la suma de \$ 207.000.- m/l., quedando rescindido el contrato.-

En el año 1883, la Ley N° 1383, autoriza a practicar nuevos estudios y establece que las obras se constituirán por "administración", pero ésto se dejó sin efecto. Llegamos así al contrato celebrado con el Señor Juan Canals, rescindido en 1890, que es el último antes de la celebración del que autoriza la Ley N° 3885.-

En el contrato Canals tienen su fuente, muchos de los artículos enumerados en el actual. Hemos visto que el plazo de concesión era de 40 años. Fijaba una inversión mínima de \$ 12.000.000.- m/l., y el concesionario cobraba los derechos de muelle, eslingaje y depósito, con arreglo a las tarifas nacionales. Vencido el plazo de concesión, todas las obras debían pasar gratuitamente a poder de la Nación.-

jó sin efecto.-

La Ley N° 930, del 5 de Setiembre de 1878, vuelve a autorizar al Poder Ejecutivo, para que contrate la construcción de las obras a que se refería la Ley de 1876, y en su cumplimiento, se licitan las obras que se asignan, el 20 de Agosto de 1880, a la única firma concurrente, que es la de los Señores Rodriguez y Cía.-

Con este contrato aparece por segunda vez, la garantía de un interés. Se explica ello, teniendo en cuenta la necesidad de estimular la inversión de los capitales extranjeros, para lograr la realización de obras públicas que tan necesarias fueron al despertar económico del país.-

Por el contrato a que dió lugar la Ley N° 930, ya mencionada, se garante a los Señores Rodriguez y Cía., un promedio líquido anual equivalente al 7% sobre el costo de las obras y por un plazo de 30 años. Discrepancias posteriores se dirimen en un pleito, y la Nación hubo de pagar la suma de \$ 207.000.- m/l., quedando rescindido el contrato.-

En el año 1883, la Ley N° 1383, autoriza a practicar nuevos estudios y establece que las obras se constituirán por "administración", pero ésto se dejó sin efecto. Llegamos así al contrato celebrado con el Señor Juan Canals, rescindido en 1890, que es el último antes de la celebración del que autoriza la Ley N° 3885.-

En el contrato Canals tienen su fuente, muchos de los artículos enumerados en el actual. Hemos visto que el plazo de concesión era de 40 años. Fijaba una inversión mínima de \$ 12.000.000.- m/l., y el concesionario cobraba los derechos de muelle, eslingaje y depósito, con arreglo a las tarifas nacionales. Vencido el plazo de concesión, todas las obras debían pasar gratuitamente a poder de la Nación.-

Antes de entrar al detalle del contrato vigente, veamos los plazos acordados para la explotación de distintos puertos del país:

<u>PUERTO</u>	<u>LEY N°</u>	<u>PLAZO</u>
Ibicuy	504	80 años
Dock Sud	2346	70 "
San Nicolás	4210	70 "
Arroyo Parejas	5574	60 "
Rosario	3885	40 "

Vemos que de las distintas concesiones acordadas, la del puerto del Rosario de Santa Fé, es la de menor plazo, lo que no obstó para que haya sido la más inconveniente para los intereses del país.-

Según las disposiciones de la Ley N° 3885, y abierto el concurso, queda éste asignado a los Señores Hersent et fils, Schneider et Cie., quienes toman a su cargo la construcción y explotación del puerto. Es necesario destacar que este contrato no fué celebrado " ad referendum ", lo que contraría las disposiciones legales al respecto.- Consta de 75 artículos; fué firmado el 16 de Octubre de 1902, y es como sigue:

Artículo 1°: Los Señores Hersent et fils, Schneider et Cie., toman a su cargo la construcción y explotación de un puerto comercial en la Ciudad de Rosario, de acuerdo con la Ley N° 3885, con la licitación de fecha 18 de Enero de 1902, con los planes aprobados que se agregan al presente contrato y las bases que a continuación se expresan.-

Artículo 2°: (Resumido) Las obras que comprende el presente contrato, son las siguientes:

Construcción de 3870 metros de muelles;

dragados y obras de corrección;

Construcción de vías férreas y calzadas;

Construcción de edificios;.....

..... todo por la cantidad total

de \$ 11.600.000.- o/s., incluyendo \$ 673.393.30 o/s.

para imprevistos y 5% para gastos de dirección y

administración.-

Artículo 3°: Mientras no se demuestre prácticamente que la renta que producirá el puerto una vez concluido, es suficiente para hacer el servicio regular de interés y amortización de la suma que importa el presupuesto máximo a que se refiere el artículo anterior, se admite que la extensión de muelles comprendidas entre el Km. 1,075, sea ejecutada según el tipo D3. lo cual importa reducir el presupuesto efectivo a la suma de \$ 9.539.933.11 o/s., a la que se agrega la suma de \$ 760.066.89 o/s., para imprevistos, elevándose por tanto el gasto total presumible bajo este concepto, a la cantidad de \$ 10.300.000.- 0/s. La alternativa de construir la sección Km. 0 al Km. 1,075 según el tipo A o el D3, se resolverá oportunamente de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16.-

Artículo 4°: El presente contrato regirá durante el término de 40 años, a contar del día de la fecha, a cuyo vencimiento todos los terrenos, muelles, edificios, maquinarias y demás accesorios de la explotación pasarán en buen estado de conservación y sin cargo alguno al poder del Estado.-

Artículo 5°: Los concesionarios se obligan a fundar una sociedad anónima, que en lo sucesivo se denominará la Sociedad o la Empresa, con un capital de ffs. 10.000.000.-, para tomar a su cargo la parte financiera de la construcción, la explotación y administración del puerto, constituirá domicilio legal en la República Argentina,

y llevará su contabilidad y demás documentos oficiales en idioma, moneda, pesas y medidas nacionales.-

Artículo 6°: La sociedad tendrá el derecho de emitir obligaciones para cubrir el monto total de las obras, garantizadas especialmente con el puerto y sus productos, de acuerdo con la ley de concesión y el presente contrato, hasta una cantidad total cuyo servicio medio anual de intereses, no pase de \$ 660.000.- o/s., durante los diez primeros años, y de \$ 972.000.- o/s., el servicio de intereses y amortización durante los treinta años siguientes.-

Artículo 7°: Las anualidades de \$ 660.000.- o/s., y de \$ 972.000.- o/s. de que habla el artículo anterior, se entienden en el concepto de la ejecución de las obras, y según el presupuesto máximo de \$11.600.000 que menciona el artículo 2°, debiendo tales anualidades disminuir en relación con la disminución del capital si se ejecutan aquéllas, según el presupuesto reducido que menciona el artículo 3°.-

Artículo 8°: El Poder Ejecutivo intervendrá por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, en la construcción de las obras, y en su explotación cuando estén libradas al servicio público, a fin de comprobar el fiel cumplimiento de los planos, pliegos de condiciones, aplicación de tarifas y buen servicio del puerto. Con este objeto, la empresa tendrá permanentemente a la disposición de aquél, todos los comprobantes de sus entradas, los planos y documentos que necesite, clasificados y ordenados, según las indicaciones que se le darán.-

Artículo 9°: (Resumido) Se refiere a la dirección de las obras.-

Artículo 10°: (Resumido) Relaciones con el público.-

Artículo 11°: La empresa será considerada como acogida a la Ley N° 3908 sobre construcción y explotación de elevadores de granes, de fecha 9 de Enero de 1906. Gozará por consiguiente de todos los privilegios que indica el Artículo 2° y demás de la ley; pero la

exención de impuestos de que trata el Artículo 4°, será por todo el tiempo de la concesión del puerto y de acuerdo con el artículo 7° de la Ley N° 3885; y las garantías que exige el Artículo 9° de la Ley de elevadores, se considerará como satisfecha por las del presente contrato.-

Artículo 12°: (Resumido) Se refiere a la ejecución de las obras.-

Artículo 13°: (Resumido) Las obras, para su ejecución, se dividirán en dos secciones.-

Artículo 14°: Las obras de corrección y defensa del Paraná, empezarán por los empalmetados de faginas en la extremidad norte, de la isla del Espinillo, del Canal Oriental, isla del Francés, fundaciones del dique a través del canal de La Quebrada y los dragados que el proyecto comprende. Una vez terminados los trabajos de corrección antes indicados, todo el tren de dragado será entregado al gobierno nacional, hecho lo cual, éste se encargará de la conservación de las profundidades de agua en el río Paraná frente al Rosario, de acuerdo con lo indicado en el proyecto.-

Artículo 15°: (Resumido). Se refiere a los elementos de dragado y a su utilización.-

Artículo 16°: (Resumido) Se refiere al plazo de ejecución de las obras.-

Artículo 17°: (Resumido) En caso de fuerza mayor los plazos de ejecución serán alargados.- Se incluirá en los casos de fuerza mayor el de insuficiencia notoria de las entradas que imposibiliten la emisión de las obligaciones mencionadas en el Artículo 6°.-

Artículo 18°: (Resumido) Manera de confeccionar los certificados de construcción de las obras.-

Artículo 19°: (Resumido) Gastos de inspección y su liquidación.-

Artículo 20°: (Resumido) Se permiten las modificaciones convenidas durante el curso de los trabajos.-

Artículo 21°: (Resumido) Facilidades acordadas a la empresa para la construcción y conservación de las obras.-

Artículo 22°: (Resumido). Convenios para el embarque de materiales destinados a la construcción.-

Artículo 23°: La Empresa podrá proponer al Poder Ejecutivo, la ejecución de cualquier trabajo nuevo o complementario en la zona del puerto, y llevado a cabo una vez obtenida su autorización. Estas obras serán concedidas por una duración total igual a la de la concesión primitiva, pero a la conclusión de ésta, pasarán a ser propiedad del Estado en las condiciones de expropiación prevista en el Artículo 61. La empresa tendrá el derecho de prolongar los muelles hasta el límite del puerto concedido, y el de construir en la zona comprendida entre estos muelles y la ribera o la Avenida de Circunvalación, diques de carana, varaderos y cualquier otra instalación complementaria que juzgue necesaria, en las mismas condiciones de este contrato. Para hacer uso de este derecho la empresa deberá requerir la aprobación previa del Poder Ejecutivo, cuando las obras exijan gastos que deban aumentar el presupuesto establecido en el artículo 2°. Las construcciones cuyo costo no se hubiese llevado en cuenta a los efectos de la amortización del capital, quedarán de propiedad de la empresa, la cual al finalizar la concesión podrá en consecuencia proceder a su extracción.-

Artículo 24°: (Resumido) La empresa podrá establecer talleres de reparaciones para su servicio o el de particulares, y el resultado queda a su cargo.-

Artículo 25°:(Resumido) Conexiones de las vías férreas que llegan al puerto.-

Artículo 26°: El Estado se compromete a conservar por lo menos en 5 m.80, en baja marea ordinaria, la profundidad del paso de Martín García y en 6 m.50 la del curso del río Paraná hasta el Puerto del Rosario, balizando debidamente esta vía fluvial. La anchura en que se mantendrán esas profundidades, será de cien metros como mínimo.- Este compromiso deberá cumplirse dentro del plazo de dos años y medio a partir de la fecha del presente contrato.-

Artículo 27°: (Resumido) Se refiere al régimen aduanero del puerto.-

Artículo 28°: (Resumido) Obligación de la empresa de presentar, dentro de los seis meses de firmado el contrato, un proyecto de reglamentación del puerto.-

Artículo 29°: Los depósitos, tinglados, almacenes, etc., del puerto, serán los únicos depósitos de aduanas del puerto y Ciudad del Rosario, y las mercaderías podrán, si conviniese a sus dueños, abonar los derechos fiscales recién al salir de ellos.-

Artículo 30°: El Poder Ejecutivo no permitirá que por punto alguno de la costa, se hagan operaciones de ultramar veinte Kms. aguas arriba y veinte Kms. aguas abajo del puerto concedido, salvo convenio entre el Poder Ejecutivo y la empresa.-

Artículo 31°: (Resumido) Una vez firmado el contrato, el Poder Ejecutivo hará entrega a la empresa de los terrenos fiscales situados dentro del perímetro de las obras, y se procederá a la expropiación de los que siendo particulares, fueren necesarios a ese efecto.-

Artículo 32°: El Poder Ejecutivo, transfiere a la empresa los derechos que le corresponden en virtud del convenio hecho con el municipio del Rosario, relativo a la Avenida de Circunvalación del puerto, aprobado por decreto de fecha 19 de Junio de 1900.-

Artículo 33°: (Resumido) Entrega de terrenos ocupados por los talleres del Ministerio de Obras Públicas para instalar en ellos talleres de la empresa.-

Artículo 34°: (Resumido) a) Entrega de edificios para uso de la empresa. b) Todas las entregas de terrenos, edificios, galpones fiscales y muelles, se entienden por el mismo plazo de la concesión del puerto, debiendo a su vencimiento volver todos ellos a poder del Estado, menos los edificios destinados a ser demolidos en la ejecución del proyecto.-

Artículo 35°: (Resumido) Fija el plazo dentro del cuál deben ser retirados los muelles particulares, ubicados en el área a ganarse al río. Queda bien entendido y convenido que todas las concesiones de muelles dentro del Puerto del Rosario, cesarán por el hecho de la firma del presente contrato, y el Poder Ejecutivo prohibirá hacer operaciones en ellos, después de un plazo no mayor de cuatro meses de haberlo requerido la empresa.-

Artículo 36°: Los materiales provenientes de extracciones, demolición de edificios, dragados, etc. quedarán de propiedad de la empresa, la que podrá disponer de ellos como mejor le parezca, salvo lo indicado en el artículo anterior.-

Artículo 37°: (Resumido) El gobierno nacional no pagará derecho de puerto para sus buques, y por el uso de las instalaciones abonará el 50% de las tarifas aprobadas.-

Artículo 38°: (Resumido) Se equiparará a la empresa concesionaria para el cobro de derechos y todo lo referente al manejo y explotación del puerto, a las oficinas públicas que se encargan de ese aspecto en el puerto de Buenos Aires.-

Artículo 39°: Las obras del puerto y los accesorios del servicio del mismo, estarán exentos de todo impuesto nacional, provincial

o municipal y la empresa podrá introducir libre de todo derecho de aduana, los materiales y maquinarias destinadas a su construcción o explotación, previa intervención de la aduana.-

Artículo 40°: Las tarifas indicadas en los artículos 44 al 45 que siguen, serán sujetas a revisión cada cinco años, de acuerdo entre la empresa y el Poder Ejecutivo, a contar desde la fecha en que principie la empresa a explotar definitivamente el puerto, salvo lo indicado en el artículo 63.-

Artículo 41°: Por tonelada de mercadería se entiende 1.000 Kgs. de peso, o un metro cúbico para mercaderías que ocupen más de un metro cúbico por 1.000 Kgs. de peso.-

Artículo 42°: Las tarifas que se convinieren en este contrato a pesos oro sellado, se cobrarán en oro sellado o en moneda de curso legal, al cambio del día en la Bolsa de Buenos Aires.-

Artículo 43°: Las tarifas aprobadas se entienden aplicables a todos los barcos que entren al puerto del Rosario, es decir, en la extensión del río Paraná, comprendida desde el arroyo Saladillo aguas abajo hasta el arroyo Ludueña aguas arriba, en una zona de 1.500 mts. de ancho contados desde la costa hacia el Este.-

Artículo 44°: Los buques que fondeen frente a la costa del Rosario, dentro de los mismos extremos Norte y Sud, pero fuera de la zona mencionada, pagarán un derecho de anclaje de cuarenta y cuatro milésimos de pesos oro (\$ 0,044 oro) por tonelada de registro, y veintidós milésimos de pesos oro (\$ 0,022 oro) los que sean exclusivamente de cabotaje bajo bandera nacional.-

Artículo 45°: (Resumido) La empresa podrá tener su cuerpo de prácticos para conducir los buques a o del puerto del Rosario.-

Artículo 46°: (Resumido) Establece los derechos de entrada.....

..... El derecho de entrada se pagará por el hecho de entrar

un buque al Puerto del Rosario. Los buques de tránsito que pasen solamente por el río Paraná, frente al Rosario, sin hacer operación alguna ni fondear, no pagarán derecho de entrada, pero los buques que fondeen en el radio del puerto, pagarán este derecho aunque no hicieren operación alguna.-

Artículo 47°: (Resumido) Los derechos de permanencia, limpieza, saneamiento y alumbrado serán los siguientes.....Para los demás detalles referentes a la aplicación de las tarifas que anteceden, servirá de norma, por analogía, la Ley N° 3756 y el decreto de fecha Diciembre 2 de 1899, referentes a derechos de puerto y muelle.-

Artículo 48°: (Resumido) Los derechos de muelles serán los siguientes.....Para los demás detalles referentes a la aplicación de las tarifas que anteceden, servirá de norma, por analogía, la Ley N° 3756 y el decreto de fecha 2 de Diciembre de 1899, referentes a derechos de puerto y muelles.-

Artículo 49°: (Resumido) Los derechos de guinches serán los siguientes.....Para los demás detalles, respecto de los derechos de guinche, servirá de norma, por analogía, la Ley de pasantes hidráulicos en el puerto de la capital (N° 3731), y el decreto reglamentario de Enero 19 de 1899.-

Artículo 50°: (Resumido) Los derechos de almacenaje, de acuerdo con la tarifa actualmente vigente en el puerto de la capital, según la ley N° 3868, serán los siguientes.....

Artículo 51°: (Resumido) Las mercaderías abonarán el derecho de eslingaje según la misma clasificación y tarifa del derecho de almacenaje; con este objeto.....Para los demás detalles referentes a la aplicación de las tarifas de almacenaje y

eslingaje que anteceden, servirán de norma, por analogía, la Ley N° 3868 sobre la materia y el decreto reglamentario de 30 de Noviembre de 1899.-

Artículo 52°: (Resumido) Los derechos de tracción serán los siguientes:

a) Todas las mercaderías o productos embarcados en el Puerto del Rosario pagarán a la empresa..

.....

b) Además del derecho fijo, establecido en el inciso que antecede, la empresa cobrará los derechos de tracción iguales a los fijados para el puerto de la Capital en la Ley N° 3730, modificada por la Ley N° 3867 y decreto reglamentario del 1° de Diciembre de 1899.-

Artículo 53°: (Resumido) Los carros particulares que entren al recinto del puerto, pagarán el siguiente derecho de peaje:.....

Artículo 54°: (Resumido) Los productos nacionales que se enumeran a continuación, embarcados por la empresa del puerto, estarán exentos de los derechos de quince, eslingaje, almacenaje y parte fija del derecho de tracción antes mencionado y pagarán de acuerdo con la siguiente tarifa:.....

Artículo 55°: Los barcos destinados a o provenientes del Puerto del Rosario, no se recargarán con ningún derecho especial por el hecho de balizamiento del Río de La Plata o Río Paraná, ni tampoco por alguna otra razón.-

Artículo 56°: La empresa podrá disminuir como le parezca las tarifas que anteceden; pero no podrá hacer tarifas diferenciales en favor de persona determinada sin hacer beneficiar de

ellas a todas las demás personas que se lo pidan en las mismas condiciones.-

Artículo 57°: El Poder Ejecutivo, en mérito de las facultades que le confiere la legislación relativa a los ferrocarriles, intervendrá para que las tarifas entre cualquier punto del país y el Puerto del Rosario, se establezcan sobre la misma base que las del mismo punto a cualquier otro puerto de la República.-

Artículo 58°: (Resumido) Relaciones entre empresa y público.-

Artículo 59°: El gobierno reconoce a la empresa el cuarenta por ciento de las entradas brutas totales del puerto, calculadas sobre la base de las tarifas aprobadas, como gasto de explotación y de conservación del puerto, no considerándose como tal las gruesas reparaciones que pudieran requerirse por siniestros ocurridos por causa de fuerza mayor o caso fortuito. El sesenta por ciento restante, se designa en este contrato como producido o entrada neta del puerto, a diferencia del producido líquido que se define en el artículo 67.-

Artículo 60°: Se entiende por entradas brutas de la empresa todas las que perciba por aplicación de las tarifas aprobadas, y eventualmente las provenientes de alquiler de terrenos, vías, edificios o cualquier otra entrada que tuviera la empresa por concepto de explotación del puerto. El Poder Ejecutivo intervendrá en la explotación, al objeto del debido control de estas entradas, y todos los comprobantes respectivos deberán ser convenientemente clasificados y redactados, y les serán presentados cuando los requiera.-

Artículo 61°: El gobierno se reserva el derecho de expropiar el puerto y todos sus accesorios en cualquier momento, con dos años de aviso previo, una vez pasados los quince años desde la fecha

de este contrato. Esta expropiación se llevará a cabo con arreglo a lo que prescribe el documento C IV (Documentos preliminares al Concurso), desde el principio hasta el fin del párrafo 3°, con la única modificación de que en el inciso 1° del párrafo 1° " y los sesenta centésimos " etc., etc., en lugar de " y los cincuenta y cinco centésimos " etc. etc.-

Artículo 62°: (Resumido) Seguro sobre las construcciones.-

Artículo 63°: Habiéndose fundado las bases financieras del concurso en los cálculos hechos por el Ministerio de Obras Públicas, de lo que resulta que aplicando el tonelaje habido en el Puerto del Rosario en 1899, las tarifas aprobadas, se hubiera obtenido la entrada bruta de \$ 1.680.000.- o/s. al año; la Empresa se compromete a adelantar las sumas necesarias para cancelar los déficits que pudieran resultar si el producido bruto del puerto no alcanzare a cubrir los gastos de explotación, más el servicio de intereses de las obligaciones durante los diez primeros años, o a cubrir los gastos de explotación del interés y amortización de las obligaciones y la amortización de las obligaciones y la amortización de las acciones durante los treinta años restantes.-

En caso de que esto ocurriese, y a fin de disminuir en lo posible los déficits anuales, las tarifas que deben regir en la explotación del puerto según lo dispuesto en los artículos 44 al 55, podrán ser prudentemente aumentadas en cualquier época, previo acuerdo de la Empresa con el Poder Ejecutivo.-

Si los anticipos acumulados como lo indica el artículo siguiente pasaren de \$ 200.000.- o/s., la empresa podrá emitir una cantidad suficiente de obligaciones para cubrir dicho déficit y estas obligaciones tendrán las mismas garantías y duración, a contar de su emisión, que las emitidas para la construc-

ción, y mientras existan obligaciones no amortizadas, subsistirá el presente contrato en toda su fuerza, a menos que el Poder Ejecutivo prefiriese amortizar inmediatamente de finalizar el período de la concesión, las obligaciones remanentes.-

Artículo 64°: Los anticipos mencionados en el artículo anterior, no habiéndose emitido las obligaciones de que se habla en el mismo, así como los intereses al 6% anual sobre el capital acciones que no hubieran sido satisfechos por falta de utilidades durante uno o más años, serán llevados a una cuenta que se saldará con las utilidades de los años sucesivos, de manera que no se considerará que el puerto produce beneficios mientras no hayan sido amortizados tales anticipos, y pagados dichos intereses sobre el capital social.- Los anticipos llevados a la cuenta mencionada gozarán del mismo interés anual del 6%.-

Artículo 65°: La sociedad podrá emitir una parte o la totalidad de las obligaciones anticipadamente, y gozarán desde entonces, de las mismas garantías que las emitidas por secciones, pero en estos casos el producido de la emisión será depositado en casas bancarias de primer orden a satisfacción del gobierno, no pudiendo ser retirados sin la aprobación del mismo y según el estado de adelanto de las obras, de conformidad con las planillas de situación mensuales.-

Artículo 66°: La parte pertinente de este contrato, será reproducida en los títulos que emita la Sociedad, autorizados con la firma de un representante del gobierno, quién controlará la emisión.-

Artículo 67°: El Poder Ejecutivo recibirá como participación de los beneficios en la explotación del puerto, el 50% de las utilidades líquidas que se calcularán como sigue:

a) Durante los diez primeros años de explotación, esta utilidad

se obtendrá descontando de las entradas brutas:

1°: El 40% por gastos de explotación conforme al artículo 59.-

2°: Las sumas necesarias para el pago de intereses de las obligaciones a que se refieren los artículos anteriores.-

3°: El saldo de la cuenta mencionada en el artículo 64 si existiese.-

4°: El 6% sobre el capital acciones comprendiendo el de las anualidades anteriores en que no se hubiera satisfecho ese interés por falta de beneficios.-

b) Durante los años restantes, la utilidad líquida se obtendrá deduciendo de las entradas brutas:

1°: El 40% por gastos de explotación conforme al artículo 59.-

2°: Las sumas necesarias para el servicio de intereses y amortización en treinta años, de las obligaciones mencionadas en los artículos anteriores.-

3°: El saldo de la cuenta mencionada en el artículo 64, si existiere.-

4°: El 6% sobre el capital acciones, más la anualidad necesaria para amortizarlo en 30 años, y las anualidades anteriores en que no se hubiera satisfecho este interés y amortización por falta de beneficios.-

Artículo 68°: (Resumido) Depósito de las utilidades que le corresponden al gobierno, en el Banco de la Nación Argentina.-

Artículo 69°: La explotación del puerto por la empresa, dará principio, de acuerdo con lo establecido en la Ley y Pliego de Condiciones del concurso, desde la fecha del presente contrato, contándose por tanto desde este día los cuarenta años que aquélla debe durar según lo estatuido en el artículo 4°, con la salvedad contenida en el artículo 63.-

Artículo 70°: (Resumido) Acuerdo sobre entrega de muelles.-

Artículo 71°: (Resumido) Tarifas que regirán hasta la habilitación total del puerto.-

Artículo 72°: (Resumido) Trabajos a cargo de la Empresa.-

Artículo 73°: Al finalizar la concesión se tasarán por peritos, los útiles y pequeñas instalaciones necesarias a la explotación, hechas por la Empresa.-

Artículo 74°: (Resumido) Constitución del tribunal Arbitral para el caso de discrepancias por interpretación del contrato entre la Empresa y el Gobierno.-

Artículo 75°: Un ejemplar de los " Documentos preliminares al Concurso ", se deposita en esta escribanía a los efectos de las referencias que se hacen en el presente contrato, y además para servir de norma de interpretación en los casos de duda.-

II

EXPLOTACION DURANTE LA CONCESION

d) Régimen legal.-

Expuestos ya algunos antecedentes de la construcción y explotación del Puerto del Rosario de Santa Fé hasta la celebración del contrato actual, que sería así como el fin de un primer capítulo, corresponde analizar el período comprendido entre el 16 de Octubre de 1902 hasta la fecha.-

En ese lapso, muchas cuestiones legales se han suscitado, por la interpretación y aplicación del contrato, entre el Estado y la empresa concesionaria. Conviene iniciar la exposición preguntando si un puerto y su explotación, deben ser considerados como elementos de servicios públicos. Evidentemente, lo son. El Estado, como misión esencial de su existencia, debe velar por que los intereses colectivos se vean incrementados y beneficiados por el trabajo honesto desarrollado en paz. La economía de un país se fortalece y desarrolla si el intercambio comercial es posible, y éste se ve grandemente estimulado con la ausencia de trabas de diverso orden (fiscales, políticas etc.) o por la buena orientación de la política económica adoptada. El gobierno debe pretender y permitir que la riqueza quede en manos de la población, porque así él también será rico, pero sucedería lo contrario si pretendiera ser rico empobreciendo al pueblo con sus excesivas demandas para cubrir el volumen de sus gastos improductivos, porque como consecuencia terminarían por ser pobres los dos. La importancia que los puertos tienen para la vida económica de los pueblos es vital, y en el patrimonio de la colectividad se registrará el resultado de la buena o mala, poca o mucha atención que se dispense a ele-

mento tan valioso.-

Por esas razones, que no son todas las que pueden derivarse del estudio de los puertos y la función que les compete, social, política y económica, el Estado debe intervenir directamente en la atención de ese servicio, que tiene el carácter de público.- Ahora bien, no siempre el Estado posee la debida experiencia ni los capitales necesarios, como para implantar y atender todos los servicios públicos que reclama la existencia y seguridad de la población. A veces, por razones de que los Estados son nuevos o pobres, se ven imposibilitados para satisfacer todos los aspectos de los problemas que supone la existencia del mismo. Pero, en esos casos, si existe un impedimento de orden material, no lo existe en el orden moral, y el Estado, consciente de su rol, recurre por tanto, a diversos medios para brindar y prodigar a la Nación los servicios que él, directamente, no puede satisfacer. Lo expuesto tiene, en nuestro país, amplia confirmación. Bástanos retrotraer el pensamiento sobre los pasajes de nuestra historia política y económica, para tener la evidencia de cuantos afanes y cuantos desvelos sintieron y sufrieron los próceres de nuestra Patria, que ansiosos de su progreso social, político y económico, carecían de los medios necesarios para su materialización. Las "Bases", de Alberdi, que informa a nuestra Constitución, la más libérrima del orbe, trata intensamente el problema de nuestro despertar económico, que si ya en 1853 preocupaba a los hombres de nuestra organización, hoy, a 87 años de ese entonces, preocupa por su robustecimiento e independencia. El Estado no podía hacer todo lo que el país reclamaba. Pero, podía permitir que otra entidad lo hiciera. Esa fué la directiva que por muchos años siguieron nuestros gobiernos, y con la cuál es

imposible disentir, porque sería desconocer la realidad económica subsiguiente a nuestra emancipación política.- Con ese principio, el país tuvo ferrocarriles, puertos, teléfonos, luz etc. etc. El Estado dejaba así en manos de particulares, la atención de los servicios públicos que no podía brindar, pero cuya atención, como alta finalidad social y económica, paulatinamente debe asumir. En lo que al Puerto del Rosario se refiere, no debemos olvidar que en el momento de suscribirse el contrato, había llegado a ser imperiosa la necesidad de dotar a la segunda ciudad de la República, de las instalaciones portuarias adecuadas a la importancia de su comercio. Si se recorren las publicaciones de la época, puede comprobarse que se trataba de una aspiración unánime que los poderes públicos no habían podido satisfacer.-

Al no poder el Estado atender esos servicios, permite su atención trasladándolos por medio de contratos o de concesiones. En ambos casos, una parte da y la otra acepta la atención de un servicio que interesa y afecta a la comunidad.-

Si bien por el contrato o por la concesión, el Estado deja que otra persona brinde esos servicios mediante una remuneración prefijada, no es suficiente que esos servicios se cumplan; deben atenderse teniendo en cuenta que están destinados a la utilidad pública.- La empresa o el concesionario persigue una finalidad comercial al atender los servicios públicos, y por ende, se desentiende del aspecto de la conveniencia y utilidad pública, cuidando más el aspecto lucrativo. Entonces el concedente, es decir el Estado, debe poner las cosas en su lugar y hacer que el concesionario respete el principio básico, es decir, el de utilidad pública, que distingue al servicio concedido. Quedaría esto, acorde con lo que los tratadistas del derecho administrativo sostienen. " El sistema legal

establecido en las leyes de FF.CC., tiende exclusivamente a regular el servicio en la forma que lo haría el Estado por gestión directa, atendiendo siempre a la utilidad pública, cuya apreciación está sometida al Estado, y por tanto, ningún interés privado puede superponerse a la voluntad y consideración del concedente " (R. Bielsa. Derecho Administrativo). Queda así establecido que el concesionario no debe alterar la condición implícita que tiene toda concesión de servicios públicos. Evidentemente, toda inversión financiera pretende y persigue un rédito. Determinar que rédito corresponde a la inversión efectuada por el concesionario, sin afectar a la equidad, es tarea que debe quedar en manos del poder concedente, que también debe contemplar el plazo por el cual la concesión fué acordada.-

Al respecto dice Jezé, citado por el Dr. E. Bulnes, (Publicación del Ministerio de Obras Públicas): " La remuneración consiste siempre en el derecho conferido por la administración al concesionario, de percibir en su provecho sobre los que utilizan el servicio público, una imposición durante todo el término de la concesión. Esta imposición tiene la naturaleza jurídica de una tasa, en el sentido técnico de la palabra, es decir, de un impuesto especial. La explotación de un servicio público puede ser concedida, a priori, como onerosa o remunerativa. Las ventajas concedidas al concesionario y las cargas que le son impuestas, deben balancearse de manera a formar la contraparte de los beneficios probables y de las pérdidas previstas. En todo contrato de concesión está así implícita como un cálculo, la equivalencia honesta entre lo que es acordado al concesionario y aquéllo que se exige de él ". Vemos entonces, que los contratos o las concesiones para explotar servicios públicos, no son contratos de derecho común, en los cuáles lo estipulado es la ley de las partes. Las normas establecidas y aceptadas

en los contratos o concesiones, para la explotación de servicios públicos no pueden oponerse al interés colectivo, y tampoco pueden impedir al Estado el desconocimiento de esa concesión o de ese contrato, cuando ese mismo interés fuese violado o desconocido. Escapa, en consecuencia, a los moldes jurídicos de los contratos corrientes. El Estado contrata, en esos casos, no como entidad privada, sino como entidad pública, para poder así velar y defender mejor los intereses de la Nación.-

En el caso de Puerto del Rosario de Santa Fé, es evidente que el contrato de concesión es de derecho público. El Estado, autorizado por la Ley N° 3885, acordó a una entidad privada, la explotación de un puerto, es decir, un servicio público. Ese contrato de concesión no puede supeditar el bienestar colectivo al interés privado, pero debe contemplar el justo y equitativo rendimiento al capital invertido, en base a la duración de la concesión y el costo de los servicios prestados. El régimen legal del Puerto del Rosario, está determinado por la Ley N° 3885, el contrato de concesión y las manifestaciones interpretativas expresadas y aprobadas por las partes (Decreto del 29 de Noviembre de 1935).-

En general, las partes tienen determinadas las siguientes obligaciones y derechos:

I) a) Obligaciones del Estado

Por el artículo 14°: Mantener las profundidades de agua en el Río Paraná, frente al Rosario, de acuerdo a lo establecido en el proyecto.-

Por el artículo 26°: Conservar por lo menos en 5 m.80, en baja marea ordinaria, la profundidad del Paso de Martín García, y en 6 m.50 la del curso del Río Paraná, hasta el Puerto del Rosario.-

Por el artículo 30°: Impedir que por punto alguno de la costa se hagan operaciones de ultramar 20 Kms. aguas arriba y 20 Kms. aguas abajo del puerto concedido, salvo convenio entre el Poder Ejecutivo y la empresa.-

Por el artículo 31°: Entregar a la empresa los terrenos fiscales situados dentro del perímetro de las obras, necesarios a tal efecto.-

Por el artículo 32°: Transferir a la Empresa los derechos que le corresponden según el convenio hecho con el Municipio de Rosario, relativo a la Avenida de Circunvalación del puerto, el 19 de Junio de 1900.-

Por el artículo 33°: Entregar los terrenos ocupados por los talleres del Ministerio de Obras Públicas, para instalar en ellos los talleres de la empresa.-

Por el artículo 34°: Entregar edificios para uso de la Empresa, los que deben ser devueltos al Estado, al vencimiento de la concesión, menos los demolidos para la ejecución del proyecto.-

Por el artículo 35°: Prohibir toda operación en los muelles particulares cuya concesión debe caducar desde el momento de la firma de este contrato.-

Por el artículo 59°: Reconocer a la empresa el 40% de las entradas brutas totales del puerto, calculadas sobre la base de las tarifas aprobadas, como gasto de explotación y de conservación del puerto, no considerándose como tal las reparaciones originadas en otras causas que el desgaste normal.-

Por el artículo 73°: Abonar a la empresa, previa tasación, al término de la concesión, los útiles y pequeñas instalaciones necesarias a la explotación del puerto, que no hubieran sido incluidos en el presupuesto.-

Por el artículo 74°: Recurrir al Tribunal Arbitral por divergencias

con la empresa sobre la aplicación o interpretación de este contrato.-

b) Derechos del Estado

Por el artículo 4°: Recibirse, al término de los cuarenta años, del puerto y sus obras, siempre que de acuerdo con el artículo 63, no existan obligaciones sin amortización.-

Por el artículo 8°: Intervenir, para su contralor, en las construcciones de las obras, explotación, tarifas y servicios.-

Por el artículo 37°: Sus buques no pagarán derecho de puerto, y por el uso de las instalaciones, abonará el 50% de las tarifas aprobadas.-

Por el artículo 40°: Revisar cada 5 años, de acuerdo con la empresa, las tarifas del puerto.-

Por el artículo 57°: Intervenir para que las tarifas entre cualquier punto del país y el Puerto del Rosario, se establezcan sobre la misma base que las del mismo punto o cualquier otro puerto de la República, según las facultades que le confiere la legislación relativa a ferrocarriles.-

Por el artículo 60°: Intervenir en la explotación al objeto del debido control de las entradas, y requerir los comprobantes necesarios.-

Por el artículo 61°: Expropiar el puerto y todos sus accesorios en cualquier momento, con dos años de aviso previo, después de quince años de la fecha del contrato.-

Por el artículo 66°: Contralorear la emisión de títulos de la Empresa.-

Por el artículo 67°: Recibir, como participación de los beneficios en la explotación del puerto, el 50% de las utilidades líquidas.-

II b) Obligaciones y derechos del concesionario

En principio, le corresponden los derechos que son obligaciones para el concedente y tiene las obligaciones que son, a su vez, derechos para el Estado. Pero, por el contrato, se agregan a lo anterior, otras disposiciones.-

a) Obligaciones del concesionario

Por el artículo 5°: Fundar una Sociedad Anónima con un capital de ffs. 10.000.000.- para tomar a su cargo la parte financiera de la construcción, la explotación y administración del puerto, constituir domicilio legal en la República Argentina y llevar su contabilidad y demás documentos oficiales en idioma, moneda, pesas y medidas nacionales.-

Por el artículo 72°: Queda a cargo de la empresa, la conclusión y refuerzo del muelle que se construya por el Ministerio de Obras Públicas, el relleno de los terrenos ganados al río, el dragado del lecho del río frente a este muelle hasta la costa, menos 6 m.50 y la reparación del muelle y depósitos fiscales, así como las demás obras complementarias que figuren en el proyecto aprobado.-

b) Derechos del concesionario

Por el artículo 6°: Emitir obligaciones para cubrir el monto total de las obras, garantizadas especialmente con el puerto y sus productos, de acuerdo a lo fijado por este artículo.-

Por el artículo 11°: La empresa será considerada como acogida a la Ley N° 3908 y gozará de los privilegios del artículo 2° y demás de la ley, pero la exención de impuestos de que trata el artículo 4°, será por todo el tiempo de la concesión del puerto y de acuerdo con el artículo 7° de la Ley N° 3885.-

Por el artículo 39°: Introducir libre de todo derecho de aduana los materiales, y maquinarias destinadas a su construcción o explotación previa intervención de la aduana.-

E.) MOVIMIENTO COMERCIAL Y ZONA DE INFLUENCIA.-

1°) Zona de influencia

La importancia del Puerto del Rosario, queda suficientemente abonada al decir que es el segundo puerto de la República Argentina. Como veremos un poco más adelante, las cifras estadísticas nos dirán de la destacada significación de ese puerto, llamado a ser el puerto de ultramar de algunos países vecinos, tales como Bolivia y Paraguay. Aparte de lo que actualmente es, debe tenerse presente lo que puede llegar a ser, en un futuro no lejano, si su natural zona de influencia no sufriera la presión de intereses adversos a la economía nacional. En el último decenio, la política económica del país se interesó en lo que se ha dado en llamar "Coordinación". Ella se inició con los medios del transporte, pero se olvidó hasta la fecha, de coordinar nuestro intercambio comercial con los países americanos y aún con el mismo interior de nuestra república. Para ello es necesario organizar un plan de política económica que comprenda, a su vez, la política vial y la portuaria.-

Sirven, en esta ocasión, las palabras que Don Emilio Mitre pronunciara el 28 de Mayo de 1906 en la Honorable Cámara de Diputados: " El Puerto del Rosario tiene una importancia especial, superior a la de los otros puertos de la República. La población que contribuye a la vida y mantenimiento de los puertos, no es la población que los rodea; es la población de tierra adentro, es lo que se llama el "hinterland". El de Rosario sirve a media República y ha servido mucho tiempo al comercio de tránsito de Bolivia; de manera que este puerto tiene hasta cierta influencia internacional".

En la Tercera Conferencia Económica Nacional, se pre-

del Rosario, que podría solucionarse mediante la "tarificación con acumulación de distancia". Para ello es necesaria la reforma de la Ley N° 2873, en su artículo 67, que actualmente es como sigue: "Queda absolutamente prohibido a las empresas de ferrocarriles que sirven una misma región, celebrar entre si convenios destinados a mantener determinadas tarifas o formar un fondo común de los productos para repartirse en cualquier proporción las utilidades, y en caso de celebrarse tales convenios, cada día de su vigencia se considerará una infracción distinta".

La importancia del artículo que antecede, es grande. Perjudica por igual a usuarios y concesionarios, y en diversas ocasiones se pretendió su modificación. (En momentos de preparar este trabajo, diversos planes y proyectos del Poder Ejecutivo, consideran la explotación futura de los ferrocarriles de empresas privadas). El 21 de Mayo de 1937, el Poder Ejecutivo envió un mensaje a la Honorable Cámara de Senadores de la Nación, solicitando la modificación de este artículo. En ese mensaje, que reproducía los que presentó en 23 de Setiembre de 1935 (N° 189) y en 19 de Junio de 1936 (N° 255), se hacía notar que esa modificación beneficiaría económicamente a usuarios y explotadores. Opinamos que esa modificación debe lograrse en forma tal que, efectivamente, se traduzca en una ventaja para los usuarios y no en un nuevo privilegio o en una nueva garantía para las empresas ferrocarrileras.-

Las distintas distancias de las zonas productoras, en kilómetros, entre Buenos Aires y Rosario benefician ampliamente a Rosario, y desde luego a su puerto.-

Sin embargo el tráfico comercial está alterado por el artículo 67, que hemos mencionado, y del cuál se beneficia el Puerto de Buenos Aires. Esas distancias son:

<u>DE</u>	<u>A BUENOS AIRES</u>	<u>A ROSARIO</u>	<u>A FAVOR DE ROSARIO</u>
MENDOZA	1,049 Kms.	900 (1)	149
ITALÓ	528 "	389 (1)	139
SAN RAFAEL	974 "	834 (1)	140
SANTA EUFEMIA	563 "	300 (2)	263
VILLA VALERIA	661 "	511 (1)	150
MOLDES	619 "	462 (3)	157
VILLA DOLORES	915 "	767 (1)	148

- 1) Vía Empalme Rufino - 2) Vía Empalme Chazón -
- 3) Vía Empalme Rio IV (Km.136)

Vemos que naturalmente, y de acuerdo a los principios de la economía pura, el Puerto del Rosario debería absorber el tráfico comercial que se realiza dentro de las zonas que contienen a los puntos considerados. Sin embargo, y en perjuicio de la economía nacional, ello no es así debido a la "tarifa de tráfico común".

La construcción y habilitación de un puerto comercial en un determinado lugar, no puede ser arbitraria. Deben considerarse siempre las posibilidades futuras y cuáles son las vías de acceso, interiores y exteriores, que servirán al movimiento portuario. El elemento "vía de acceso" tiene fundamental importancia, y el progreso o decadencia de una zona determinada está condicionada, en gran parte, a la política y legislación del transporte.-

El Puerto del Rosario es un caso evidente del resultado que se obtiene, según sean las condiciones en que se permite y desenvuelve el transporte. Su "zona de influencia" que debería ser la comprendida por las provincias de Santa Fé, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, La Rioja, Catamarca y San Luis, apenas alcanza, por razones de tarifas, a los límites de la primera.-

La "zona de influencia" queda determinada de la siguiente manera:

Mercado A

Valor de la mercadería = P
 Tarifa = f
 Distancia a "M" (mercado comprador) = x

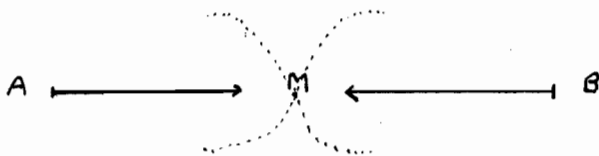
∴ Valor de la mercadería en M = p + f x

Mercado B

Valor de la mercadería = p(l).
 Tarifa = f(l).
 Distancia a "M" (mercado comprador) = x(l).

∴ Valor de la mercadería en M = p(l) + f(l) x(l)

Si las condiciones y distancia de A y B a M, son iguales, M será un mercado de igual posibilidades.

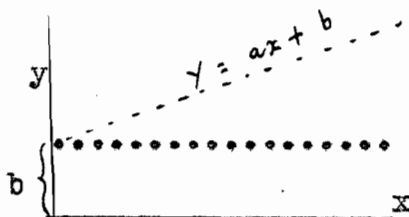


Cualquier modificación en los precios o en las tarifas alterará esa igualdad.

Conocido es el sistema "parabólico" de nuestras tarifas que recarga fuertemente las distancias cortas en beneficio de las largas.-

Toda tarifa consta de dos partes: 1° El terminal; 2° El coeficiente kilométrico, según la siguiente fórmula:

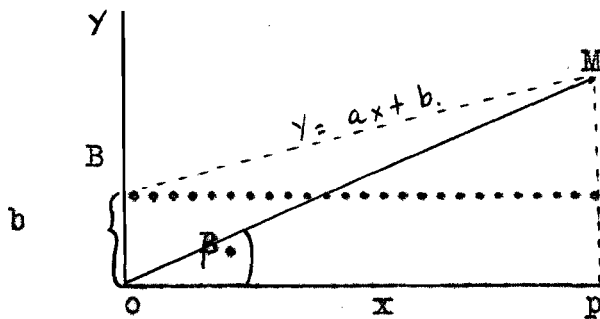
$$y = a x + b$$



b = parte fija o terminal

ax = parte variable: proporcional a la distancia.





t = tarifa

O.P. = distancia

M.P. = fletes

$$t = \frac{\text{flete}}{\text{distancia}} = \frac{m.p}{o.p} = \frac{ax+b}{x} = \frac{a+b}{x}$$

La tangente del ángulo β . disminuye con la distancia.-

El terminal es fijo, tanto para 30 kms. como para 300 Kms. y el coeficiente kilométrico va disminuyendo con la distancia. Estos dos factores se suman pues, para beneficiar a la larga distancia comparada con la corta. Pero ésto no tendría ninguna influencia sobre la afluencia al puerto del Rosario, si las vías de todas sus zonas pertenecieran a una sólo empresa, pues siempre sería más ventajoso el camino más corto. En el "tráfico común" cada empresa aplica sus tarifas en su kilometraje respectivo, en vez de aplicar una sólo tarifa al kilometraje total de ambas (Ing. E. Coni).-

Muchos esfuerzos han sido realizados para la extirpación de esta situación anómala que tiene su origen en el artículo 67 de la ley de ferrocarriles. Hasta el presente, nada se obtuvo que pudiera nivelar la desventaja antieconómica en que se encuentra la natural "zona de influencia" del Puerto del Rosario, casi totalmente derivada hacia el puerto de Buenos Aires. En la Tercera Conferencia Económica Nacional, este aspecto fué ampliamente tratado. Se puso de manifiesto en esa ocasión, que la falta de una coordinación del transporte hacía prescindir del tránsito fluvial, que es indiscutible por su baratura. Verdaderas corrientes de mercaderías

afluyen a los puertos de mayor distancia, estimulados por tarifas menores, cuya diferencia ha de compensarse luego con el encarecimiento en otras líneas de la misma empresa.-

No obstante la diferencia de costo, no se usa el transporte fluvial, y a pesar también, de las importantes poblaciones del litoral, el comercio de importación acusa hoy significativa disminución, sobre la importación de la República.-

Año	Importaciones en tns.		%
	República	Rosario	
1910	8.278.000	1.318.951	16
1939 (1)	9.756.000	782.002	8

(1) Enero-October

Habíamos considerado como comprendidas en la "zona de influencia" del Puerto del Rosario a nueve provincias, y veremos en el cuadro siguiente qué volumen de la importación de la República correspondería a los puertos de Rosario y Santa Fé, desde el año 1927 a 1937, teniendo en cuenta la población de la zona aludida. Las cifras logradas tan teóricamente, deben por cierto, sufrir una corrección motivada por los distintos poderes adquisitivos de los habitantes.-

AÑO	País			Zona de influencia (9 provincias)		En contra de Rosario y Santa Fé \$ m/l.	
	Habitantes	\$ m/l. Importación	% por Habit.	Habitantes	Importaciones \$ m/l. Realizada Le corresponde		
1927	10.639.338	1.947.282.736	215,6	3.657.870	152.418.636	788.636.772	636.218.136
1928	10.915.015	1.901.608.474	219,6	3.753.674	183.271.964	824.306.810	641.034.846
1929	11.187.681	1.959.084.898	175,1	3.848.232	210.933.971	673.825.423	462.891.452
1930	11.452.374	1.679.960.782	146,7	3.942.072	167.250.471	578.301.962	411.051.491
1931	11.657.656	1.173.828.311	100,7	4.023.421	99.387.488	405.158.494	305.771.006
1932	11.853.300	836.264.536	70,6	4.105.971	68.193.006	289.881.552	221.688.546
1933	12.029.559	897.148.929	74,6	4.181.418	62.733.997	311.933.782	249.199.785
1934	12.204.094	1.109.932.444	90,9	4.255.332	69.365.581	386.809.678	317.444.097
1935	12.376.052	1.174.981.223	94,9	4.321.814	71.137.289	410.140.148	339.002.859
1936	12.562.262	1.116.710.994	88,9	4.394.391	68.560.093	390.661.359	322.101.266
1937	12.761.611	1.557.684.380	122,1	4.471.856	99.220.166	546.013.617	446.793.451

En el cuadro que antecede hemos demostrado cuál sería (teniendo en cuenta las variaciones impuestas por el poder adquisitivo de esa población) el volumen de importación que debería corresponder a los puertos de Rosario y Santa Fé. Sería interesante separar nitidamente los totales que corresponderían a cada uno de esos puertos. Ello no se puede lograr con exactitud, pero si comparamos el porcentaje de importación actual de esos puertos, tendríamos aproximadamente, lo que corresponde a cada uno de ellos.

Las importaciones totales del país, durante los años 1937, 1938 y 1939, han sido como sigue:

Importación - " Valores de tarifa " en \$ m/l.

<u>AÑOS</u>	P a i s		Puerto Rosario		Puerto Santa Fé	
	Importó	%	Importó	%	Importó	%
1937	1.515.121.331	100	74.971.820	4,8	24.248.346	1,6
1938	1.419.438.441	100	66.738.638	4,6	15.097.725	0,98
1939	1.348.352.958	100	59.180.352	4,4	10.428.432	0,77

Para los puertos de Rosario y Santa Fé, la suma de los porcentajes de 4,8 y 1,6 respectivamente, significa el 100% de su movimiento durante el año 1937, lo que nos da, en consecuencia, que Rosario importó el 75%, y Santa Fé el 25%. -

Aplicando entonces, esos porcentajes al volumen de las importaciones que deberían efectuarse en el año 1937 por Rosario y Santa Fé, tenemos lo que corresponde a cada uno. -

13.471.631 habitantes, al mismo tiempo que de provincias nos llegan voces de advertencia, llamadas de atención sobre la existencia de un decaimiento y abandono progresivo que debilitará a toda la Nación.-

Con respecto a la "zona de influencia" del Puerto del Rosario, habíamos hablado ya de la idea de los gobiernos de Córdoba y Santa Fé que proyectaron un canal de Córdoba a Rosario, alimentado por las aguas de los ríos 1°, 2° y 3°.-

Aparte de ello, en el año 1910, se aprobaron los planos presentados por la Sociedad Domingo Selva y Cía., para la construcción de una vía férrea entre Rosario-Mendoza y Puerto Granaderos. Este proyecto fué suspendido luego de iniciado, hasta que el 14 de Mayo de 1922 el Poder Ejecutivo Nacional, celebró un convenio, ad-referendum del Honorable Congreso, con el concurso de la Sociedad Anónima, que sucedió a la primera, mediante el cuál el Estado adquirió la concesión acordada por la Ley N° 6778, los estudios, planos y el tramo de vía ya construido entre Rosario y Fuentes (Santa Fé) incluido los edificios, instalaciones, terrenos, material rodante y demás accesorios que constituyen el activo de esa empresa. Hasta la fecha este contrato no fué concluído.-

Es interesante destacar la coincidencia entre el ferrocarril proyectado hace 30 años, para atender el tráfico entre las provincias de Cuyo y el litoral, con el actual proyecto autorizado de construcción de un oleoducto por y para Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que será trazado de Mendoza a San Lorenzo. El interrogante se presenta al considerar si la inversión que demanda la construcción del oleoducto, limitado desde luego a un sólo y único servicio, no sería más productiva a la economía nacional, si se destinara a ampliar y a facilitar al mismo tiempo que se transporta el producto mineral, los medios de comunicación directa entre el litoral y las provincias cuyanas.-

La importancia del movimiento comercial de este puerto lo ha colocado en el segundo puesto en nuestra República y en uno de los primeros del mundo como exportador de cereales. Si los diversos factores que hemos analizado, y los que consideraremos en otros sub-capítulos, no gravitaran en forma tan negativa sobre el papel que a él toca desempeñar, su diferencia con el movimiento comercial del puerto de Buenos Aires, quedaría reducida a 60.43 %, sumamente inferior al porcentaje promedio de 76.72 a que hoy alcanza, según las cifras del comercio exterior del quinquenio 1935-1939.-

1º) Comparación del movimiento de Importación y Exportación por los principales puertos argentinos.-

Comercio Exterior en pesos m/n.

AÑOS	País		Buenos Aires		Rosario	
	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones
	Valores de Tarifa	Valores de Plaza				
1929	2.003.435.191	2.167.599.813	1.511.535.777	744.930.629	159.884.714	448.813.248
1930	1.713.032.966	1.395.691.317	1.292.229.848	521.085.775	127.807.446	211.829.393
1931	1.207.211.620	1.455.814.660	956.066.102	497.171.079	72.935.018	291.816.377
1932	869.769.573	1.287.782.498	711.598.431	407.843.989	58.255.120	307.136.032
1933	971.494.811	1.120.841.512	830.296.370	412.164.539	51.876.352	226.704.146
1934	1.024.949.949	1.438.433.978	878.982.170	502.420.003	52.310.056	333.111.981
1935	1.121.449.415	1.569.349.057	943.804.823	546.116.613	55.858.615	315.311.536
1936	1.168.210.827	1.655.712.396	1.001.798.607	674.910.255	53.498.722	352.548.998
1937	1.515.121.331	2.310.997.802	1.283.750.820	833.205.282	74.971.820	576.306.259
1938	1.419.438.441	1.400.452.807	1.207.286.804	556.748.702	66.738.638	222.093.344
1939	1.248.352.958	1.573.173.278	1.047.253.894	652.033.827	59.180.532	288.435.875

AÑOS	Santa Fé		Bahía Blanca		La Plata	
	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones
1929	51.049.257	166.554.448	60.720.446	220.131.591	29.633.911	174.105.830
1930	39.443.025	76.800.750	38.404.325	88.969.836	20.247.025	143.404.525
1931	26.452.470	103.645.792	23.988.096	82.788.857	14.904.082	135.381.304
1932	9.937.886	75.985.689	15.026.723	122.845.089	11.345.379	120.185.068
1933	10.857.645	52.843.054	14.136.336	132.728.835	12.628.133	105.021.770
1934	17.055.525	68.068.733	12.620.945	146.113.688	16.588.969	111.574.064
1935	15.278.674	90.273.927	18.151.354	163.955.897	25.476.229	129.835.308
1936	15.061.371	87.750.366	14.933.761	85.653.060	11.782.961	137.158.967
1937	24.248.346	93.819.814	17.886.003	142.154.632	15.697.810	170.318.458
1938	15.097.725	51.362.645	25.712.643	94.097.998	9.047.075	135.764.123
1939	10.428.432	83.909.532	17.246.984	60.719.544	14.207.625	126.204.778

Comercio Exterior, % Rosario, sobre:

Año	País			Buenos Aires		
	Import.	Export.	Total	Import.	Export.	Total
1929	7,98	21.-	14,50	10,50	60.-	26,97
1930	7,45	14,50	10,90	9,80	40.-	18,73
1931	6,04	20.-	13,70	7,60	58.-	25,09
1932	6,60	23,85	16,90	8,10	75.-	32,64
1933	5,33	20,20	13,40	6,20	55.-	22,42
1934	5,10	23,10	15,60	5,90	66.-	27,90
1935	4,98	20.-	13,70	5,90	57.-	24,64
1936	4,58	21,30	14,30	5,34	52.-	24,21
1937	4,94	25.-	17.-	4,28	69.-	30,76
1938	4,70	15,80	10,20	5,52	39.-	16,37
1939	4,74	18,30	12,30	5,65	44.-	20,45

Año	Santa Fé			Bahia Blanca			La Plata		
	Import.	Export.	Total	Import.	Export.	Total	Import.	Export.	Total
1929	313.1	269.4	279.7	263.3	203.8	216.7	539.5	257.7	298.7
1930	324.-	275.8	292.1	332.8	238.-	266.6	631.2	147.7	207.5
1931	275.7	281.5	280.3	304.-	352.4	341.6	489.3	215.5	242.7
1932	586.1	404.2	425.2	387.6	250.-	265.-	513.4	255.5	277.7
1933	477.7	429.-	437.3	366.9	170.8	189.6	410.7	215.8	236.7
1934	306.7	489.3	452.7	414.4	227.9	242.8	315.3	298.7	300.7
1935	365.5	349.2	347.8	307.7	192.3	201.6	219.2	242.8	256.4
1936	358.1	401.7	394.9	358.2	412.6	403.6	454.-	257.-	272.6
1937	309.1	614.2	551.6	419.1	405.4	406.9	477.5	338.3	350.1
1938	442.-	432.4	434.5	259.5	236.-	241.-	654.1	163.5	199.4
1939	567.4	347.8	372.4	343.1	475.03	445.85	416.55	228.54	247.56

2°) Exportación de cereales y lino por el puerto de Rosario, en toneladas.-

AÑO	T r i g o			M a í z			L i n o		
	P a í s	Rosario	% Ros.	P a í s	Rosario	% Ros.	P a í s	Rosario	% Ros.
1928	5.295.835	1.741.073	32	6.372.181	2.620.093	41	1.944.402	485.383	23
1929	6.613.342	1.884.148	30	5.047.791	2.213.903	43	1.617.487	377.279	23
1930	2.213.389	538.302	24	4.670.305	1.848.136	44	1.169.661	203.815	17
1931	3.638.682	1.080.958	29	9.767.201	3.895.182	39	1.880.274	401.927	21
1932	3.441.882	998.494	29	7.055.387	3.546.030	51	2.027.609	570.453	28
1933	3.929.223	1.018.164	25	5.018.861	2.543.308	48	1.392.315	449.529	32
1934	4.793.747	1.562.122	33	5.471.119	3.040.568	59	1.372.457	430.126	31
1935	3.860.043	853.092	22	7.051.460	3.469.006	49	1.777.632	578.726	26
1936	1.610.386	253.644	15	8.381.690	4.086.690	48	1.487.926	446.623	28
1937	3.887.195	1.419.724	37	9.087.363	3.933.983	43	1.802.048	596.233	33
1938	1.940.356	658.636	33	2.642.150	1.185.348	44	1.265.150	295.909	23

Comercio Exterior Argentino, % en pesos m/n. por los principales puertos

Valores de Tarifa - Año 1938

	Importación		Exportación		Total General	
		%		%	Importación + Exportación	%
1° Buenos Aires	1.207.286.804	85,1	556.302.145	40,1	1.763.588.949	62,8
2° Rosario	66.738.638	4,7	222.093.344	16,-	288.831.982	10,2
3° La Plata	9.047.075	0,63	135.764.118	9,8	144.811.193	5,1
4° Bahía Blanca	25.712.643	1,8	96.626.435	7,-	122.339.078	4,3
5° Santa Fé	15.097.725	1,06	51.362.651	3,7	66.460.376	2,3
Otros puertos	94.106.812	6,63	325.236.745	23,44	419.343.557	14,94
Totales del año	1.417.989.697	100	1.387.385.438	100	2.805.375.135	100

- 48 (d) -

3° Importancia mundial del Puerto del Rosario.-

Exportación de cereales y lino, en miles de toneladas

Año	Rosario	Buenos Aires	Montreal	New York
1928	4.994	3.225	5.840	2.811
1929	4.647	3.061	2.506	2.424
1930	2.635	1.050	2.257	2.544
1931	5.355	3.623	2.476	1.624
1932	4.489	2.840	3.120	1.159
1933	4.034	2.478	1.808	590
1934	4.991	1.986	1.087	734
1935	5.086	2.745	1.545	479
1936	5.088	3.083	1.874	540
1937	6.198	3.418	1.721	1.043
1938	2.343	976	2.475	2.031
T°.M°.	4.569	2.592	2.426	1.416

4° El movimiento comercial del Puerto del Rosario a través de las principales recaudaciones aduaneras, en pesos m/n.

Año	País		Bs.Aires		Rosario		La Plata		B.Blanca		Santa Fé	
	Recaudó	%	Recaudó	%	Recaudó	%	Recaudó	%	Recaudó	%	Recaudó	%
1936	306.543.598	100	279.192.943	91	10.042.553	3,27	2.811.135	0,91	2.052.422	0,64	1.698.550	0,55
1937	398.722.471	100	361.542.984	90	14.202.255	3,56	4.139.529	1,03	2.500.581	0,67	2.076.971	0,52
1938	368.549.536	100	337.356.025	91	10.305.516	2,79	2.344.574	0,63	3.137.102	0,85	1.495.179	0,40
1939	314.837.900	100	284.973.619	90	9.457.783	3,02	2.539.461	0,80	1.644.983	0,52	1.610.930	0,51

DETALLE DEL % QUE DEBERIA CORRESPONDER AL PUERTO DEL ROSARIO SOBRE EL DE
BUENOS AIRES

Año	Rosario; en pesos m/n.		-	Buenos Aires		Prom. del Quinquenio 1935-1939
	Importaciones Debió realizar	Exportaciones Realizó	Total del Comercio Exterior	Total del Comercio Exterior	% Anual	
1935	307.005.111	315.311.536	622.316.647	1.489.921.436	41.86	
1936	292.996.019	352.548.998	645.545.017	1.676.708.862	38.50	
1937	409.510.212	576.306.259	985.816.471	2.116.956.102	46.56	
1938	373.312.309	222.093.344	595.405.653	1.764.035.506	33.71	
1939	354.616.807	288.435.875	643.052.682	1.699.287.721	37.25	39.57

f) Los déficits y las tarifas . Aspecto Constitucional.-

Las tarifas que deben aplicarse a los usuarios de este puerto, como también su interpretación, han sido un inagotable sembrero de pleitos y cuestiones jurídicas entre el Estado y la Empresa concesionaria.-

El contrato de concesión se refiere a las tarifas en sus artículos 44 al 55 y parte del 63. La Ley N° 3885 se refiere a ellas en sus artículos 3°, inciso 2°) y artículo 6°.-

. Por el artículo 63, del contrato, si el producto bruto del puerto no alcanzare a cubrir los gastos de explotación y servicio y amortización de obligaciones, la empresa adelantará las sumas necesarias para cubrir dicho déficits, y cuando éste ocurra y a fin de disminuir los déficits anuales, las tarifas mencionadas podrán ser prudentemente aumentadas en cualquier época previo acuerdo de la empresa con el Poder Ejecutivo.-

En principio, los motivos que justificarían los aumentos de las tarifas fijadas por los artículos 44 al 55, serían los déficits anuales en la explotación. Veremos mas adelante, como ha funcionado esa disposición contractual.-

Antes de entrar a analizar aspecto tan importante como es el de las tarifas de este puerto, séanos permitido trasladar algunas consideraciones, sobre su incidencia en la economía, manifestadas por el Dr. Le Breton, en ocasión reciente; dice así: "En el prefacio (se refiere al libro "Ports and Terminal Facilities") se establece que es condición esencial los bajos costos de operación, y todos admiten, sin discusión, que las demoras y gastos portuarios tienen por efecto un menor precio de los productos exportados, y un mayor costo de los importados. No son como algunos creen, las empresas de navegación las que en definitiva pa-

gan las tasas y gastos de estadía de los barcos: son los productores, que reciben menos por los artículos que exportan: son los consumidores que pagan más por los productos que se importan. Al fijarse el flete, se computa con amplitud la larga planilla de gastos y remuneraciones de todo género, así como los riesgos y multas, y todo eso se suma para determinar el aumento del flete. El asunto interesa a toda la República por igual, y así, lo que ocurre en el puerto de la Capital, repérese en el de Rosario y otros de la República, dado que se ha entendido que es imposible fijar tarifas portuarias distintas y que debemos regularnos por la más onerosa".

Es sabido que el puerto de Buenos Aires es uno de los más caros del mundo. Sus tarifas son sumamente elevadas, y por aplicación del artículo 12 de nuestra Constitución, esas tarifas deben regir para todos los puertos de la República. Su texto establece: "Los buques destinados de una provincia a otra, no serán obligados a entrar, anclar y pagar derechos por causa de tránsito, sin que en ningún caso puedan concederse preferencias a un puerto con respecto a otro, por medio de leyes o reglamentos de comercio". Las tarifas que rigen para el puerto de Buenos Aires, establecidas, entre otras, por las Leyes Nos. 10357 y 11021, que comprenden a las leyes Nos. 3.666; 10.233; 3.667; 3.866; 4.928; 4.926 y 4932, son aplicadas a todos los puertos argentinos en atención a lo preceptuado por el mencionado artículo constitucional.-

Tócanos ahora considerar, si efectivamente, la aplicación de una misma tarifa a todos los puertos no crea, en oposición a la equidad, una preferencia para determinado puerto.-

A nuestro entender ello es así. Para que una tarifa sea económicamente igual, en distintos puertos, no debe pretender la igualdad numérica, sino "la igualdad de sacrificio", tal como se

persigue en la ciencia de las Finanzas para la aplicación del impuesto y como lo sostiene, también, nuestra Corte Suprema.-

Es necesario tener presente que la tarifa engloba dos conceptos:

- a) Impuestos de entrada y permanencia
- b) Derechos por servicios de puerto

En el inciso a) se comprende a los impuestos de entrada, impuesto de permanencia e impuesto de muelle. (Ley N° 11.251).-

En el inciso b) se comprenden los siguientes derechos; Faros y Balizas (Ley 11.247), derechos de visita de sanidad (Ley N° 11.244), derechos de policía marítima etc. La suma de ambos factores da, en resumen, la tarifa portuaria. La misma clasificación legal de esos factores establece un gran distinción. El factor a) es considerado impuesto; el factor b) es clasificado como derecho, lo que nos permite afirmar que la tarifa portuaria puede ser distinta en todos los puertos, sin afectar al artículo constitucional. Esto es fundado en el moderno concepto de "igualdad de sacrificio" en las cargas impositivas. El factor b) debe ser igual en todos los puertos, no así el a) que está condicionado por múltiples factores económicos y geográficos. La igualdad que persigue y establece el artículo 12, constitucional, se refiere a los derechos *y de aduana, (importación y exportación)* ~~tasas retributivas de las operaciones de carga y descarga, conservación de los servicios y amortización de los elementos que contribuyen a facilitar la navegación (faros, balizas, etc.).~~ Estas tasas deben ser iguales en todos los puertos de la República, sin atender su movimiento o su mayor o menos distancia del puerto de Buenos Aires. Lo único que no puede ni debe ser igual, es el impuesto de entrada, permanencia y muelle que paga el buque, que en mérito a

principios de sana política económica y a la ya mencionada "igualdad de sacrificio", debe ser menor a medida que se aleja de un punto de centralización económica como lo es, en nuestro país, el puerto de Buenos Aires. Esa diferenciación en el impuesto compensaría el mayor recorrido que deben efectuar los buques, con lo que se lograría distribuir más equitativamente la importación por los puertos de la Nación.-

Esto se complementaría adecuadamente, modificando el artículo 67 de la ley de ferrocarriles (para favorecer el interés colectivo, no el particular) que, evidentemente, permitirá a la exportación e importación, usar los caminos naturales de la "zona de influencia" de cada puerto.-

Las tarifas que rigen en el puerto del Rosario, son de dos clases; las generales, o comunes a todos los puertos de la Nación, y las que se especifican en el contrato de concesión, o sean tarifas de explotación. Por el artículo 63 del contrato, las tarifas en él especificadas, pueden ser prudentemente aumentadas en caso de déficits en la explotación portuaria. Por el artículo 40 se establece que las tarifas de explotación serán sujetas a revisión cada cinco años, de acuerdo entre el Poder Ejecutivo y la empresa.-

En consecuencia, el regimen que corresponde a estas tarifas está determinado por la ley y el contrato, siendo esencialmente mutable, propio, relacionado y determinado por las necesidades económico-financieras de la construcción y explotación, con prescindencia de las que rigen en otros puertos, como lo prueba el artículo 3° de la Ley N° 3.885 y los artículos 40, 56 y 63 del contrato, que hemos mencionado.-

Hasta el año 1918, y a pesar de que las tarifas del

Puerto del Rosario no se aplican a otro puerto argentino, la empresa no invoca el artículo 12 de nuestra Constitución, por razones de conveniencia.-

Hasta esa fecha aquéllas permanecen casi sin alteración, pues la reforma de 1911 (9 años después de iniciación) no acusa sino ligeras diferencias con las estipuladas en el contrato.-

Debido a la disminución del tráfico marítimo motivada por la guerra mundial, se dispuso, en 1918, un aumento del 50% sobre las tarifas del puerto de la Capital Federal. Entonces la empresa concesionaria, en su presentación al Poder Ejecutivo, solicitó, alegando la misma causal y el artículo 12 de la Constitución, que se le permitiera elevar las tarifas.-

Decía en su solicitud "que las operaciones portuarias, por su escasez, no producían las utilidades correspondientes al interés del capital invertido, gastos del mantenimiento del servicio y conservación del material en uso". Después de considerar la cuestión, el Poder Ejecutivo prestó acuerdo a la reclamación, y por el decreto del 2 de Mayo de 1918, autorizó a la empresa para aplicar en aquél, las tarifas del puerto de Buenos Aires.-

Tres años después, las tarifas del puerto de la Capital Federal, fueron elevadas en el 30%, y la empresa concesionaria procedió a hacer lo mismo, sin dar al gobierno otra explicación que la de comunicarle esa medida e invocar para ello el derecho que le otorgaba el decreto mencionado (2/5/1918).-

Esta disposición de la empresa, fué legalizada por el decreto del 22 de Julio de 1921.-

Las tarifas de este puerto, han sido continuos motivos de queja por parte del comercio que se sirve de él y que, en muchas ocasiones, se ha dirigido en ese sentido a los poderes públicos.-

Por tales razones, el Gobierno Provisional, designó una

comisión asesora para que estudiara esta cuestión de las tarifas, la que se expidió en el año 1932. En su informe después de dar cuenta de todos los detalles relacionados con el asunto, llegó a las siguientes conclusiones:

1°) Las tarifas a sancionarse para el puerto del Rosario y a regir para el quinquenio 1932-1937, deben acordarse en base a un criterio económico-financiero, con prescindencia de las del puerto de la Capital Federal, donde constituyen un renglón de los recursos generales de la Nación. Trátase en el segundo caso, de un puerto bajo el control del Estado; en el primero, bajo el regimen de una concesión.-

2°) Ellas deben formar un cuerpo propio según las normas dictadas por la Ley y el Contrato, los que han previsto su mutabilidad con independencia de la rigidez de las leyes fiscales, para vincularlas a las necesidades financiero-comercial de la construcción y explotación de ese puerto.-

3°) Los datos estadísticos revelan excesivos beneficios obtenidos por los concesionarios, los que han recuperado en el término de 27 años el capital total aportado. Tales beneficios no caben dentro de la ley de concesión y el contrato. El artículo 63 establece que "sólo en caso de déficits" las tarifas podían ser prudentemente aumentadas en cualquier época.-

4°) Las cifras registradas permiten vaticinar, que si se adoptan para el nuevo período 1932-1937, las tarifas que proponemos, y aceptando para la recaudación la mínima a esperarse, y para los egresos el máximo presumible, se cumplirán íntegramente los compromisos financieros en la forma prevista por los artículos 59 y 67, teniéndose aún un margen apreciable de beneficio.-

5°) El cuerpo de tarifa general y especial acordado por el decreto

del 5 de Mayo de 1911, permitirá en el intervalo propuesto (1932-1937), sufragar todas las necesidades financiero-económicas del Puerto del Rosario, y es expresión de las tarifas que se consideran como justas y concordantes, con sus condiciones teóricas, su situación geográfica y sus privilegios naturales".-

Las tarifas primeras del puerto, estipuladas según contrato de concesión, sufrieron diversas modificaciones, todas aumentándolas. Hemos visto que la primera modificación a las tarifas se autorizó por decreto del 5 de Marzo de 1911. Los aumentos sucesivos están determinados por las Leyes Nos. 10.357 y 11.021, que las igualaron a las del puerto de la Capital.-

Esta situación motiva la intervención de la Dirección General de Navegación y Puertos, que en su informe pasado al entonces Ministro de Obras Públicas, Dr. Roberto M. Ortiz, en fecha Mayo 2 de 1928, llega a la conclusión de que "las tarifas deben rebajarse en un 50%, por cuanto si se aplicara a un buque, en Buenos Aires, todos los recargos de Rosario pagarían \$ 1,30 o/s. por tonelada, y en cambio, en Rosario paga \$ 2,71 o/s. por tonelada". Evidentemente la pretendida interpretación literal en la aplicación del artículo 12 de nuestra Constitución, que tanto persigue la empresa concesionaria, crea desigualdades a un puerto con respecto a otro, a pesar de que cuando las tarifas del puerto de la Capital eran inferiores, la empresa se regía por el contrato.-

En vista de esos antecedentes y las conclusiones de la comisión asesora nombrada por el Gobierno Provisional, el 24 de Abril de 1933, por decreto N° 20.531 se establece que "desde el 15 de Mayo de 1933, rigen nuevas tarifas tomando como base las de 1911".-

Esta nueva situación fué impugnada por la empresa

concesionaria que pretendió la formación de un tribunal arbitral para la consideración de su posición ante el artículo 12 de la Constitución, pero el Poder Ejecutivo sostuvo el decreto mencionado, sin considerar la formación del tribunal arbitral, por cuanto los artículos constitucionales no pueden ser sometidos a la decisión de arbitros.-

Como la Sociedad Anónima Puerto del Rosario se negara a acatar el decreto, el Poder Ejecutivo se vió obligado, en fecha 19 de Mayo de 1933, a decretar lo siguiente:

Artículo 1°: Desestímase por improcedente, el nuevo recurso interpuesto por la Sociedad Anónima del Puerto del Rosario.-

Artículo 2°: La Aduana de Rosario, intimará a la Sociedad Anónima del Puerto del Rosario, al inmediato cumplimiento de lo dispuesto por el decreto de fecha 24 de Abril del corriente año, N° 20.531, bajo apercibimiento de adoptar todas las medidas que fueren necesarias al efecto, para lo cual se le faculta a requerir en su caso, el auxilio de la fuerza pública.-

Artículo 3°: Comuníquese y pase a la Dirección General de Aduanas a sus efectos.-

Los aumentos de tarifa, en casos de déficits, no deben ser permanentes, y si suspenderse tan pronto como se haya cubierto la causa originaria. El contrato de concesión asegura, en esta forma, a la empresa explotadora, que no perderá, porque cuando ello suceda se resarce de inmediato con el aumento aludido.-

Es interesante hacer notar que no se fija un máximo de utilidades a la explotación, y que esa situación es distinta a la de los ferrocarriles, quienes, si tuvieran durante tres años consecutivos, una utilidad promedio mayor al 17% sobre el 40% destinado a atender las retribuciones del capital (6,80%), el Estado intervendría para rebajar las tarifas. Esto por lo menos teóricamente.

Dentro de lo que establece el contrato de concesión son inconstitucionales, a nuestro entender, los artículos 30 y 44 que aseguran derechos de feudo al prohibir toda instalación portuaria distinta a la empresa (Art. 12 Constituc.) y al obligar el pago de determinadas tarifas a todo buque que fondee frente a Rosario aún fuera de la "zona feudal", es decir que es un derecho de tránsito en pugna con el artículo 11° de la Constitución.-

Las tarifas que actualmente rigen en el puerto, tienen su fuente en el decreto N° 72.757 del 29 de Noviembre de 1935, que establece:

Artículo 1°: " Las partes convienen que las tarifas a regir en el puerto, serán las vigentes al dictarse los decretos de rebajas de Abril 24 y Mayo 12 y 19 de 1933. Tales tarifas, entrarán en vigor a partir del 15 de Marzo de 1936 y regirán para el quinquenio 1936 a 1940, sin perjuicio de las modificaciones que de común acuerdo se disponga en el curso del mismo".-

Un rasgo característico de las tarifas de este puerto, es la inestabilidad de las mismas. Nunca ha sido posible al comercio de la región, tener la seguridad de su costo, y el último decreto sobre las mismas, no hace sino mantener esa variabilidad".



BIBLIOTECA.

g) Utilidades de explotación.-

Habíamos expuesto ya que la explotación del puerto no considera la posibilidad de resultados financieros desfavorables. Si ello ocurriere, inmediatamente se elevan las tarifas para cubrirlo o se emiten obligaciones suficientes con el mismo objeto, las que gozan de todos los privilegios y garantías de las emitidas para la construcción del puerto, según lo establece el artículo 63 del contrato.-

En consecuencia, la explotación tiene asegurado un resultado positivo que se mantiene a costa de los usuarios y, en última instancia, de la Nación.-

Por esta razón hemos denominado a este sub-capítulo "Utilidades de explotación" y no "resultados de explotación" como correspondería a toda empresa que no tuviera semejante privilegio.-

Por el artículo 67 del contrato, el Estado es socio en las utilidades de la explotación y recibirá el 50% de las mismas. Hasta el 31 de Diciembre de 1930, el Estado había recibido, en su carácter de participador en los beneficios, un aporte próximo a los 26.000.000 de pesos m/n, pero, a partir de esa fecha, y en mérito al decreto del 29 de Noviembre de 1935 que admitió y reconoció una nueva interpretación de las cláusulas monetarias del contrato, retrotrayendo sus efectos hasta 1930, los ejercicios financieros se cierran con déficits.-

Los artículos 59 y 67 del contrato, que siguen, establecen el procedimiento para obtener el resultado financiero anual.-

Artículo 59°: El Gobierno reconoce a la empresa el cuarenta por ciento de las entradas brutas totales del puerto, calculadas sobre la base de las tarifas aprobadas, como gasto de explotación y de

conservación del puerto, no considerándose como tal, las gruesas reparaciones que pudieran requerirse por siniestros ocurridos por causa de fuerza mayor o caso fortuito. El sesenta por ciento restante se designa en este contrato como producido o entrada neta del puerto, a diferencia del producido líquido que se define en el artículo 67.-

Artículo 67°: El Poder Ejecutivo recibirá como participación de los beneficios en la explotación del puerto, el 50% de las utilidades líquidas, que se calcularán como sigue:

a) durante los diez primeros años de la explotación, esta utilidad se obtendrá descontando de las entradas brutas:

1°) El 40% por gasto de explotación conforme al artículo 59.-

2°) Las sumas necesarias para el pago de intereses de las obligaciones a que se refieren los artículos anteriores.-

3°) El saldo de la cuenta mencionada en el artículo 64, si existiere (anticipos acumulados por déficits anuales).-

4°) El 6% sobre el capital acciones, comprendiendo el de las anualidades anteriores en que no se hubiera satisfecho ese interés por falta de beneficios.-

b) durante los años restantes, la utilidad líquida se obtendrá deduciendo de las entradas brutas:

1°) El 40% por gasto de explotación conforme al artículo 59.-

2°) Las sumas necesarias para el servicio de intereses y amortización en treinta años de las obligaciones mencionadas en los artículos anteriores.-

3°) El saldo de la cuenta mencionada en el artículo 64, si existiere (anticipos acumulados por déficits anuales).-

4°) El 6% sobre el capital acciones, más la anualidad necesaria para amortizarlo en 30 años y las anualidades anteriores en que

no se hubiera satisfecho este interés y amortización por falta de beneficios.-

Las directivas de este artículo, dividen correctamente dos períodos en la atención de las obligaciones: en el primero hasta el año 1913, teniendo en cuenta las dificultades de toda iniciación, se aligeran los egresos obligatorios, y en cambio, en el segundo período, que alcanza hasta 1942, además de la atención de los servicios financieros normales, se le agrega la amortización del capital y de las obligaciones.-

Los servicios del capital acciones insumen, anualmente, desde 1913 la suma de \$ 145,300.- o/s. y el de amortización e intereses de las obligaciones, tomados diversos años, alcanzó a las siguientes cifras:

Año 1913:	1.314.247,78	pesos	oro	sellado
" 1917:	1.349.039,83	"	"	"
" 1920:	1.427.994,78	"	"	"
" 1927	1.427.994,78	"	"	"
" 1930	1.433.385,92	"	"	"

En consecuencia, para el año 1930, la empresa debía atender un servicio total por \$ 1.578.685,92 o/s.-

No se alteraría la verdadera situación financiera de la empresa, si suponemos, por carecer de antecedentes sobre el resultado de los últimos años, que el monto de los servicios alcanzare a \$ 1.600.000.- o/s., desde 1931 a 1939, es decir, el mínimo presumible.-

Como esos egresos son atendidos con los ingresos del puerto, veremos a que cifras han alcanzado éstos, y a título de antecedente, en razón de que conceptos:

Recaudación Portuaria, en pesos m/n

<u>Conceptos</u>	<u>Año 1937</u>	<u>Año 1938</u>
Entrada	1.543.812.52	882.845.45
Permanencia	452.876.61	262.113.29
Muelles	876.465.72	512.782.-
Guinche	863.005.92	701.929.43
Eslingaje	939.011.23	706.001.86
Almacenaje	215.042.31	250.747.86
Plazoleta	3.659.77	3.596.39
Tracción	3.028.781.86	1.876.714.25
Guinche Extraordinario	10.733.64	3.102.27
Grúa flotante	10.676.12	2.089.45
Art. 54 (Contrato)	3.869.935.06	1.548.119.94
Venta de agua	13.408.13	6.562.84
Descarga de arena	39.720.43	25.819.32
Clasific. de mercader.	1.910.23	1.606.50
Peaje	82.080.06	63.679.63
Estadía vagones	21.067.25	6.506.36
Alquileres	779.534.24	574.387.09
Locación de Guinches	1.937.98	3.486.-
Guinches a Bodega	29.020.-	18.750.-
Cobrestantes y trasbordos	11.772.59	1.008.20
Tarifa Frigoríficos	86.175.83	86.685.02
<u>Totales</u>	<u>12.881.529.50</u>	<u>6.938.515.15</u>

Distintas Recaudaciones Portuarias

	R e c a u d a d o	
	<u>\$ o/s.</u>	<u>Equivalencia a 2,2727</u>
1934	2.961.174	6.729.940.90
1935	2.887.131	6.561.661.30
1936	3.956.674	8.992.440.90
1937	5.667.637.68	12.881.529.50
1938	3.052.946.29	6.938.515.15
1939	1.737.692.66	3.949.301.50

Sobre las cifras mencionadas, ingresos y egresos, veremos cuáles han sido los resultados anuales en base al decreto del 29 de Noviembre de 1935 y cuáles hubieran sido sin él.-

Resultados financieros, en pesos m/n

<u>Año</u>	<u>Ingreso Neto</u> (deducido 40%) (art.59 contrato)	<u>Egresos</u>	
		<u>\$ 1.600.000.- o/s.</u>	
		<u>a \$ 2,2727</u>	<u>a peso oro metá.</u>
1934	4.037.964.54	3.636.363.63	6,44 10.304.000
1935	3.936.996.78	3.636.363.63	5,80 9.280.000
1936	5.395.464.54	3.636.363.63	5,48 8.768.000
1937	7.728.917.70	3.636.363.63	5,29 8.464.000
1938	4.163.109.09	3.636.363.63	5,60 8.960.000
1939	2.369.580.90	3.636.363.63	5,90 9.440.000

Resultados, en pesos m/n.

Año	Sin decreto, a \$ o/s.		Con decreto, a \$ o/metálico	
	Superavit	Déficit	Superavit	Déficit
1934	401.600.91			6.266.035.46
1935	300.633.15			5.643.636.37
1936	1.759.100.91			2.832.535.46
1937	4.092.554.07			735.082.30
1938	526.745.46			4.796.890.91
1939		1.266.782.73		7.070.419.10

La interpretación aceptada por el Estado sobrecláusulas monetarias, ha trasladado a su cargo, pesada deuda. A las cifras deficitarias del cuadro que antecede, que suma \$ 27.364.599.60, debe agregársele la cantidad de \$ 229.952.67, que el Estado reconoció como déficits, en el artículo 7° del decreto mencionado, hasta 1934. Además deben tenerse en cuenta los tres ejercicios futuros (1940-1941 y 1942) que faltan para vencer la concesión. Las perspectivas no son halagüeñas, y si la situación anormal por la que atraviesa nuestro país no mejorara fundamentalmente, es evidente que nuestro intercambio internacional continuará disminuyendo, desmejorando así la recaudación portuaria, como ya lo evidencia el ejercicio de 1939 con respecto al de 1938.-

Admitiendo que el volumen de nuestro intercambio se mantenga como el del año 1939, no podemos admitir que el déficit portuario alcance a \$ 7.070.419.10 m/n. por año, debido a que la cotización del peso oro metálico no tiene un valor estable, y por lo contrario, tiende a valorizarse aun más. Esto nos indica que los tres ejercicios faltantes pueden arrojar pérdidas sorprendentes, y que si aceptáramos que alcanzará a un total de \$ 21.000.000.

habíamos consignado el minimum presumible.-

En resumen, las utilidades que el Estado debió haber obtenido se han transformado en obligaciones a su exclusivo cargo, en mérito a lo dispuesto por el artículo 63, cuyo monto total se compone como sigue:

1°) Déficit reconocido por decreto (art.7°) \$ 229.952.67 o/s. a 6.44	\$ 1.480.895.19 m/n.
2°) Déficits motivados por la interpretación del decreto del 29/11/35. Desde 1934 a 1939	" 27.364.599.60 "
3°) Déficits minimums presumidos, desde 1940 a 1942	" 21.000.000.- "
	<hr/>
Total	\$ 49.845.494.79 m/n.
	<hr/> <hr/>

h) Término de la concesión.-

La explotación del Puerto del Rosario de Santa Fé, que fué concedida por el término de 40 años, vencerá el 16 de Octubre de 1942.-

Se cerrará así, otro capítulo de nuestra historia financiera, que encuentra su origen en la carencia de capitales propios y en la necesidad de acordar ventajas al capital extranjero para su incorporación a nuestra economía. Inmediatamente a la construcción del puerto, las fuerzas vivas de las regiones a que él sirve se sintieron lesionadas por el choque entre los intereses de la empresa y los de la colectividad. No debieron prevalecer los primeros, pero importantes factores contribuyeron a mantener y continuar esta situación hasta época próxima en que vencerá por disposición contractual; de esos factores aludidos destacamos:

- 1°) La falta de capitales del Estado para la correspondiente expropiación.-
- 2°) La falta de estudio y análisis de esa relación contractual, en forma oficial y pública, para poner en evidencia su costo.-

En muchas ocasiones se han dejado sentir manifestaciones de desaprobación por la forma de explotación del puerto, y por la manifiesta intemperancia de los concesionarios hacia los intereses y necesidades de los usuarios; intereses y necesidades que se vinculan a los de la Nación.-

En el año 1906, es decir cuatro años después de su concesión, en la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, se consideraba la rescisión del contrato. Dijo en esa ocasión el Diputado Emilio Mitre: " Pienso que es indispensable rescindir el contrato del Puerto del Rosario, porque la administración de

este servicio público interesa al desenvolvimiento del comercio de media República, y aún de países vecinos, y será en un futuro próximo un poderoso instrumento de gobierno.-

No puede entonces estar librado a una empresa particular, manejada por accionistas extranjeros, que naturalmente, procuran el mayor beneficio pecuniario, sin preocuparse de otras consideraciones, que al gobierno del país no le es permitido olvidar.-

El aspecto del valor comercial del puerto, cuya construcción demandó \$ 11.600.000.- o/s., y que consideraremos más adelante, fué en el año 1919, un impedimento para la expropiación.-

En ese entonces se carecieron de los capitales necesarios, y actualmente, nos encontramos en idénticas condiciones.-

Los problemas que suscita al país el Puerto del Rosario, no son distintos a los de otros puertos argentinos explotados por concesiones. Es necesario encarar definitivamente la política portuaria nacional, para terminar con tanta anarquía y brindar a los intereses de la Nación los medios para su desarrollo, en los cuáles los puertos desempeñan papel tan importante y fundamental.-

En fecha 14 de Noviembre de 1923, el diputado nacional Alejandro Gancedo (hijo), presentó a la Cámara de que era miembro, un proyecto de ley sobre nacionalización de puertos (Reunión N° 77).

Por él se autorizaba al Poder Ejecutivo a emitir obligaciones por un valor de \$ 70.000.000.- m/n. para la expropiación de los puertos a adquirirse, según el proyecto de ley.-

Esos puertos, según el artículo 3° del proyecto, eran: Doek Sud, Santa Fé, White, Galván, Posadas, Madryn, Zárate, San Nicolás y Arroyo Parejas.-

Según el artículo 4°, que se refiere al puerto del

Rosario, el Poder Ejecutivo tomará posesión de él hasta tanto se resuelvan las cuestiones sometidas a arbitros, y hará su adquisición de acuerdo a su laudo".

A pesar de las innumerables y sanas presentaciones de las fuerzas productoras de su "hinterland", y del proyecto de ley para la expropiación de distintos puertos, que sería la iniciación de la política portuaria argentina, nada se ha concretado, y el país se encuentra hoy frente a los resultados de la desatención e imprevisión estatal.-

Los artículos contractuales que se refieren al vencimiento de la concesión o expropiación del puerto, son los siguientes:

Artículo 4°: El presente contrato regirá durante el término de 40 años, a contar del día de la fecha, a cuyo vencimiento todos los terrenos, muelles, edificios, maquinarias y demás accesorios de la explotación pasarán en buen estado de conservación y sin cargo alguno a poder del Estado.-

Artículo 23°: La empresa podrá proponer al Poder Ejecutivo la ejecución de cualquier trabajo nuevo o complementario en la zona del puerto, y llevarlo a cabo una vez obtenida su autorización. Estas obras serán concedidas por una duración total igual a la de la concesión primitiva, pero a la conclusión de ésta, pasarán a ser propiedad del Estado en las condiciones de expropiación prevista en el artículo 61.-

.....Las construcciones cuyo costo no se hubiese llevado en cuenta a los efectos de la amortización del capital, quedarán de propiedad de la empresa, la cuál al finalizar la concesión podrá, en consecuencia, proceder a su extracción.-

Artículo 61°: El gobierno se reserva el derecho de expropiar el puerto y todos sus anexos en cualquier momento, con dos años de aviso previo, una vez pasados los quince años desde la fecha de este contrato. Esta expropiación se llevará a cabo con arreglo a lo que prescribe el documento C IV (Documentos preliminares del Concurso), desde el principio hasta el fin del párrafo 3°, con la única modificación de que en el inciso 1° del párrafo 1° se pondría " y los sesenta centésimos ", etc.etc., en lugar de " y los cincuenta y cinco centésimos " etc.etc.

Artículo 63°: Si los anticipos acumulados, como lo indica el artículo siguiente pasasen de \$ 200.000.- o/s., la empresa podrá emitir una cantidad suficiente de obligaciones para cubrir dicho déficit, y estas obligaciones tendrán las mismas garantías y duración a contar de su emisión, que las emitidas para la construcción, y mientras existan obligaciones no amortizadas, subsistirá el presente contrato en toda su fuerza, a menos que el Poder Ejecutivo prefiriese amortizar inmediatamente de finalizar el período de concesión las obligaciones remanentes.-

Artículo 69°: La explotación del puerto por la empresa, dará principio, de acuerdo a lo establecido en la Ley y Pliego de Condiciones del Concurso, desde la fecha del presente contrato, contándose por lo tanto desde este día los cuarenta años que aquélla debe durar, según lo estatuido en el artículo 4°, con la salvedad contenida en el artículo 63°.-

Artículo 73°: Al finalizar la concesión se tasará por peritos los útiles y pequeñas instalaciones necesarias a la explotación, hechas por la empresa y no incluídas en presupuesto y el valor de esta tasación será abonado por el Poder Ejecutivo a la empresa.-

Llegado el término de la concesión se presentarán dos situaciones:

1°) El Estado se recibe, sin cargo alguno, de las obras incluídas en el presupuesto de construcción, siempre que la sociedad explotadora haya amortizado todas sus obligaciones relacionadas con la explotación portuairra.-

2°) Si existieran obligaciones con amortización pendiente, y el Estado no las pagara, la concesión continuará sin tiempo determinado.-

El Estado ha manifestado, por decreto fechado en 15 de Octubre de 1940, que el 16 de Octubre de 1942 " se dará por terminado el contrato-concesión, y la Nación se hará cargo de las instalaciones y todas las obras complementarias", con lo que se dió cumplimiento a la cláusula prevista en el artículo 61.-

En lo que respecta a las obras encuadradas en los artículos 23 y 73, no se encuentra dificultad alguna.-

Las obras de la empresa quedan de su propiedad, y las que son necesarias a la explotación, hechas por la empresa y no incluídas en el presupuesto, serán previamente tasadas y abonadas a la empresa. Se estima que las obras en estas condiciones alcanzan a un valor de \$ 3.000.000.- o/s.-

En cuanto a lo estatuído por el artículo 63 del contrato, si el Estado se hace cargo de la explotación portuaria, como así lo ha expresado por medio de su decreto del 15 de Octubre de 1940, deberá pagar además a la sociedad, una suma que actualmente se estima en \$ 49.845.494.79 m/n. y sujeta a toda clase de variaciones tendientes a su aumento. Motiva esta situación, el decreto N° 72.757, del 29 de Noviembre de 1935, que registró el resultado de los ejercicios de 1931 a 1934 y estableció la cláusula del "peso oro metálico" para la equivalencia de los créditos contra la Sociedad.-

Desde entonces, como hemos visto, la explotación portuaria acusa pérdidas por dos razones; aparte de las que podrían surgir por la disminución del tráfico internacional, como ocurrió en 1939.-

1°) Los créditos, en peso oro sellado, contra la sociedad, han sido valorizados en la misma proporción con que se desvalorizó el peso papel argentino, al procederse a la revaluación del oro en 1935, lo que exige un egreso mayor de pesos papel argentino para la atención de sus servicios de amortización e intereses.-

2°) Las tarifas portuarias, o sea el ingreso, sigue cobrándose a peso oro sellado, o su equivalente de peso papel 2,2727 por peso oro sellado, establecido por las leyes Nos. 3.871 y 12.160, en su artículo 4°, que es como sigue: " Las obligaciones estipuladas en peso oro sellado que hasta hoy pueden pagarse a 2,27 papel por peso oro, continuarán pagándose en igual forma".

En efecto; si al cobrarse por servicios portuarios, que es una operación interna, \$ 2,2727 m/n. por cada peso oro que deban pagar los usuarios, y en cambio, al girarse los servicios de interés y amortizaciones por acciones y debentures, que es una operación externa, se debe pagar por cada peso oro sellado su valor intrínseco o "metálico", que supera al valor legal y que alcanzó como promedio en el año 1939, a \$ 5.90 m/n., nos resulta una diferencia, variable con la cotización, de \$ 3,6273 m/n. entre cada peso oro cobrado en el país y cada peso oro girado al exterior. A su vez, ese déficit anual que surge de la interpretación dada por el decreto N° 72.757, es causa de una nueva emisión de debentures para cubrirlo, según lo dispone el contrato en su artículo 63, y que vuelve a originar, a su tiempo, nuevo déficit por las causas apuntadas.-

El artículo 3° del decreto mencionado, establece: " A-pruébanse las cuentas de la Sociedad por los años 1931 a 1934, rea-

Explotación Futurai) Régimen Administrativo.-

Los puertos contribuyen grandemente para el desarrollo y el progreso económico de los pueblos.-

No es posible continuar considerándolos como lugares naturales o artificiales, para que los elementos del transporte marítimo encuentren comodidades para cargar y descargar o guarecerse. Llenan una función mucho más importante. Son puertas por donde entran y salen los elementos que permiten la vida del hombre y de los pueblos. No son ya aquellos viejos puntos terminales de las rutas marítimas que apenas cubrían una función mecánica de trasbordo. Son, y se les debe considerar, puntos vitales del país donde se amalgama el trabajo y los frutos de la actividad de todos sus habitantes, que se valen de ese instrumento de la circulación económica para lograr las altas finalidades del bienestar colectivo.-

Si el puerto, dentro de los conceptos económicos modernos, ha dejado de ser un factor pasivo para transformarse en uno activo dentro de la economía nacional, merece toda la atención que se dispensa a todos los demás factores de la producción, de la circulación y del consumo.-

Un puerto deficiente en su construcción, en sus servicios y en su administración, atenta, económicamente, contra la riqueza de la Nación, como atenta una fabricación deficiente o una materia prima de mala calidad.-

La evolución de los puertos les ha dado un carácter de industriales y locales, o regionales, más que de puntos inanimados de trasbordos. Por medio de sus puertos, las distintas regiones de un país encuentran salida para sus productos o reciben las materias necesarias.-

Se erigen en sus cercanías las plantas industriales más importantes; elevadores de granos, estaciones de ferrocarriles; comercios de toda índole, y rodea a esta zona de intenso trajín productivo, una población abigarrada, activa y pasiva, consumidora y productora, que alimenta su vida con la actividad ejercida por las poblaciones del interior, a las que envía el producto de su trabajo por medio de los elementos y vías de comunicación.-

La mayor o menor organización del puerto, modifica las condiciones de ese nexo, interno y externo, a que nos hemos referido. Un engranaje costoso, lento y enmarañado no sirve para el comercio. Éste ha prosperado y fructificado, donde las trabas e impedimentos son mínimos.- Él necesita libertad de acción, simplicidad en la concepción, estabilidad, rapidez en las decisiones y conocimiento práctico de los problemas que su misma existencia crea, para que las soluciones que se adopten no lo perjudiquen en lugar de favorecerlo y estimularlo.-

Si aceptamos la definición de que el puerto es una puerta, élla, para cumplir su cometido, debe permanecer siempre abierta, o bien si se persigue una política determinada, sin cerrajo.-

Es, entonces, de fundamental importancia que la organización del puerto se adapte a la rapidez y estabilidad que exige el comercio.-

En los puertos argentinos, tal condición no se verifica. Administraciones burocráticas, expedientes frondoso, y por cualquier motivo, regímenes tarifarios discordantes con la realidad, cuantiosa intervención ministerial y prescindencia de los usuarios en su dirección, han hecho de ellos un problema muy serio.-

La carencia de celeridad en los servicios o en las

tramitaciones administrativas inciden, perjudicialmente, sobre el costo de los productos del comercio internacional que termina por gravitar sobre la economía nacional.-

Refiriéndonos al Puerto del Rosario de Santa Fé, merece especial y pronta atención, por cuanto la caducidad a breve término del contrato de concesión, permite suponer que las autoridades nacionales se harán eco de los deseos expresados, a través de tantos años, por las fuerzas productoras de la zona a que él sirve.-

Actualmente el puerto está explotado y administrado por una entidad privada, que se rige por disposiciones contractuales y atiende su propio y directo beneficio. Prontamente, como el gobierno ya lo comunicó, el puerto pasará a ser de la Nación, circunstancia ésta que debe facilitar la aplicación de nuevas normas administrativas, todas conducentes a hacer de este puerto un factor ágil y barato, lo que indudablemente, contribuirá a aumentar su importancia y significación.-

Hemos manifestado que el costo de los productos se resiente, directa o indirectamente, por los entorpecimientos (falta de celeridad o de servicios), que se originan por la existencia de una organización pesada y de ninguna elasticidad, aparte de que esos inconvenientes crean, a su vez, un aumento en las tarifas portuarias destinadas a cubrir todas las inversiones, gastos de explotación y rendimientos.-

Estimamos que la administración del puerto del Rosario, como la de todos los puertos argentinos, ^{más importantes,} debe estar a cargo de organismos autónomos, en cuya dirección deben encontrarse los representantes de los usuarios del puerto, que sin duda alguna, defenderán con precisión y conocimientos los intereses de la colectividad.-

Se tendría así, una administración en condiciones de interpretar las verdaderas necesidades y conveniencias del comercio de la zona servida por el puerto, y de adoptar rápidamente todas las medidas oportunas para colocar al puerto en su justa función de estimulante del comercio internacional.-

Al respecto, deseamos referirnos al puerto de Montevideo, administrado por la Administración Nacional de Puertos, que lo es también de todos los puertos uruguayos, y de cuyo directorio forman parte entidades representativas de las fuerzas vivas, como la Cámara Nacional de Comercio, la Cámara Mercantil de Productos del país y Centro de Navegación Transatlántica.-

Entre nosotros, el Puerto de Santa Fé, que es el de mejor administración entre los puertos argentinos, está dirigido por un organismo autónomo, según la ley provincial N° 2436 de 1934, la que determina, además, que los excedentes que produzca la explotación se destinarán a mejorar los servicios portuarios.-

i) Puerto o zona franca. Sus posibilidades.-

El Puerto del Rosario, considerado el segundo de la República, sirve a una extensa zona que, según hemos manifestado, debe alcanzar a nueve provincias, más el comercio de tránsito entre Bolivia y Paraguay, que puede ser extendido a otros países si el ferrocarril panamericano se concreta. Su situación estratégica que permite el arribo de buques de importante calado y la facilidad de su comercio de cabotaje, hacen de él un punto ideal para establecer el "puerto franco".-

En el año 1904 el movimiento portuario alcanzó a 2.803.078 toneladas y en el quinquenio 1935-1939, se obtuvo un promedio anual de 5.465.258 toneladas, demostrativas, a pesar de todos los factores adversos a su "hinterland" de la pujanza del comercio de esa zona, que aumentaría con el "puerto franco".-

Es necesario distinguir entre "zona franca" y "puerto franco". Este último concepto, es más amplio que el de "zona franca". En la "zona franca" que es apenas una parte de la superficie que ocupa el puerto, únicamente se permite el depósito de los productos o de la mercadería y en cambio en el "puerto franco", se permite la industrialización y comercialización de los productos.-

La política económica de nuestro país intensifica sus esfuerzos para la conquista de mercados americanos llamados a consumir los productos argentinos que, causas anormales, dejan sin ubicación. El establecimiento del "puerto franco" en Rosario, contribuirá grandemente para aumentar nuestro intercambio interamericano.-

Este aspecto de la "zona franca" que, según dijimos, es menos amplio que el del "puerto franco", mereció ya la atención del Estado, pero no pudo concretarse.-

El 22 de Setiembre de 1907, se sancionó la Ley N° 5.142

reglamentada por decreto del 3 de Julio de 1910, que autorizaba el establecimiento de "zonas francas" en el puerto de "La Plata" y en uno de la provincia de Santa Fé. Rosario sostiene, y con muchos méritos, que esa "zona franca" debe crearse en su puerto.-

Establecida la "zona franca" en el puerto de La Plata, ésta fracasó por diversas causas, entre ellas, "por venir los productos del exterior ya elaborados y preparados y porque los importadores encontraron más conveniente pagar derechos aduaneros y elaborar las materias primas directamente en las fábricas instaladas en la Capital Federal" (A. Ruza - Curso de Finanzas).-

El fracaso en el puerto de La Plata, debido a razones que hoy han variado, y que desaparecerán si se logra intensificar el intercambio con los países de este continente, no debe servir de ejemplo para el futuro, debiéndose por lo contrario, proceder cuanto antes a su habilitación.-

Algunos puertos de la Patagonia fueron considerados como "puertos francos" a los efectos de estimular el comercio de tan extensa y despeblada región, pero fueron desposeídos de ese carácter por cuanto contradecían la interpretación que se hace del artículo 12 de nuestra Constitución.-

Ese mismo problema se presentaría al designar a Rosario "puerto franco", y únicamente podría dotársele de "zona franca", que no es sino un depósito pero no un lugar de industrialización y comercialización.-

Además, queda por contemplar el aspecto financiero derivado del establecimiento del "puerto franco".-

Es sabido que en él no se cobran derechos y por tanto, el ingreso fiseal proveniente de derechos de aduanas y portuarios, se resentiría en considerable cifra, y es bien sabido que el Fisco

no querrá, y menos ahora, ver disminuídos recursos tan importantes dentro de nuestro presupuesto nacional, aún cuando se los reintegre por otros conceptos.-

(En el año 1936 sobre recursos presupuestos de \$ 872.803.400.-m/n, \$ 312.522.000.- m/n. correspondían a derechos aduaneros y portuarios).-

Existe una imposibilidad constitucional para transformar a Rosario en "puerto franco" pero no para dotarlo de una "zona franca", que de todos modos, será un estímulo para la actividad portuaria.-

El Estado, sin caer en extralimitaciones que aniquilan al comercio y sus iniciativas, debe tutelar los intereses generales, que son los de la Nación, y prepararla para la defensa económica.-

Actualmente muchos mercados europeos, consumidores de nuestros productos, están cerrados y se pretende compensar esa merma con la incorporación de mercados americanos, hasta ahora poco menos que olvidados. Todas las medidas conducentes al bienestar económico, son loables, y entre las primeras a adoptarse, deben encontrarse las facilidades y comodidades para el comercio, interno y externo. Ejemplo de ello nos dá un país hermano, Méjico, que por la ley del 6 de Octubre de 1920, reglamentada el 27 de Junio de 1923, declaró "libres" a cuatro de sus puertos, que son: "Salina Cruz", "Puerto Méjico", "Guayanas" y un puerto intermedio "Rincón Antonio". Los considerandos de esa ley, demuestran como el Poder Ejecutivo mejicano preveía la necesidad de crear facilidades a la producción e industrias del país, para promover su desarrollo. Transcribimos a continuación algunos de esos fundamentos, que podemos hacer nuestros:

1°) La situación geográfica del istmo de Tehuantepec (nosotros podemos decir Rosario), lo señala para servir de tránsito y de lugar de distribución comercial, tanto entre los países europeos y los de Oriente, cuanto entre la América del Norte y la América del Sur, y que precisamente para satisfacer las necesidades del tráfico internacional, fue construido y mejorado el ferrocarril Nacional de Tehuantepec.-

4°) Las extensiones aduanales deben favorecer solamente a aquellas mercancías que se encuentran de tránsito o para ser reexpedidas fuera de la Nación, y la creación de tales extensiones, no causa perjuicio a los otros puertos del Golfo o del Pacífico, que sirven para la importación o exportación de mercaderías empleadas solamente en el consumo interior o producidas en el país y, por tanto, no hay inconveniente de orden mercantil para el establecimiento de "Puertos Libres" en los extremos del istmo de Tehuantepec.-

5°) Las zonas de los "Puertos Libres" podrán servir de lugares de concentración de materias primas producidas en diversos países del mundo, y que pueden ser manufacturadas dentro de aquéllas y en general, que en los propios "Puertos Libres" pueden establecerse, en condiciones favorables, industrias para transformar cualquiera clase de materias primas extranjeras o nacionales, que ya en forma de artículos manufacturados sean reexportadas libremente para el extranjero, dejando a favor de la Nación un mejoramiento de la situación económica en general, y muy particularmente de las clases trabajadoras.-

9°) Para el mejor funcionamiento de la institución es indispensable que en la zona comprendida en el "Puerto Libre", no tengan aplicación las leyes fiscales que gravan a la industria y al comercio, puesto que esa zona se reputa neutral al efecto, y debe serlo para quitar

toda clase de trabas al desarrollo natural del "Puerto Libre", tanto más cuanto que el importe de esos gravámenes fiscales, se considerará comprendidos en el valor de las rentas e indemnizaciones que paguen los establecimientos comerciales e industriales de la zona libre, según lo determina esta ley.-

11º) Es indispensable establecer una Junta Directiva relativamente autónoma, para que se encargue de la dirección, administración y explotación de los puertos y demás empresas anexas, con el fin de hacer de ellos una organización comercial y con el objeto de conseguir la mayor descentralización, y establecer el medio más eficaz para exigir responsabilidades a los que manejan servicios públicos.-

Lo transcripto contiene magníficas directivas que, sin esfuerzo alguno, pueden aplicarse para nuestros "Puertos Libres" llegado el momento.-

En ocasión de vencer la explotación acordada sobre el Puerto del Rosario, el Estado deberá contemplar varios problemas para la explotación futura, y entre ellos, no es el menos importante el de la "zona franca".-

Habíamos dicho que el resultado obtenido en el puerto de La Plata, no debe servir de orientador, sino ser motivo de un nuevo estudio y análisis, dado que las causas determinantes han variado.-

Por otra parte, hacer de los puertos "una organización comercial, conseguir una mayor descentralización, y establecer los medios más eficaces para exigir responsabilidades" debe ser la orientación de nuestra política portuaria.-

k) Tarifas: factores y finalidades.-

Las tarifas de este puerto que, hasta el vencimiento de la concesión, están determinadas por la Ley N° 3885, y por el contrato, han sido siempre motivo para las más diversas cuestiones jurídicas, planteadas entre los usuarios y la empresa concesionaria, convirtiéndose, por esas razones, a un "instrumento de labor" como es un puerto, en un semillero de pleitos.-

Deseamos que en fecha próxima, la nueva orientación que se imprimirá al puerto, termine con esas perturbaciones que se traducen en cargas mayores para las actividades comerciales.-

La tarifa portuaria es un instrumento sumamente importante que, bien usado, coopera para estimular el desarrollo comercial y económico del "hinterland" del puerto o, en caso contrario, ser de tal manera inconsulto que debilite y hasta asfixie esa vida económica.-

La política económica seguida por un país, tiene en las tarifas aduaneras y portuarias, una llave maestra que le permitirá alcanzar sus objetos, sean estos librecambistas, proteccionistas o políticos.-

Los resultados de esos objetivos no son tema de este trabajo, pero a título de documentación, mencionaremos el aspecto político que persiguió el General Urquiza al establecer, en 1856, derechos diferenciales para los puertos de la Confederación Argentina. -

En la tarifa portuaria, como en toda tarifa que se aplique a servicios públicos, es necesario que concurran los elementos clásicos y esenciales que hacen de ella una retribución, lo más equitativa posible, por los servicios prestados.-

Esos elementos son:

- a) Uniformidad.
- b) Certeza, legalidad y publicidad.
- c) Equidad.
- d) Modicidad, exactitud y razonabilidad.

Entendemos que las tarifas que deben regir en el Puerto del Rosario, como en todo otro puerto Argentino, no deben supeditarse a las que se cobran en el Puerto de Buenos Aires. Este se distingue como uno de los puertos más caros del mundo y, en consecuencia, también lo son los demás de nuestra República por la interpretación inflexible dada al artículo 12 de nuestra Constitución.-

Es necesario dotar al Puerto del Rosario, de un régimen propio de tarifas, lo menos oneroso posible, que comprenda la significativa situación especial de ese puerto como elemento destinado a facilitar el incremento social y económico de gran parte de nuestro territorio.-

La igualdad tarifaria para nuestros puertos, es una desventaja para ellos y un privilegio para el puerto de Buenos Aires, que por ser considerado terminal y estar en condiciones de brindar servicios y comodidades de que carecen los demás, a lo que debe sumársele la política seguida para la explotación ferrocarrilera, atrae un tráfico enormemente superior al que naturalmente le corresponde, determinando, dado que las distancias mayores se imponen a las menores, recargos ficticios para productores y consumidores.-

En general, los factores que determinan el "quantum" de la tarifa de un servicio, son:

- 1°) Amortización del capital invertido y servicio de las obligaciones.
- 2°) Atención de los gastos de mantenimiento y generales.
- 3°) Utilidad para el capital invertido.

Si el Puerto del Rosario tuviera que determinar sus tarifas por el juego de los factores enunciados, es evidente que éstas se ajustarían más a los requisitos clásicos y esenciales de toda tarifa.-

En cambio, como actualmente son un reflejo de las de Buenos Aires, se aplican sin considerar los factores determinantes.-

La recaudación portuaria de Rosario fué, durante el período 1934-1939, como sigue:

Año 1934	:	2.961.174.-	pesos oro sellado
" 1935	:	2.887.131.-	" " "
" 1936	:	3.956.674.-	" " "
" 1937	:	5.667.637.68	" " "
" 1938	:	3.052.946.29	" " "
" 1939	:	1.737.692.66	" " "

Del total recaudado en los años 1937 y 1938, casi el 40% ha provenide como consecuencia de los aumentos operados en las tarifas del puerto de Buenos Aires, según las Leyes Nos. 10.357 y 11.021, como lo demuestra el siguiente cuadro:

Recaudación, en pesos oro sellado

Año	Por tarifas básicas	Por aumentos	Total Anual
1937	3.401.316.29	2.266.321.39	5.667.637.68
1938	1.847.503.61	1.205.442.68	3.052.946.29

DETALLE DE LA RECAUDACION DEL AÑO 1938

(Tarifas básicas y aumentadas, leyes 10.357 y 11.021)

<u>CONCEPTOS</u>	Tarifa Básica	Aumen to 25%	Aumento 50%	Aumento 30%	Totales \$ o/sellado
Entrada	200.633.26	2.140.66	96.035.30	89.642.78	388.452.00
Permanencia	59.664.45	781.43	28.269.38	26.614.59	115.329.85
Muellaje	116.636.83	1.398.25	55.521.91	52.067.09	225.624.08
Guinche	158.384.07	--	79.192.04	71.272.84	308.848.95
Eslingaje	159.302.99	--	79.651.50	71.686.33	310.640.81
Almacenaje	56.579.01	--	28.289.49	25.640.56	110.529.06
Plazoleta	811.48	--	405.75	365.18	1.582.41
Tracción	288.485.09	--	143.825.88	129.443.30	561.754.27
Guinche Extraordinario	700.--	--	350.--	315.--	1.365.--
Guía Flotante	551.85	--	193.42	174.09	919.36
Tarifa Especial (Art.54 del Contrato)	460.111.46	--	221.060.92	--	681.172.38
Venta de agua	2.887.65	--	--	--	2.887.65
Descarga de arena	11.360.50	--	--	--	11.360.50
Clasificación de mercaderías	706.86	--	--	--	706.86
Peaje	28.019.04	--	--	--	28.019.04
Estadía vagones	1.793.92	--	562.57	506.31	2,862.80
Alquileres	252.730.32	--	--	--	252.730.32
Locación de Guinche	1.525.92	--	--	--	1.525.92
Guinche a Bodega	8.250.--	--	--	--	8.250.--
Cabrestantes y trasbordadores	227.50	--	113.75	102.36	443.61
Tarifas frigorífico	38.141.41	--	--	--	38.141.41
Totales año 1938.....	1.847.503.61	4.320.34	733.471.91	467.650.43	3.052.946.29
Totales año 1937.....	3.401.316.29	4.791.62	1.452.745.66	808.784.11	5.667.637.68

Esas cifras de \$ 2.266.321.39 y 1.205.442.68 o/s., correspondientes a los ingresos de 1937 y 1938 respectivamente, nos demuestran como incide sobre la economía de la Nación, el sujetar a la ómbita del puerto más caro, la actividad de los demás puertos por la aplicación del artículo 12 de la Constitución, al que habría que rever.-

El total de recargos habido en las tarifas, suma desde el año 1918 al año 1935, \$ 10.138.016.19 o/s., según un informe del Ingeniero Canale, Si a esa cifra le sumáramos los recargos provenientes de los años siguientes, tendríamos el monto que corresponde por ese concepto:

			<u>\$ o/s.</u>
1918	a 1935	Suma de los recargos:	10.138.016.19
1936	- 40%	s/ingresos (estimado)	1.582.669.60
1937	- 40%	" "	2.266.321.39
1938	- 40%	" "	1.205.442.68
1939	- 40%	" " (estimado)	695.077.06
			<u><u>\$ 15.887.526.92 o/s.</u></u>

El próximo "quantum" tarifario para el Puerto del Rosario debe tender nada más que al resarcimiento y rendimiento del capital y trabajo invertido, en forma justa y razonable, que es lo que debe pretender la tarifa de un servicio público atendido por el Estado. En esa forma la utilidad, o el beneficio de la explotación se distribuye, indirectamente, a la colectividad. Si en cambio, el Estado ve en las futuras tarifas del Puerto del Rosario otro recurso Nacional, con tal criterio las aplica, no encontramos ninguna diferencia con la situación actual, excepto la permanencia en el país de las utilidades que pudiera arrojar.-

1) Construcciones necesarias y su financiación.-

Llegamos con este capítulo, al final del análisis de uno de los problemas nacionales. Hemos visto que el Estado, en razón de la revaluación del oro y de acuerdo a su manifestación de voluntad expresada por el decreto del 29 de Noviembre de 1935, deberá pagar, para que la expropiación del Puerto del Rosario tenga lugar, una cifra oscilante en \$ 50.000.000.- m/n. por déficits acumulados, y otra de \$ 3.000.000.- o/s., en concepto de construcciones, cuya equivalencia en pesos moneda nacional es imposible precisar por las fluctuaciones del peso oro "metálico" adoptado para con las cuentas del puerto.-

Pero, cualquiera fuere la cifra que el Estado deba pagar, es necesario tener en cuenta que este puerto costará mucho más, debido a las construcciones imperiosamente necesarias para que él pueda desempeñar su misión de tal y justifique los fuertes egresos que motivará.-

Las obras necesarias suman aproximadamente 20.000.000.- de pesos moneda nacional, según veremos más adelante, y deben construirse de inmediato. El plan de reformas, mejoras y nuevas construcciones portuarias, no debe contemplar sólo las necesidades del movimiento actual. Es fundamental que el puerto esté habilitado, por esas nuevas construcciones, para satisfacer con comodidad y prontitud que es ahorro para el país, las necesidades del futuro.-

En los cuarenta años transcurridos desde su habilitación el puerto ha sido insuficiente para atender el movimiento comercial normal de la zona a que debe servir, y ya desde 1904, el movimiento sobrepasó la magnitud calculada de 2.500.000 toneladas a 2.803.078 toneladas y, en el quinquenio 1935-1939 el promedio del movimiento anual ha sido de 5.465.258 toneladas. Esa incapacidad material del puerto es un factor de gran importancia que concurre, sumado a otros

factores, a explicar porqué Rosario no ha aumentado su porcentaje de importación.-

Cuando los buques de ultramar se disponen continuar su viaje hasta Rosario, se encuentran con que deben recorrer un trecho de 420 Kms. de malas vías navegables y, superado este inconveniente, les espera el del Puerto del Rosario, Con sus muelles deficientes, y escasos elementos de trabajo, la estadía del buque se prolonga más de lo que, corrientemente, corresponde a su carga o descarga y , por consiguiente, las empresas navieras deben aumentar el precio de sus fletes para poder cubrir esos gastos extras. Además, visto este aspecto por los importadores, les conviene hacer descargar sus compras en Buenos Aires, que cuenta con los elementos propios de un puerto comercial, y trasladarlas luego a las ciudades del interior por medio del camión o del ferrocarril.-

Queda explicado otro de los motivos por los cuáles la "Zona natural" a la que el puerto debe servir, se constriñe continuamente en beneficio del puerto de Buenos Aires. No de otra manera se podría justificar el alto porcentaje que, sobre el comercio internacional de la República, se realiza por el predicho puerto.-

Año 1939

<u>Conceptos</u>	Totales en pesos m/n.	Puerto Buenos Aires	Puerto Rosario
Importaciones	1.248.352.958	1.047.253.894	59.180.532
Exportaciones	1.573.173.278	652.033.827	288.435.875

En diversas oportunidades se reiteraron expresiones de deseos para que se efectuaran las ampliaciones necesarias, sobre toda de la parte Sur del puerto.-

La Dirección General de Navegación y Puertos, estudió ampliamente este aspecto basado en un proyecto presentado por la empresa concesionaria. Después de muchas alternativas y "considerando que la Cámara de Diputados de la Nación, en su sesión del 11 de Mayo de 1932, resolvió avocarse al estudio de los antecedentes relativos a este asunto, a fin de dictar oportunamente la legislación que considerara conveniente", el Poder Ejecutivo, por decreto N° 39.471 del 2 de Abril de 1934 da por concluida la gestión encomendada a la Dirección General de Navegación y Puertos, sin que hasta la fecha se haya tomado medida alguna.-

El presupuesto general de los trabajos de ampliación, presentado por la Dirección mencionada es el siguiente:

PRESUPUESTO GENERAL

<u>Indicación de las obras</u>	<u>Unidad</u>	<u>Cantidad</u>	<u>Costo m/n</u>
Muelle de hormigón amado	ml.	400	4.169.251.-
Dolplines	N°	6	720.180.-
Dragado y Relleno	m3.	3.100.000	2.325.000.-
Desmonte de Basura	"	150.000	375.000.-
Dragado a sangilones	"	800.000	800.000.-
Defensa de terraplenes			1.796.940.-
Vías férreas			3.108.543.-
Calzadas de hormigón amado			545.000.-
Puentes s/vías férreas			107.662.60
Edificios y galpones			381.143.50
Utilaje			644.689.-
Verjas y portones			203.894.-
Distribución de agua potable e incendio y desague de aguas cloacales y pluviales			279.297.44
Nivelación de terrenos y coloc. de capa tapada detosca			797.610.-
Distribución de luz y fuerza			240.000.-
			<hr/>
			16.494.210.54
	Dirección 5%		824.710.52
			<hr/>
	Total N° 1		17.318.921.06
			<hr/> <hr/>

ZONA INDUSTRIAL - COMERCIAL

<u>Indicac. de las obras</u>	<u>Unidad</u>	<u>Cantidad</u>	<u>Costo m/n.</u>
<u>Calzada y nivelación de terrenos:</u>			
nivelación de terreno y colocac. capa terreno tapada, de 0,30 m.	m3	200.000	300.000.-
Calzadas de hormigón armado	"	53.900	646.800.-
<u>Vías Férreas</u>			
Vías de trabajo, suministro y colocac. de vías, 3 rieles, 46 Kgs. 6.000 ml.	ml.	9.000	450.000.-
Cambios: suministro y coloc. de cambios al manganeso del tipo corto, 3 rieles de 46 kg.	N°	23	123.050.-
			<u>1.519.850.-</u>
		Dirección 50%	759.925.-
		Total N° 2	<u><u>x 2.279.775.-</u></u>

x) En los precios unitarios se ha incluido el 10% de recargo distribuido: 5% en concepto de imprevistos, más 5% en concepto de gastos generales.

TOTAL DEL PRESUPUESTO

N° 1 :	\$ m/n.	17.318.921.06
N° 2 :	" "	2.279.775.-
Total General	\$	<u><u>19.598.696.06 m/n.</u></u>

El monto de este presupuesto, debe variar, actualmente, en razón de la elevación de precios de los materiales.-

Al referirnos a las construcciones necesarias, deseamos traer a colación un proyecto intensamente discutido, como lo es la construcción del Canal Costanero de Buenos Aires a Rosario. Desde la lejana época de la presentación del proyecto Mitre, hasta la más cercana del proyecto Canale, mucho se ha dicho en pro y en contra

de esas construcciones. Los sostenedores de la idea del Canal arguyen a su favor que se fomentaría la navegación de alto bordo hacia regiones tan ricas como nuestro litoral, y que, además, se ganarían anualmente cerca de \$ 20.000.000.- m/n, que se destinarían a cubrir el costo de las obras, en concepto de menor flete por cuanto se acortaría el recorrido en casi 80 kilómetros. Quienes desechan la idea de la canalización, entre quienes nos incluimos, sostienen que tal ganancia no existiría por cuanto, si bien es cierto que se disminuye la distancia, aumentan las horas de recorrido, por menor velocidad, con el consiguiente aumento de flete. Advierten, además, que siendo el canal fácilmente obstruible, no conviene al Estado prescindir de la ruta del Paraná. Sobre estos proyectos, se está interesando la comisión respectiva de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, quien para la reunión del 2 de Agosto de 1940, invitó al director de la Dirección de Navegación y Puertos, a los efectos de recabar los informes pertinentes.-

Las sumas que el Estado debe abonar por la expropiación y por las construcciones portuarias, que consideramos imperiosas, son elevadas.-

Cabe preguntarnos ahora, a modo de punto final, como hará el Estado para atender esos egresos. Su situación financiera no es halagüeña y no les podrá satisfacer por sí sólo, por lo que recurrirá, como de costumbre y teniendo en cuenta el beneficio para generaciones futuras, al empréstito.-

Llegado el caso, el empréstito interno sería una forma aceptable.-

Estimamos conveniente también, la preparación de un plan de pagos a 30 años, basado en la entrega, a cambio de las obligaciones no amortizadas, del costo de las obras previstas, en los ar-

títulos 23 y 73 y de las obras a realizarse, de Títulos del Crédito Argentino Interno, cuyo servicio debe atenderse con las rentas del puerto, según lo hemos mencionado en el capítulo K.

Ceuso Guadalupe

- BIBLIOGRAFÍA -

- Boletín de la Asociación Internacional Permanente - 1937.-
Cursos y Conferencias - Noviembre 1939.-
Boletín de Obras Públicas de la República Argentina.-
Boletín de la Dirección General de Aduanas.-
Anuario del Comercio Exterior.-
Boletín de la Bolsa de Comercio, de Rosario.-
Boletín de la Dirección General de Navegación y Puerto - Año 1940.-
ROQUE, Miguel Angel; "Puertos Argentinos".-
CONI, Ing^o. Emilio A.; "La zona de influencia del Puerto del Rosario".-
CORDIVIOIA, Juan B.; "Rosario, metrópoli de riqueza y trabajo".-
COLOMBO, Luis; "Las Tarifas Ferroviarias".-
MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, Estadísticas.-
ORTIZ GRONET, Angel; "El Puerto del Rosario y la necesidad de explotación por el Gobierno Nacional". "A tres años vista".-
Dirección General de Navegación y Puertos, informe del año 1927.-
Diarios de Sesiones de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores.
ORTIZ, Ricardo M.; "El régimen legal y administrativo en nuestros puertos".-
"Puertos Libres Mejicanos", edición oficial del año 1920.-
BULNES, E. Dr. "Estudio sobre el arbitraje del arbitro tercero sobre las tarifas del Puerto del Rosario, publicación del Ministerio de Obras Públicas.-
Ley N^o 3635 y Contrato de Concesión.-
BIELSA, R.; "Derecho Administrativo".-
AIDAO, C.A.; "El Puerto del Rosario y la Justicia Federal".-
FOSTER, Ricardo; "La Ciudad de Rosario".-
BERNARD, Abel; "Ubicación de los puertos".-
CARBALLO, Ednardo J.; "Importancia del Puerto del Rosario"
VILAMAJÓ, Enrique; "Comentarios sobre el futuro de Ros"
Editoriales y comentarios varios del periodismo en
Anuario de la Dirección General de Estadística.-



BIBLIOTECA