



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



La financiación de los organismos financieros y bancarios supranacionales en obras portuarias y vías navegables como base para la formación del capital básico para el desarrollo

Zabalza, Juan Carlos

1967

Cita APA: Zabalza, J. (1967). La financiación de los organismos financieros y bancarios supranacionales en obras portuarias y vías navegables como base para la formación del capital básico para el desarrollo .

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

*bol
1501
874*

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
CATEDRA DE POLITICA BANCARIA

11/7/67

*Subsistente
sin
M. Llanes*

Trabajo de tesis doctoral sobre el tema;
LA FINANCIACION DE LOS ORGANISMOS FINANCIEROS Y BANCARIOS SUPRANACIONALES EN OBRAS PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES COMO BASE PARA LA FORMACION DEL CAPITAL BASICO PARA EL DESARROLLO.-

Presentado por el alumno:

JUAN CARLOS ZABALZA

(plan D)

Para optar al grado
de Doctor en Ciencias Económicas

Fecha de presentación: 3 de julio de 1967

Profesor: MARCELO CAÑELLAS

Número de registro: 14276 - L.U. 2405

Domicilio: Montes de Oca 1015 - Tel. 21-2485

TESIS
Top. H.341
Z1

General de la materia

CATALOGADO

INTRODUCCION

CAPITULO I

Políticas adoptadas y métodos de financiación para construir puertos y canales de acceso.- pag. 3

CAPITULO II

Transporte por agua.- pag. 39

CAPITULO III

Organismos Internacionales de Financiamiento pag. 64

CAPITULO IV

Situación actual del Sistema Portuario Argentino.- pag. 87

Conclusiones.- 120

INTRODUCCION

Ha cobrado actualidad en los últimos años en nuestro país como sujeto objetivo de ataque, los puertos y las vías navegables que el país posee o ha construido.-

Se sostiene la imperancia de sus instalaciones portuarias, la ineficiencia de su operativa, la desorganización que existe en ellos, que las vías navegables no se mantienen o no se continúa ampliándolas en su profundidad en concordancia con los calados que requieren los mayores buques que hoy operan.-

El presente trabajo expondrá primeramente la historia del problema, inevitablemente en su exposición no podrá dejarse de lado, a su vez, los problemas del transporte tanto marítimo, fluvial o terrestre, pues los puertos y vías navegables constituyen una indivisibilidad absoluta, ya que los mismos integran el medio en el que se desarrolla, y con referencia al transporte terrestre, son los puertos los lugares de ruptura de un tráfico terrestre a uno acuático y viceversa.-

Así mismo se tratará de fijar concepto de las razones que dieron origen a nuestros puertos y la construcción de sus vías de acceso.- Si su aprovechamiento guarda proporción con su capacidad.- Si ha existido utilización de nuestras vías navegables naturales, a través de la navegación fluvial, y cuales han sido las razones para su no expansión en forma acorde con lo que la naturaleza nos ha brindado tan pródigamente, en una extensa zona de nuestro territorio.-

Con respecto a la financiación de tales obras, los antecedentes hallados del pasado y del presente, ponen de manifiesto los diferentes entornos en que pudieron lograrse para aquellas, y las que pueden obtenerse en la actualidad.-

El análisis del funcionamiento portuario, permite comprobar en parte,

////

la veracidad o inconsistencia de tantas críticas que se formulan, muchas de ellas sin un basamento serio y muchas veces interesado.-

Se ha tenido presente que: cualquiera sean las soluciones que se encuentren o busquen, las mismas no pueden ser incompatibles con los otros medios de transporte con que cuenta la Nación, pues los mismos son parte integrante de un todo, que una sociedad debe aprovechar al máximo, y que no debe mensurarse el transporte y el medio o mejoras a realizar en el mismo, con criterio de rentabilidad inmediata, directa y permanente, si del transporte y sus partes componentes, se quiere hacer un instrumento de política económica que tienda al desarrollo de regiones no integradas.-

C A P I T U L O I

POLITICAS ADOPTADAS Y METODOS DE FINANCIACION PARA CONSTRUIR PUER- TOS Y CANALES DE ACCESO.-

a - Construcción de puertos

La construcción de obras portuarias obedeció a diferentes propósitos, así puede deducirse algunas de las razones principales que dieron motivo a tales ejecuciones:

1) Motivaciones de política económica exportadora.-

Cuando el país o mejor dicho la región de la pampa húmeda, pasa a ser parte integrante de un sistema económico de marco internacional, cuya misión dentro del esquema entonces vigente, es de productora de materias primas, cereales y oleaginosas primero y después carnes en base al desarrollo de la industria frigorífica, hace imprescindible la necesidad de contar con una infraestructura portuaria capacitada para la carga de buques encargados de trasladarlos a los mercados de venta exterior; complementaria a tal función debieron cumplir la inversa de ser los receptores de las importaciones que la mayor capacidad adquisitiva de bienes importados que generaban tales exportaciones, como así también ser capaces de admitir a través de sus instalaciones la entrada de bienes de capital y combustibles, carbón, que el aumento siempre creciente de las redes ferroviarias exigía para su funcionamiento.-

2) Motivaciones de promoción de regiones integradas con el resto del país y que carecían de otro medio de comunicación que no fuera el marítimo o fluvial, y si lo tenían, era de carácter muy precario.- Leyes dictadas ordenando la construcción de puertos en la costa Atlántica (ver anexo N° 1).-

3) Imposiciones de carácter localista no siempre justificadas en cuanto a su realidad económico financiera en relación con las fuertes in

////

versiones que demandaba la realización de tales motivaciones.-

4) Motivaciones de hegemonía y de política fiscal aduanera.-

El puerto de Buenos Aires, ya desde la época de la Revolución de Mayo y no precisamente el puerto si no la aduana con sus derechos, ha generado una mentalidad que estimo negativa.-

En efecto, al decir de Alberdi:

"Entre las catorce provincias que componen la Confederación Argentina no existe una ciudad ni población importante que esté situada en costas marítimas, sin embargo de que las tiene abundantes el territorio de esa Nación"

Esa disposición de cosas tuvo su razón de existir en el espíritu de exclusión y de monopolio con que la España organizó esa colonia de su antiguo gobierno en América."

"Proclamada la libertad de comercio y mantenida la esclavitud de los puertos argentinos, las naciones extranjeras eran libres para comerciar con la República Argentina, con tal que se guardasen de hacerlo por todos sus puertos, excepto uno, el de Buenos Aires, puerto fluvial".-

"Pero Buenos Aires rehusaba a las provincias la misma libertad que rehusaba a las naciones europeas.- El puerto de Buenos Aires quería imponerse a las unas y a las otras, como el conductor inevitable y el único de su comercio mutuo".-

La posesión del puerto de Buenos Aires y su aduana ha dado a los gobernantes porteños el arma necesaria para mantener o por lo menos pretender, una hegemonía sobre el resto del país.- Claro está que esta opinión debe ser tomada con respetuosa reserva, teniendo en cuenta, que con la federalización del puerto no se resolvía el problema de fondo, y el apasionamiento del autor se debe justamente a

////

la época en que sobre este punto escribe.- Pero aún negando su extremidad, no puede menos que aceptarse que un fondo de razón posee.- Podrá alegarse que el puerto, la aduana y la ciudad de Buenos Aires pasaron a ser dominio del Gobierno Federal después de los acontecimientos de Cepeda, Pavón y de la Federalización de la citada ciudad, pero no es menos cierto que el puerto y las instituciones colaterales sirvieron para mantener y acrecentar el papel polarizante de Buenos Aires con respecto al resto del país.- Tal polarización encuentra su base primordial en la percepción en gran medida a través de su Aduana, de la mayor parte de los recursos provenientes de los derechos de importación, principal medio, en ese entonces, del Gobierno Federal para su sostenimiento que en gran medida son volcados dentro de la zona de influencia de la ciudad de Buenos Aires, asiento principal de la administración federal.- No puede negarse tal motivación, si se tiene en cuenta que en gran medida se vuelca todo el esfuerzo nacional en desarrollar en primer término el puerto de Buenos Aires, a través de las construcciones en el Riachuelo y con la ejecución del puerto Madero después, y contemporáneamente en el llamado Puerto Nuevo.- Puede afirmarse entonces que ha existido subyacente una idea de dominio hacia el interior y otra manifiesta de carácter fiscalista aduanera, a través de la percepción de derechos sobre mercadería importada sujeta a gravámen que en gran proporción, tiene su entrada por medio de su puerto.- El mismo hecho de ser iguales las tarifas portuarias, agudizaba aún más la posición favorable de Buenos Aires con respecto al resto de los puertos (Ver Decreto 2/5/1918 pag.

Varios fueron los caminos seguidos para el logro de tales aspiraciones.- Un intento de clasificación de los métodos adoptados podría llevarnos a los siguientes resultados de carácter genérico:

I) Construcciones ordenadas por el Gobierno Federal.-

Ej.: Puerto de Buenos Aires.-

////

II) Construcciones ordenadas por los Gobiernos Provinciales.-

Ej.: Puerto de la Plata y Santa Fe.-

Puerto de Santa Fe:

La construcción de este puerto tiene origen en lo estatuido en la Ley Nacional N° 2269 del 5 de noviembre de 1903, que en su artículo 1° establece:

Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, por cuenta y bajo la dirección de este, la construcción y explotación de las obras de un puerto de ultramar en la ciudad del mismo nombre, con sujeción a las siguientes bases...

En el inciso 6° del artículo primero, se conviene:

"Los derechos por servicios de las instalaciones del puerto serán fijados de acuerdo con el Poder Ejecutivo y el Gobierno de la provincia de Santa Fe y no podrán ser mayores que los que rijan en la Capital Federal..."

En el inciso 7° del mismo artículo se establece:

"Las obras del puerto y sus anexos, quedan exceptuados del pago de impuestos nacionales durante el término de cuarenta años, al cabo de los cuales pasarán todas ellas a propiedad de la Nación, sin cargo ni gravámen alguno."

III) Construcciones ordenadas por las Municipalidades.-

Ej.: Puerto de Zárate.-

A su vez dentro de cada una de ellas podremos distinguir como grupos:

- 1) Construcciones cuyo financiamiento era de exclusiva responsabilidad, a través de su sistema rentístico, como así también su explotación de los respectivos Estados intervinientes; Puerto de Buenos Aires (Riachuelo- Madero- Nuevo).-

Puerto Madero -(27-10-1882).-

El llamado puerto Madero se construye en base a lo reglado por

////

la ley N° 1257 cuyo artículo primero establece "Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con don Eduardo Madero la construcción en la ribera de la ciudad de Buenos Aires; comprendida entre la usina de gas al norte y boca del Riachuelo al sur, de diques y almacenes de depósitos para la importación de mercaderías, sujetándose a las siguientes disposiciones..."

En el inciso 9° de este mismo artículo, se establece:

Recibida una sección el Poder Ejecutivo abonará su importe a la empresa en dinero efectivo, o en obligaciones de "puerto" de las creadas por esta ley, al precio corriente en la plaza de Londres, de los fondos públicos externos de última emisión de igual renta y amortización.- Al efecto la empresa presentará la liquidación detallada del importe de la sección con todos los comprobantes, no pudiendo estipularse más de un 6% de interés por las sumas anticipadas".

En el artículo 3° se establecía:

"Autorízase al Poder Ejecutivo para emitir hasta veinte millones de pesos oro sellado en obligaciones del puerto de Buenos Aires, que gozarán 6% de renta y 1% de amortización anual acumulativa, por sorteo y a la par, pagadero en Londres, pudiendo aumentarse el fondo amortizante".

Puerto Nuevo:

En virtud de la Ley N° 5944.- El Poder Ejecutivo de la Nación, firmó el 19 de agosto de 1911, contrato con los señores C.H. WALKER y Compañía Limitada para la construcción del nuevo puerto de la Capital, de acuerdo al proyecto, pliego de condiciones, etc., aceptado por decreto de fecha 28 de abril de 1911 por la suma total o\$s./// 24.012.798,91.-

El segundo apartado del artículo 10° se refiere a la aprobación y pago de los certificados por obras ejecutadas.-

////

"El ministro argentino en Londres, entregará a los empresarios en semestres que vencen el 30 de junio y 31 de diciembre, por el importe del certificado semestral, que se formará al efecto con el valor de los mensuales y sus intereses, títulos creados por la ley N° 5944, con el cupón, correspondiente desde la fecha del certificado, los que serán recibidos por los empresarios a la par.- Estos títulos serán uniformes de cien libras esterlinas y las fracciones menores que pudieran resultar se acreditarán al certificado".- El último apartado agregaba:

"Dichos títulos serán emitidos en igual forma y condiciones con que lo han sido los títulos autorizados por la ley N° 6546, para pagar a la Compañía del Ferrocarril del Sud, las obras de irrigación del río Negro".-

Estos dos contratos mostraron como el Gobierno Federal realizó una obra pública recurriendo al crédito externo.-

Puerto de Santa Fe:

Este puerto, como ya se expresó, fue construido de acuerdo con lo dispuesto por la ley 4269 y en el inciso 8° del artículo primero se establece que:

"El Poder Ejecutivo contribuirá a las obras del puerto de Santa Fe con la cantidad de quinientos mil pesos oro (o\$. 500.000,--) de los fondos votados por la ley N° 4170.- Si de los estudios definitivos que se practicaren, resulta se la necesidad o conveniencia de ampliar las obras del puerto, la Nación contribuirá con cinco anualidades más de quinientos mil pesos oro cada una, y la Provincia con otra suma igual por lo menos".-

Y el inciso 11 fija que:

////

////

"Los gastos que pudieran originarse en virtud de la segunda parte del inciso 8° de esta ley, se cubrirán de rentas generales mientras no sean incluidos en el presupuesto general".

- 2) Financiamiento y construcción previo el otorgamiento de una concesión o un ente privado, para su explotación posterior con o sin participación directa del Estado en los resultados de la empresa. Ej.: S.A. Puerto de Rosario.-

Puerto de Rosario:

En base a lo dispuesto por la ley N° 3885, cuyo artículo 1° establecía:

"El Poder Ejecutivo abrirá un concurso por un plazo no menor de seis meses para la construcción y explotación de un puerto comercial en el Rosario de Santa Fe, de acuerdo con las disposiciones de la presente ley".-

En el artículo 3° se establecía:

"Los interesados se comprometerán 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 el inciso 2° de este artículo, se establecía las tarifas que regirían 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".-

En el artículo 5° se establecía:

"El Gobierno de la Nación se obligaría:

- 1°) A mantener por lo menos, en cinco metros ochenta cen-

////

tímetros (5 metros 80 cm.) la profundidad en baja marea ordinaria del Paso de Martín García y en seis metros cincuenta centímetros (6 m. 50 cm.), la del curso del Río Paraná hasta el puerto del Rosario y a balizar esta vía fluvial.

- 2º) A no permitir la habilitación de ningún punto 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".-

Sobre estas bases se llamó a licitación resultando adjudicataria de la obra y explotación la S.A. Puerto Rosario con un contrato de concesión cuyo término era de 40 años. Estableciéndose en el artículo 6º del contrato que:

"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 pesos oro sellado durante los diez primeros años y de 972.000 pesos oro sellado el servicio de intereses y amortizaciones durante los 30 años siguientes".-

Cabe destacar que el presupuesto máximo de la obra fue fijado en la suma de once millones seiscientos mil pesos oro sellado (o\$. 11.600.000,--)

En el artículo 67 se pactaba:

"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 refieren los artículos anteriores.
- 3°) El 6% sobre el capital acciones, comprendiendo el de las anualidades anteriores en que no se hubiera satisfecho este 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, comprendiendo el de las anualidades anteriores que no se hubiera satisfecho este interés por falta de beneficio.-

3°) Financiamiento, construcción y explotación por parte de los poseedores de concesiones de explotaciones ferroviarias.-

Ej.: Puerto de Ing. White, Galván y Dock Sur.-

Las modalidades de los diversos contratos, eran muy variados, así por ejemplo, se aseguraba en algunos casos, un verdadero monopolio para una región o zona determinada.- Un caso concreto son las estipulaciones pactadas en el estatuto concesionario con la S.A. Puerto Rosario.-

Lo expuesto, pone de manifiesto las diversas formas que adoptaron los distintos gobiernos para afrontar la realización de las

////

tareas que se imponían, con el objeto de financiar tales obras y así puede a su vez clasificarse las mismas de acuerdo con la obtención de los medios para su realización.-

I) Fondos provenientes de las finanzas públicas, de acuerdo con las cláusulas constitucionales que le dan su origen (Art. 4° de la C.N. en el caso del Gobierno Federal). Así las autorizaciones para gastar, se asignaban por la ley de Presupuesto o por leyes especiales.- En este último caso llegaban a individualizarse perfectamente la fuente de financiación, no así en el caso de asignaciones presupuestarias, pues resulta casi imposible determinar cuales erogaciones eran solventadas con el producido de los diversos impuestos y cuales mediante el uso del crédito.- Cabe aclarar que aún conociendo con certeza tales datos, el mismo no reflejaría la verdad, en cuanto al destino final de los fondos y la verdadera inversión realizada por la falta de correspondencia entre la verdadera cuenta de inversión y el presupuesto autorizante, por las sumas de carácter global que en mayor o menor medida han contenido contienen nuestras leyes de Presupuesto.-

Prueba de este aserto, se encuentra mencionado en el recinto de la Cámara de Diputados, cuando en los fundamentos de un proyecto de ley presentado en el año 1925, se menciona la imposibilidad de determinar la verdadera inversión realizada en los puertos y vías navegables por el Gobierno Federal y se reclama urgentemente la confección de la cuenta capital de los puertos, con el fin de determinar fehacientemente la inversión realizada, y si su rédito o eficiencia guardaba relación con el capital invertido, como una primera aproximación tendiente a conocer la bondad de la administración que tenía a

////

su cargo la responsabilidad de la explotación de los puertos de propiedad del Estado.-

II) Fondos aportados por los particulares directa o indirectamente a cuyo favor se constituía la concesión que les otorgaba la explotación de un puerto.-

Dentro de esta especie, puede hacerse los siguientes distingos:

1) La financiación para las construcciones necesarias y para la explotación, se realizaba a entero riesgo del concesionario y el Estado no asumía ninguna responsabilidad emergente por los hechos y actos del concesionario durante su gestión.-

2) En el contrato de concesión se autorizaba a emitir obligaciones en moneda extranjera con la garantía del producido de la explotación.- Estas obligaciones en algunos casos, llevaban consigo el aval del Estado concedente.-

III) Fondos aportados por las empresas concesionarias de explotaciones ferroviarias.- El Estado ante su incapacidad contributiva, recurrió al estatuto concesionario de las empresas ferroviarias, para la realización de este tipo de obra pública, mediante el cual, utilizando al usuario de este medio de transporte, concretó tal tipo de realización.- En efecto, las empresas ferroviarias llegaron a tener bajo su explotación varios puertos, la financiación de las mismas tuvo su origen, a no dudarlo, en las tarifas que cobraban a los usuarios en general, utilizaran o no tal servicio, dado que el costo de esas obras había pasado a englobar la cuenta capital de las citadas empresas, y como consecuencia, a formar parte del costo de explotación de las líneas.- Corresponde acotar, que esto

////

no es un caso excepción en cuanto al procedimiento, pues cuando el Estado tuvo necesidad de prolongar la línea Bahía Blanca a Neuquén, autorizó explícitamente la regravación de las tarifas de las líneas del Ferrocarril Sud en la provincia de Buenos Aires, que no era mas que una forma de hacer pagar al usuario el costo de una obra pública, de la cual no era directamente beneficiario.-

Corresponde aclarar que estos puertos tuvieron su origen en la necesidad por parte de las empresas de desembarcar los materiales importados necesarios para el desempeño de las actividades que tenían a su cargo, luego se convirtieron en verdaderos puertos de desembarco para los productos que transportaban las citadas Empresas con destino al extranjero y llegaron a mostrar cifras significativas en los volúmenes de embarques exportados.-

Así se tiene:

1) El 29 de enero de 1884, el Poder Ejecutivo ante una solicitud del ferrocarril Sud, decreta : "Art. 1º - Se concede permiso a la empresa del Ferrocarril Sud para la construcción de un muelle de carga y descarga en el Puerto de Bahía Blanca, bajo las condiciones siguientes".-

Este decreto establece una serie de condiciones que debe cumplir la Empresa y regula a su vez las tarifas de muelle de carga y descarga.

2) El 16 de marzo de 1896 se celebra un contrato entre el Estado Federal y la empresa Gran Ferrocarril Sud, en su artículo 1º se establece: "La empresa de Gran Ferrocarril Sud se obliga a construir una via férrea y telégrafo que arranquen de Bahía Blanca y lleguen hasta hasta el occi-

////

dente de la confluencia del Linay con el Neuquén, siguiendo el trazado que resulte más conveniente de los estudios que debe practicar" en su artículo II se pacta. "Se acuerda a la Empresa Ferrocarril del Sud autorización para la construcción de muelles, pescantes, depósitos y demás instalaciones que fuesen necesarias en el puerto de Bahía Blanca para la carga, descarga y acomodo de todo lo que constituya el tráfico del ferrocarril, pudiendo al efecto servirle de base su actual instalación, que queda definitivamente incorporada a este contrato con las modificaciones o ampliaciones que requiera, o construir nuevas instalaciones, según convenga a las necesidades del tráfico de todas sus líneas previa aprobación de planos por el Poder Ejecutivo, no pudiendo cobrar tarifas más altas que las análogas que rijan en el puerto de la capital .-

- 3) Por ley N° 3350 el Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste (administrado por el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico) fue autorizado a construir un muelle en el estuario de Bahía Blanca contiguo al arroyo Galván y por decreto del 12 de mayo de 1905 se autoriza a efectuar obras de ensanche en el muelle del puerto Galván.-

Con referencia al Puerto de Rosario, se tiene también una situación similar.- En 1876 el Gobierno Federal conviene con la empresa del Ferrocarril Central Argentino la construcción de su ramal desde su estación hasta el puerto y la ejecución en éste de un muelle; estas obras proyectadas en 200.000 libras, son aprobadas por ley de la Nación; no obstante, la citada empresa renuncia a su cumplimiento, estimando que a pesar de las

////

garantía del 7% que aquella le asegura, se le hace difícil obtener el capital necesario.-

Estos contratos muestran la inexistencia de la tendencia por parte de las empresas ferroviarias de concentrar su tráfico destinado a la exportación en Buenos Aires, pues los distintos contratos celebrados les permitían la realización de toda clase de actividades portuarias con la única limitación de que no se cobraran tarifas más altas por servicios análogos, que las vigentes en el puerto de la Capital.- Esta sola disposición tendía a provocar la desconcentración sobre Buenos Aires por parte del ferrocarril, pues nada se oponía a que maniobrara con las tarifas portuarias en los muelles de su propiedad, como un arma para captar tráfico.-

B - Construcción de las vías navegables.-

Paralelamente con la construcción de los puertos, se suma el proceso de construcción de las vías navegables y/o de acceso a los puertos que se construyen.-

En breve reseña histórica puede decirse que en 1876 se procede al dragado de la boca del Riachuelo, obra que por mal ejecutada, debe volver hacerse dos años mas tarde.- Esta obra se efectúa practicamente sobre la actual traza del actual Canal Sud, y constituye la única que se realiza hasta fines del siglo pasado.- En 1898 se inicia la construcción del actual canal Norte.- Estas dos obras permitirán el acceso al denominado puerto Madero, y que consta de dos dársenas (norte y sud) y cuatro diques esclusados.-

A comienzos del siglo y ya habilitado el puerto de referencia y en razón del mayor calado de las embarcaciones que arriban al mismo o tienen necesidad de remontar el río Paraná en demanda del gran puerto exportador de esa época, Rosario; se hace necesario dar comienzo a la apertura y/o profundización de los canales de Martín García (Farallón, San Pedro, San Juan y Nuevo) y Principal donde la ruta se abre hacia el río Uruguay y por el Paraná Guazú y el Paraná Bravo al río que da nombre a estos brazos.- Contemporaneamente se amplía el campo de acción de los pasos del Paraná entre San Pedro y Rosario y los del Uruguay.- Asimismo se inicia el dragado del canal de Punta Indio por donde los buques acceden al Río de la Plata.-

Hacia 1910 se profundiza la ruta entre Rosario y Santa Fe cuyo puerto se habilita ese año.-

De tal manera los barcos de ultramar pueden recorrer desde Pontón Recalada (Km. 0 del canal Punta Indio) hasta Santa Fe 720 Km. de vía fluvial y 470 Km. hasta Rosario

////

Se acondicionan las vías navegables para el cabotaje, aguas arriba de los lugares antes citados, lo que exige, en el río Paraná el dragado de los pasos críticos subiendo el puerto del mismo nombre y en el Uruguay aguas arriba de Colón, tarea que culmina con el derrocamiento de los pasos de piedra de Hervidero, Corralito y Yuquerí Grande .-

Puede decirse que bajo los dictados de la ley 4170 de diciembre 30 de 1902, se da una forma orgánica a la ejecución de los trabajos a efectuar y su mantenimiento posterior.- Se tiene así que por esta ley se autorizan los siguientes trabajos:

Canales del Río de la Plata profundización a 22 pies ingleses al cero.

Río Paraná - Desde desembocadura hasta Rosario: balizamiento luminoso y dragado a 21' al 0; hasta Paraná balizamiento luminoso y 19' al cero; hasta Corrientes 10' al cero.

Río Uruguay - Desde su desembocadura hasta Concepción del Uruguay, balizamiento luminoso y dragado a 9' al cero.-

Los objetivos determinados por esta ley son superados por el aumento del calado de los buques de navegación de ultramar, así se tiene que los pasos determinantes del canal de Punta Indio se llevan en 1920 a profundidades entre 26' y 28' al cero (este canal desemboca en una rada natural frente a La Plata).- El canal de acceso a este punto se mantiene a 21' y 24'.- Paralelamente se procede a profundizar los canales Norte y Sud a 28' y 30', 22' y 24' respectivamente. Sobre esas profundidades, conservadas por la acción permanente del dragado, juegan en el Río de la Plata, de régimen fluvial marítimo, las dos marcas astronómicas diarias con oscilaciones naturales de 2' y 3' sobre el cero.- Cabe destacar que la acción eólica puede perturbarlas originando pleamares y bajamares de intensidad variable.-

////

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



KILOMETRAJES EXTREMOS

- CANAL SUD: Km 0 a Km 82
- CANAL NORTE: Km 0 a Km 9,85
- CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE BUENOS AIRES: Km 9,85 a Km 37
- RADA EXTERIOR, ZONA PROFUNDA ENTRE: Km 37 y Km 57
- PASO BANCO CHICO: Km 57 a Km 81
- CANAL INTERMEDIO: Km 81 a Km 121 (PAR N° 30)
- CANAL PUNTA INDIO: Km 121 (PAR N° 30) a Km 201,8 (PAR N° 1)
- CANAL D. L. MAGDALENA: ENTRE BANCO MAGDALENA y COSTA (PROV. BS.AS.)
- PUERTO LA PLATA, CANAL DE ACCESO: Km 1,8 a Km 7,7
- CANALES A MARTIN GARCÍA: Km 37 a 109,5
- CANAL PRINCIPAL: Km 109,5 a Km 138
- CANAL BUENOS AIRES: Km 42 a Km 79
- CANAL COSTANERO: Km 32 a Km 27,3
- CANAL DE VINCULACION: Km 27,3 a Km 31
- RIO URION: Km 31,3 a Km 37,9
- CANAL HONDA: Km 37,9 a Km 42
- RIO PARANA DE LAS PALMAS: Km 33,4 a 17,7
- RIO PARANA MINI: Km 47 a Km 85
- RIO BARCA GRANDE: Km 55,5 a Km 85
- RIO SAUCE: Km 132 a Km 146
- RIO PARANA BRAVO: Km 138 a Km 170
- RIO PARANA GUAZU: Km 125,5 a Km 232
- ZANJA MERCADAL: Km 217,7 a Km 224
- ULTRAMAR, RADA, CAMPANA: Km 276

REPÚBLICA ARGENTINA

TRANSPORTE POR AGUA

Canales en el Río de la Plata

En los ríos Paraná y Uruguay los períodos de crecientes y bajantes determinan el nivel de aguas medias, que en el promedio es de $3\frac{1}{2}'$ en Ibicuy, $8'$ en Rosario, $9\frac{1}{2}'$ en Santa Fe; en el segundo $3'$ en Gualeguaychú, $7'$ en Colón todo sobre cero.- Normalmente ambos ríos se mantienen por arriba de los valores medios durante la época mas intensa de la exportación.-

Fuera del planseamiento de la ley N° 4170, los pasos críticos del Río Paraguay (tramo confluencia-Asunción) y los del Alto Paraná (tramo confluencia-Ituzaigó), se conservan en profundidades normales entre $6'$ y $8'$ al 0.- Aguas arriba de Ituzaingó los rápidos de Apipé, impiden u obstaculizan la navegación, que queda limitada a embarcaciones de menor calado, con el argumento de que en épocas de estiaje queda interrumpido el tráfico.-

En el frente marítimo, la tarea comenzó a principios de siglo, con los canales de acceso a los puertos de Bahía Blanca (White-Galván-Arroyo Pareja y puerto militar) y posteriormente con la construcción de los puertos de Mar del Plata y Quequén.-

El puerto de Mar del Plata presenta un gran embancamiento, lo que obliga a un intenso trabajo de conservación de profundidad a $26'$ al cero.- En el de Quequén la profundidad se mantiene a $24'$ al cero.-

El canal principal de entrada a Bahía Blanca se mantiene en $30'$ al cero y $26'$ en el canal de acceso a White y Galván.- Las mareas astronómicas permiten una pleamar con un margen de $4'$ para Mar del Plata, $4\frac{1}{2}'$ para Quequén y $12'$ para Bahía Blanca en su conjunto.-

La construcción y mantenimiento de estas obras fue de exclusiva responsabilidad del Estado Federal en cuanto a su ejecución y financiamiento, que tuvo origen en el producido de las rentas generales y/o producido del crédito, tanto interno como externo.- Así se puede apreciar en las distintas cuentas de inversión, compras de elementos para realizar tales obras y dotación de partidas para sueldos del personal que debía operarlos.-

////

| <u>Año</u> | <u>Concepto</u> | <u>Inversión</u> |
|------------|--|------------------|
| 1880 | Ley 13 setiembre 1879. Adquisición tren dragado. | 69.601,14 |
| 1883 | Presupuesto.- Conservación tren dragado | 60.000,- |
| 1884 | Presupuesto Item 1 inc. 9º para estudios y canales, conservación tren dragado | 59.949,89 |
| 1885 | Ley 306, 25 de octubre 1883-Canalización de Martín García.- | 56.036,8 |
| 1886 | Presupuesto, inc. 9-Conservación tren dragado.- | 60.000,- |
| " | Canal y dique de Atalaya.- | 6.560,32 |
| 1889 | Canalización del Uruguay - Ley 3433 | 50.225,- |
| 1890 | Ley 2859, 18 de noviembre 1891. Obras del Riachuelo y Canalización Martín García.- | 390.170,- |
| " | Ley 1290 - Canal Atalaya | 4.146,- |
| 1892 | Obras del Riachuelo y canalización Martín García.- | 527.211,46 |
| 1893 | Ley 2859.- Obras del Riachuelo y canalización Martín García.- | 111.463,- |
| | Dragado en los puertos de Gualeguay y otros.- | 10.000,- |
| 1894 | Dragado en los puertos de Gualeguay y otros.- | 75.000,- |
| 1895 | Obras de canalización del Riachuelo y canalización Martín García.- | 71.153,- |
| 1896 | Ley 2859- Obras del Riachuelo y canalización Martín García.- | 38.600,- |
| | Dragado puerto Gualeguay.- | 10.000,- |

////

| <u>Año</u> | <u>Concepto</u> | <u>Inversión</u> |
|------------|--|-----------------------|
| 1897 | Item 3, partida 1.- Dragado Puerto Rosarió y Alvear.- | 100.000,- |
| | Anexo H, inc. único item 1 partida 12 Dragado Martín García.- | 81.821,- |
| | Item 4 partida 1 dragado en los puertos de Victoria y Gualaguaychú.- | 50.000,- |
| 1898 | Ley 3433.- Canalización del Uruguay. Presupuesto inc.2.-Dragado en puertos interiores.- | 91.035,- 198.500,- |
| 1899 | Ley 3657.- Canalización y balizamiento Martín García.- | 254.788,57 |
| 1900 | Ley 3657.- Canalización y balizamiento Martín García.- | 397.992,- |
| 1901 | Ley 3657.- Canalización y balizamiento Martín García.- | 46.416,- |
| | Item 5 partida 6.- Canalización y balizamiento rio Uruguay.- | 100.000,- |
| | Item 5 partida 7.- Canalización y balizamiento rio Paraná.- | 280.000,- |
| 1902 | Canal Norte (Contrato Dirck y Dates) | 659.015,15 |
| | Presupuestos adquisición de materiales para canalización rios Paraná y Uruguay.- | 2.012.641,- |
| 1903 | Presupuesto Anexo I inc. 9 item 1.- Obras Puerto Militar, dragado y balizamiento rio de la Plata, Paraná y Uruguay.- | 2.492.993,- |
| 1904 | Inc. 9.- Dragado y balizamiento puerto militar rios de la Plata, Paraná y Uruguay.- | 1.198.509,95 |

////

| <u>Año</u> | <u>Concepto</u> | <u>Inversión</u> |
|------------|---|------------------|
| 1905 | Ley 4170.- Obras y estudios en los rios de la Plata, Uruguay y Paraná.- | 106.768,- |
| | Ley 4170.- Dragado rio Gualeguay.- | 163.947,- |
| | Ley 4170.- " rio Paraná | 86.418,- |
| | Ley 4170.- " rios de la Plata, Paraná y Uruguay.- | 1.318.033,06 |
| | Ley 4170.- Compra y alquiler vapores | 126.569,- |
| | Ley 4170.- Tren de dragado.- | 734.610,- |
| | Ley.4170.- Boyas luminosas.- | 313.035,- |
| | Ley 4170.- Adquisición materiales para el dragado.- | 146.434,- |
| 1906 | Ley 4170.- Obras y estudios de canalización rios de la Plata, Uruguay y Paraná.- | 2.924.224,- |
| 1908 | Presupuesto dragado del puert de la Plata | 212.049,- |
| | Ley 4170.- Dragado rio Uruguay, Paraná y la Plata.- | 1.997.582,98 |
| 1909 | Ley 4170.- Personal de servicio, embarcaciones, dragado.- | 1.097.582,98 |
| | Ley 4170.- Obras varias hidráulicas.- | 1.189.131,- |
| | Ley 4170.- Tren de dragado.- | 1.328.876,56 |
| | Presupuesto.- Canalización rio Gualeguay, balizamiento en el Atlántico entre Cabo Corrientes y Puerto Mogotes.- | 52.000,- |
| 1910 | Presupuesto.- Dragado rio Parana, Uruguay y la Plata.- | 2.586.549,- |
| | Presupuesto.- Tren de dragado.- | 1.397.602,- |
| | Presupuesto.- dragado y escollera pto. La Plata.- | 1.136.136,- |

////

| <u>Año</u> | <u>Concepto</u> | <u>Inversión</u> |
|------------|--|------------------|
| 1911 | Dragado puerto La Plata.- | 454.481,- |
| 1912 | Presupuesto boyas luminosas | 322.493,- |
| | Canalización barra Punta Indio, ley 5037 | 323.606,- |
| | Presupuesto canalización río Uruguay | 41.338,25 |
| | Presupuesto conservación y continuación obras en los rios de la Plata, Uruguay, Paraná.- | 333.333,33 |
| | Presupuesto adquisición de dos dragas para dragado de canales.- | 639.174,70 |
| 1913 | Presupuesto adquisición de dos dragas a sección.- | 472.212,- |
| 1914 | Presupuesto dragado barra Farallón y canal de las Palmas.- | 148.140,- |
| 1917 | Dragado río Paraná.- | 620.027,- |
| 1918 | Presupuesto balizamiento río Paraná | 172.287,- |
| | Dragado río Paraná y Guaaleguay | 767.015,- |
| | Presupuesto Puerto Rosario | 28.376,- |
| | Presupuesto Puerto Barranqueras | 98.591,- |
| | Presupuesto balizamiento Paraná inferior. | 116.654,- |

Para el puerto de Buenos Aires se invierte en la construcción del canal Norte entre 1895 a 1918 \$ 18.228.222,42 y en el dragado del canal sud entre 1893 y 1918 se invirtió \$ 6.629.303,47.-

Cabe destacar:

- 1º) Muchas de las obras que se realizaron, lo fueron en función del dictado de leyes especiales, que ordenaban su realización determinando la forma de financiación en forma mas o menos ambigua, pues en unos casos lo hacían con imputación a rentas generales en otros, autorizando a recurrir al crédito público, pero tal

////

financiación dependía del resultado de las recaudaciones o del grado de absorción por la plaza de las obligaciones a emitir.- Determinar concretamente cuál fué el origen de los fondos resulta difícil, por la circunstancia anotada y lo complejo de confrontar gastos en recaudaciones determinadas.-

- 2º) Que los importes de las sumas invertidas tienen por objeto demostrar que fue el Estado y principalmente el Federal el que tuvo a su cargo la ejecución y/o realización de la infraestructura correspondiente y que las obras se llevaron a cabo en gran parte por el sistema de administración, ya que se dotó al Organismo responsable (M.O.P.- Dirección de Construcciones y Vías Navegables) de dragas y otros elementos, así como con partidas presupuestarias para atender los gastos de personal y operaciones.-

C- Análisis de los resultados de las políticas adoptadas.-

Un exámen de los resultados de las políticas adoptadas nos permite comprobar:

1º) La existencia de bases falsas en la política seguida .-

Puede afirmarse que no se entendió que los puertos forman parte de un sistema de transporte y se incurrió en el error sistemático de convertir a través de sus operaciones, en fuente de recursos para el erario sin comprender que las mismas debían ser operados con criterio empresarial y no fiscalista.-

2º) En la financiación se recurrió en gran medida al crédito externo que dentro del esquema vigente, se podía contar con una elevada fluidez y por la disponibilidad de ahorro por parte de los países dominantes o industrializados, que podía canalizarse hacia las zonas periféricas y ligadas a su economía.- Parte substancial de dicho ahorro tuvo colocación en la absorción de los títulos u obligaciones emitidos por los gobiernos de esos países periféricos u fue invertido en otras actividades de esas regiones.-

La Argentina recibió a partir de 1850 un importante porcentaje del flujo de capitales exportados por los países industrializados (2) Asi se tiene que el capital extranjero invertido en el país pasó de prácticamente de cero en 1860 a 2.500 millones de dólares de hoy en 1900 y a cerca de 10.500 millones de dólares en 1913.- De esta última cifra, el 36% estaba invertido en ferrocarriles, el 31% en títulos gubernamentales y en servicios públicos el 8%, el 25% restante se encontraba invertido en comercio, instituciones financieras y en actividades agropecuarias.-

Estas inversiones producían intereses y utilidades que conjuntamen

////

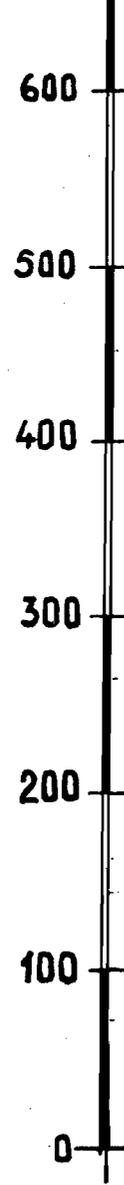
te con las amortizaciones de las mismas, se remitían al exterior, esos pagos eran posibles por los rendimientos de las exportaciones o contrayendo nuevas deudas.- En numerosos años esos servicios representaban entre el 30 y 50% del valor de las exportaciones.-

El 31% del capital extranjero estaba invertido en títulos u obligaciones del Gobierno (tanto Federal como de algunas provincias) absorbía una proporción importante de los ingresos fiscales.- Entre el 30% y 40% de esos ingresos consolidados, era absorbido por el pago del servicio de la deuda pública externa.- Este servicio tenía como característica fundamental una elevada rigidez, pues estaba referido en libras esterlinas y otras divisas, con una paridad fija con el oro.-

Con referencia a los movimientos de capital y pagos externos, según estimaciones de la Cepal (3), se tiene que entre 1900 y 1904 las entradas de capital a largo plazo fueron del orden de 200 millones de dólares (de 1950) y las remesas por intereses y utilidades fue de 264 millones; entre 1905-09 entraron 450 millones y se remitieron 392 millones; entre 1910/14 entraron 657 millones y se remitieron 524 millones; entre 1915/19 entran 103 millones discriminados para el sector público 83 millones y 21 para el sector privado, salen capitales a largo plazo por 162 millones discriminados del sector público 128 millones y 34 del sector privado y se remitieron utilidades e intereses por 304 discriminados del sector público 102 millones y del sector privado 202 millones; entre 1920/24 entran capitales por 144 millones, discriminados; 104 para el sector público y 40 para el sector privado, salen por 7 millones discriminados en: sector público 52 y 21 millones del sector privado; se efectúan remesas por 254 millones que se discriminan en: sector público 82 millones y 172 del sector privado; entre 1925/29 entran capitales por

////

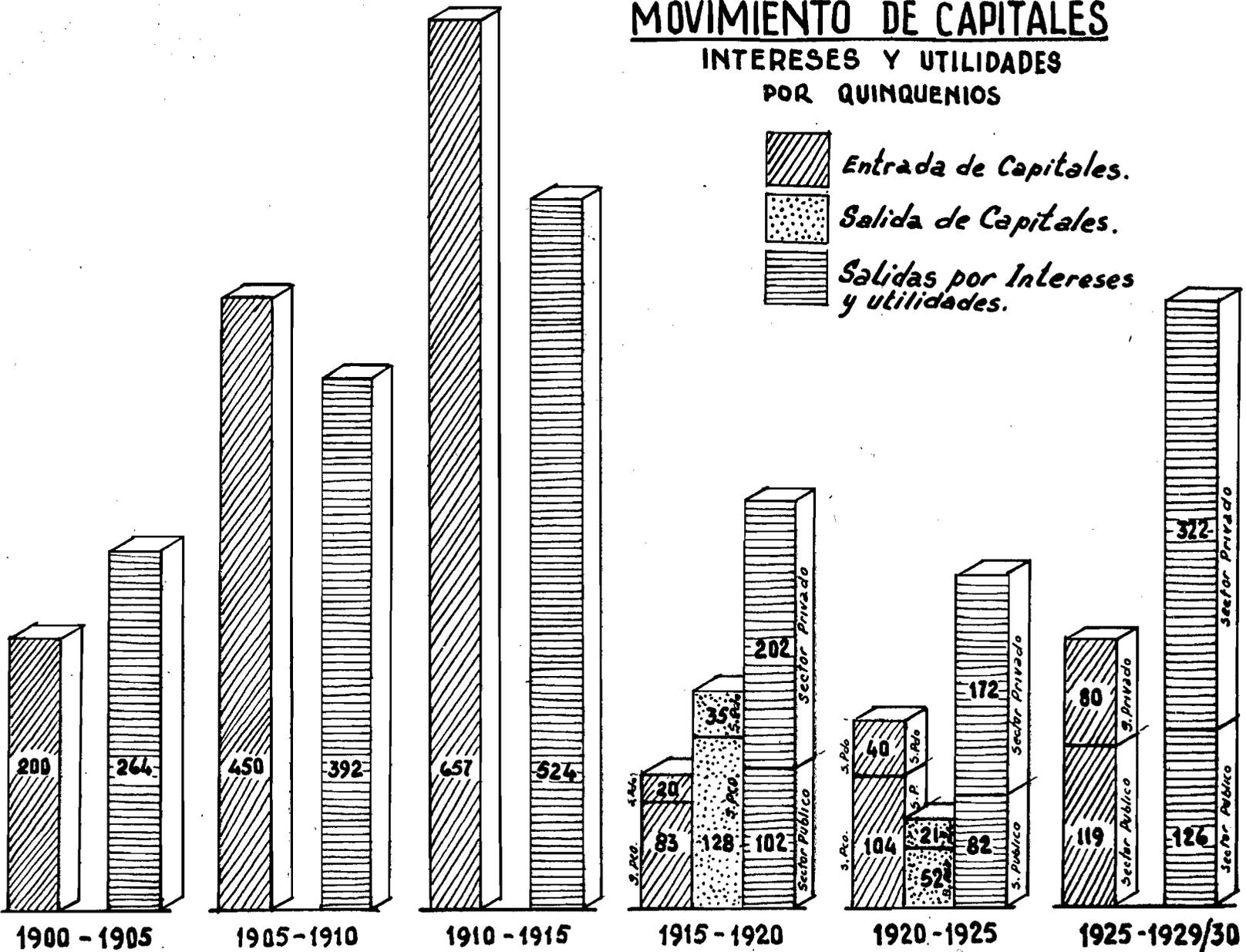
MILLONES
U.S.A



MOVIMIENTO DE CAPITALES

INTERESES Y UTILIDADES
POR QUINQUENIOS

-  *Entrada de Capitales.*
-  *Salida de Capitales.*
-  *Salidas por Intereses y utilidades.*



199 millones, dirigidos al sector público 119 millones y 80 millones para el sector privado y se remesan 448 millones discriminados: sector público 126, sector privado 322 millones de dólares.- En el cuadro de la pág. se grafican estos movimientos.-

3°) La existencia de una tendencia a que el Estado tomara a su cargo la construcción de puertos capacitados para recibir importaciones (vea se contrato de la construcción del Puerto Madero-Art.1° ley 1257). mientras que los puertos exportadores fueron dejados en manos de la iniciativa privada y en gran medida, a través de los muelles o puertos pertenecientes a las empresas ferroviarias.-

4°) El estado tomó a su cargo la construcción de los canales de acceso quedando en sus manos la parte menos retributiva o compensatoria en relación con las fuertes inversiones que tales obras exigieron, y dejando en manos privadas los puertos, para los cuales se habían construído dichos accesos.- Estos puertos fueron explotados con criterio particular y como es lógico, desprovisto de todo interes que no fuera el suyo propio.- Determinar los perjuicios producidos por tal hecho es tarea casi imposible, pero una base de evaluación puede consistir sobre el supuesto que los gastos de puerto de un buque dificilmente puedan ser menores en esa época a un 30% del valor de los fletes despachados por esos puertos, y como acotación, puede decirse en base al informe del Ing. Kinnard, que ya se consideraban en "sucios" a los puertos argentinos en 1906.- Podrá alegarse que las tarifas eran fijadas por el Poder Público, pero no es menos cierto que las mismas guardaban relación con el capital invertido, no siempre real y muchas veces deformado tendiendo a justificar un rédito no siempre razonable, y contando para ello, en gran medida, con la posición monopolística para actuar en un mercado determinado (Ver concesión a favor de la S.A. Puerto Rosario

////

5º) Contradicciones evidentes.-

Por una parte el Estado construía puertos y los explotaba, fijaba tarifas por el uso de sus instalaciones.- Por otro autorizaba a empresas privadas a construir y explotar.- Las tarifas eran diferentes entre unos y otros.- En un caso se establecía un poder de policía fijando las que regirían para determinados empresas y con las empresas ferroviarias poseedoras de puertos se establecía que no deberían cobrar mayor cantidad que las que rigieran por servicios análogos en el puerto de la Capital.-

De acuerdo con la cláusula constitucional para reprimir la guerra de los derechos diferenciales, se estableció que los derechos portuarios, serían iguales para todos los puertos del país.- Este principio de la nivelación tarifaria, además de ser anómalo, contribuyó a regravar los puertos del interior, cuyas desventajas geográficas regionales frente al de Buenos Aires, exigían por el contrario una compensación tarifaria mediante tarifas menores.-

En el caso Dreifus contra el puerto de Buenos Aires, la actora sostuvo que la cláusula de la liberación portuaria de la Constitución se refería a los derechos, impuestos y tributos, pero no a la parte operacional de la tarifa, no a la parte empresaria de la tarifa.- El fallo de la Corte Suprema fue en el sentido de que si la Constitución no había distinguido las tarifas debían ser iguales.-

Se desconoció o se hizo imposible a través de estas contradicciones utilizar las tarifas como herramienta de promoción para las regiones marginadas

6º) Inversiones incompletas.-

Al dictarse la ley de fomento para los territorios nacionales se realizan inversiones en esas zonas.- Así se tiene que las obras efectuadas en Desierto no guardan relación con el rédito obtenido

////

por falta de desarrollo del "hinterland" que todo puerto debe tener para cumplir su función.- Este fracaso se debió primordialmente al quedar trunca la construcción del ferrocarril patagónico cuya terminal es Deseado y que tenía por misión acercar la región cordillerana patagónica al mar.- El no terminar las obras condenaba toda la inversión realizada al fracaso.-

7º) No obstante los errores y contradicciones, en un aspecto bien concreto se cumplió el objetivo básico, esto es el país se dotó de los medios para cumplir la misión asignada de exportación dentro del mercado mundial al cual pertenecía, pero asimismo puede afirmarse que esta infraestructura sirvió para este solo efecto, y los puertos construidos estuvieron a espaldas del país marginado a la región productora y exportadora.-

El formar parte integrante a la que Aldo Ferrer (2) denomina economía exportadora, el crecimiento del país fue relativamente acelerado.- Se estima que entre 1850 y 1900 las exportaciones ascendieron de 35 millones a 460 millones de dólares, esto es un crecimiento superior al 5% anual.- Un porcentaje similar se aprecia para toda la economía en conjunto.-

Estimaciones de la Cepal (3) revelan: que el producto bruto en períodos 1900-04 fue de 10.756 millones de pesos y que creció a 33.184 millones de pesos (de 1950) en 1925-1928.- La tasa de crecimiento entre ambos quinquenios fue de alrededor de un 5% anual.-

Las exportaciones representaron en toda la etapa el 25 y 30% del producto bruto y comparados con la producción agropecuaria de la región pampeana, entre el 50 y 70%.-

Así se tiene:

| 1.- Período | Exportaciones | Producto Bruto | % Exportaciones |
|-------------|---------------|----------------|-----------------|
| 1900-1904 | 2915 | 10756 | 27.1 |

11/11

| Período | Exportaciones | Producto Bruto | % Exportaciones |
|-----------|---------------|----------------|-----------------|
| 1905-1909 | 4036 | 15890 | 25.4 |
| 1910-1914 | 4480 | 19896 | 22.5 |
| 1915-1919 | 4601 | 19131 | 24.0 |
| 1920-1924 | 6393 | 25491 | 25.1 |
| 1925-1929 | 7913 | 33184 | 23.8 |

2.- Producción y exportaciones agropecuarias (en pesos de 1950)

| Período | Pampeana | Tot. del país | Exportaciones | % export. produc. pampeana |
|-----------|----------|---------------|---------------|----------------------------|
| 1900-1904 | 3958 | 4152 | 2177 | 55 |
| 1920-1924 | 6917 | 8724 | 4148 | 60 |
| 1925-1929 | 7738 | 9945 | 5179 | 67 |

3.- Ritmo de acumulación de capital por habitante 1900-1929 (en pesos de 1950).-

| Período | Capital total | Población | Cap. por hab. |
|-----------|---------------|-----------|---------------|
| 1900-1904 | 44.606 | 4.979.4 | 9.283 |
| 1905-1909 | 68.274 | 5.709.7 | 11.900 |
| 1910-1914 | 102.131 | 7.271.3 | 14.035 |
| 1915-1919 | 110.151 | 8.372.3 | 13.168 |
| 1920-1924 | 116.354 | 9.416.3 | 12.377 |
| 1925-1929 | 140.280 | 10.969.9 | 12.951 |

La valorización de la eficiencia del sistema portuario construido para esa época (1890-1930) resulta de difícil ponderación, pues la ventaja que tenía el país en cuanto a los costos comparados de su producción exportable, era de tal magnitud que permitió cubrir en gran medida el bajo rendimiento de muchas de las instalaciones portuarias y que inclusive en esa época quedó documentado por técnicos que mostraron las fallas encontradas, y que no fueron subsanadas.-

8º) Existencia de disparidad de criterios referentes a quien o quienes debían explotar los puertos.-

En efecto, en la discusión que se produjo en el Senado respecto a las obras del puerto de la Capital, el General Mitre dijo:

"Parece que no se hubiese comprendido que es una cuestión vital para Buenos Aires y que ganando o perdiendo en el negocio tiene que

////

hacerse de él antes que pase a manos que no le den las garantías que le daría la Nación, si esta fuera la que ejecutase las obras por sí.- Parece que no se ha fijado la atención que por este contrato se cierra la puerta del emporio comercial del Plata, y se entrega sus llaves al interés particular.- Parece que no se ha advertido que por una de las cláusulas del contrato se enajena a perpetuidad todo el frente del agua que es como el aire y la luz, que no puede ni debe enajenarse porque debe ser perpetuamente del público y estar para el efecto radicado su dominio en manos de los poderes públicos, y si a esto se agrega que la enajenación perpetua del frente del agua constituye un monopolio, entonces la cuestión puede ser de vida o muerte.-

Se dice que no hay monopolio.- Pero monopolio es entregar la mitad del frente útil del río, autorizar en ella la construcción, hacer imposible toda competencia en el hecho de dar preferencia al concesionario respecto de cualquier otra empresa que no tendría base sobre que proponer, y sobre todo, monopolio es entregar el dominio y el uso del único canal de entrada, la posesión estratégica del puerto, diremos así: "Es o no es monopolio esto aunque no esté expresamente concedido".-

Este razonamiento primó con gran fuerza y años más tarde cuando se decide la construcción del puerto de Buenos Aires, se lo hace por cuenta de la Nación y para su posterior explotación por parte del poder público.-

Sin embargo no es este el criterio uniforme que se sigue en la construcción y explotación, pues casi contemporáneamente con la terminación del puerto Madero, se entrega en concesión el espejo de agua de Rosario y de Bahía Blanca a las empresas privadas, zonas por las cuales para ese entonces se despachaba al exterior elevados porcen-

////

tajes de la exportación.-

No se intenta abrir juicio sobre la bondad de uno u otro sistema, se pretende destacar la falta de coherencia o política definida sobre tal cuestión; en que se incurrió en el error de caer en extremos por un lado de nacionalización y por otro privatización, que en este caso se convirtió en sinónimo de particularización que lleva consigo una incompatibilidad manifiesta con lo que debe ser un servicio público en el cual están envueltos intereses superiores al de los particulares, por respetables que sean estos últimos.-

D - Inversiones realizadas.-

En base a un informe a un proyecto de ley del diputado Gancedo presentado en 1925, época en que el país puede afirmarse, había realizado más del 80% de la construcción de puertos que hoy existen y había concluido con la tarea de construcción de las vías de acceso a los puertos en la Nación se habían invertido en puertos:

| | | |
|-------------------------|--------|----------------|
| Corrientes | m\$.n. | 3.041.976,49 |
| Corrientes | " | 687.807,08 |
| Esquina | " | 106.157,97 |
| La Paz | " | 382.469,69 |
| Brugo | " | 98.010,57 |
| Santa Fe | " | 12.851.609,88 |
| Paraná | " | 2.168.496,02 |
| Paraná | " | 22.345.418,26 |
| Diamante | " | 184.132,15 |
| Gaboto | " | 80.201,18 |
| Rosario | " | 43.940.016,31 |
| San Nicolás..... | " | 265.184,61 |
| Puerto Militar | " | 22.036.609,09 |
| Bahía Blanca | " | 55.157.730,68 |
| Madryn..... | " | 400.000,- |
| Galván..... | " | 1.181.818,18 |
| Comodoro Rivadavia..... | " | 1.790.000,- |
| Deseado..... | " | 400.000,- |
| Quequén..... | " | 12.135.332,47 |
| Mar del Plata | " | 17.974.817,30 |
| Buenos Aires | " | 28.273.364,34 |
| Buenos Aires | " | 229.968.567,63 |
| La Plata | " | 33.150.747,36 |
| Gualedguaychú | " | 1.059.649,15 |
| C. del Uruguay | " | 8.059.649,15 |
| Colón | " | 309.111,86 |
| Concordia | " | 1.343.654,71 |
| Paso de los Libres..... | " | 33.602,38 |
| Posadas..... | " | 250.000,- |

Por su parte Ricardo M. Ortiz da las siguientes cifras de inversión:(4)

////

| | | |
|---------|---|-------------|
| En 1879 | se gastan en obras portuarias | 70.000 |
| 1881 | muelles y dragado Riachuelo | 2.800.000 |
| 1883 | ocupación terrenos en las márgenes del Riachuelo. | 5.500.000 |
| 1885/93 | Obras en el puerto del Riachuelo y canalización de Martín García, y algunos puertos del interior (El puerto de Riachuelo absorbe m\$n.15.000.000).- | 23.000.000 |
| 1894/99 | Dragado de canales, construcciones en puertos del interior.- Puerto Madero m\$n.81.000.000 | 87.500.000 |
| 1910/14 | Puerto Militar (Pto. Belgrano) adquisición puerto de La Plata, construcción de depósitos y pavimentación puerto de la capital, iniciación de la construcción de Quequén y Mar del Plata; sistematización del dragado y balizamiento del río Paraná y Uruguay, construcción del puerto de Santa Fe, Concordia, San Nicolás, Gualaguay y Esquina. | 140.000.000 |
| 1914/18 | Ejecución del nuevo puerto de Buenos Aires, liquidación del canal Norte, dragado del Riachuelo, adquisición de plantel flotante, material destinado a balizamiento, liquidación de obras del puerto militar, obras en puerto Mar del Plata-Quequén | 100.000.000 |

////

Este autor valoriza las obras ejecutadas entre 1880 y 1918 en m\$n.//// 350.000.000.- y para 1943 estima que ese valor ha subido por nuevas inversiones a m\$n.750.000.000.- y a estos valores calculan deben agregarse m\$n.250.000.000.- por obras realizadas por particulares que explotan los puertos dados en concesión por mayor amplitud dado al almacenamiento.- Totaliza la inversión realizada por la Nación en mil millones de pesos (m\$n.1000.000.000.-).-

De la inversión realizada por el Estado, m\$n.350.000.000 lo fueron para puertos situados en el Rio de la Plata,- y los gastos ocasionados por excavación de los canales de acceso y antepuertos en un 80% lo fueron en la zona o ruta del mismo rio; el 12% a los puertos del rio Paraná el 6% para puertos marítimos (Mar del Plata-Quequén y Bahía Blanca) y el 2% restante para los del rio Uruguay.-

La Dirección Nacional de Puertos por su parte, y de acuerdo con su último balance consolidado, cerrado el 31-12-1966, registra las siguientes cifras:

| | |
|--|--------------------|
| Capital | \$ 3.048.398.844,- |
| Siendo la suma de los bienes de uso afectados a los mismos | 3.077.809.086,- |
| Automóviles, camiones, etc. | 23.692,129,- |
| Canales de acceso, Muelles, Diques | |
| Dársenas. | 1.055.106.666,- |
| Depósitos para servicios de almacenaje. | 246.248.738,- |
| Guinches, Pescantes y Usinas Fuerza motriz.- | 166.047.258,- |
| Inmuebles - Edificios.- | 108.798.197,- |
| Instalaciones Portuarias Varias.- | 55.418.555,- |

////

| | |
|---|---------------|
| Máquinas y herramientas | 179.430.169,- |
| Inmuebles - Mejoras s/terrenos.- | 66.670.759,- |
| Plantel ferroviario e Instalaciones anexas.- | 167.195.836,- |
| Plantel Flotante y Accesorios | 117.820.841,- |

Corresponde aclarar:

- 1º) Los valores originales tienen su origen en 1947, cuando se crea la Adminkstración de Puertos.-
- 2º) Los valores mencionados son netos previa deducción de las amorti-
zaciones que comienzan a aplicarse a partir de 1956, año en que
este organismo se constituye como empresa del Estado.-
- 3º) Que los valores mencionados no son el fiel reflejo de la realidad
económica, por cuanto se ha partido de cifras que hoy no guardan
paridad en razón de la devaluación monetaria, en otras palabras,
los valores invertidos no son homogéneos, que permitan efectuar
comparaciones.-
- 4º) Que los balances de la Administración Portuaria en función de lo
expuesto, no tienen otro significado que un ordenamiento contable
pero **no** expone la realidad de las sumas invertidas en puertos y le-
jos aún no traducen el valor actual del capital invertido.-

C A P I T U L O I I
TRANSPORTE POR AGUA

A. - Breves consideraciones sobre su aspecto económico.-

Al tratar el tema de puertos y vias navegables, se hace imprescindible abordar el problema de la navegación fluvial y marítima por ser parte el tema en cuestión, de la infraestructura necesaria del medio en que se desenvuelve la embarcación, móvil, en este sistema de transporte.-

Sabido es que en todo sistema de transporte, hay una doble prestación económica:

1) La que deriva de las obras e instalaciones fijas.

Así se tiene:

- | | | |
|---------------------|-------------------|---|
| 1.1 En la ferrovía | a) vías | De uso exclusivo de la entidad que ejerce el servicio público.- |
| | b) puentes | |
| | c) túneles | |
| | d) señalización | |
| | e) estaciones | |
| | f) etc. | |
| 1.2. En la hidrovía | a) Puertos | Sin uso exclusivo de la entidad que ejerce u opera en este tipo de transporte.- |
| | b) esclusas | |
| | c) canales acceso | |
| | d) señalización | |
| | e) etc. | |
| 1.3 En la aerovía | a) aeropuertos | id. id, |
| | b) señalización | |
| | c) etc. | |
| 1.4 En la carrovia | a) Caminos | |
| | b) puentes | id. id. |
| | c) señalización | |
| | d) etc. | |

2) La referente a los gastos de operación propiamente dicha, las inversiones necesarias para tales sistemas tienen origen muy diferente en cuanto a la infraestructura necesaria para el desa-

////

rollo de tales actividades.- En el primer caso, en la ferrovía, el aporte de tales inversiones tiene su origen en la empresa que que cumple tal actividad, en las restantes es el Estado el que efectúa los aportes necesarios para ese efecto.- En aquellos casos en que empresas privadas toman a su cargo tales inversiones, recuperando su inversión y la utilidad consiguiente a través del cobro de un peaje o derecho por el uso, como sería el caso de empresas que emprenden la construcción de caminos, puentes, puentes, canales, etc., la realidad indica que en plazo mediano el Estado procede a redimir tales derechos a favor de la colectividad en conjunto y aboliendo todo cobro de derechos o tasas.- Por otra parte cabe destacar, que las inversiones son de tal magnitud, en el caso de estas obras, que es casi imposible la recuperación de la inversión a través del cobro de derechos, y esto es palpable en el caso de la infraestructura de apoyo a la hidrovía.-

Se observará asimismo, que en la estructura del costo de estos sistemas, existe una diferencia fundamental; en el primero de ellos juega como parte elevada, el costo y mantenimiento de la infraestructura, mientras que en la hidrovía lo hace en forma indirecta y parcial, en tanto que en la carrovía, tal factor no juega en absoluto en la generalidad de los casos, por lo menos en cuanto a la realidad existente en nuestro país.- Por eso la carencia de base sería y racional cuando se hacen comparaciones de costos entre los distintos sistemas, abstrayendo tal circunstancia.-

Se tiene asimismo como principio general, que cada uno de los sistemas de transportes, tiene su campo de aplicación específico, campos que llegan a limitarse y en algunos casos a coincidir en lo que se llama Sectores de coincidencia de utilización, como

////

sería en aquellos casos de abundancia de tráfico.- Pero estos sectores son limitados, y si un sistema invade el campo específico de otro u otros de los sistemas, puede ser debido a algunas de las siguientes razones: nueva tecnología que amplía el campo de aplicación de algunos de estos medios o por el contrario la extensión de alguno de ellos en la zona de otros, se debe a motivos artificiales que perjudican a la comunidad en conjunto, por la inadecuada aplicación de los factores económicos empleados en tal actividad.-

Dos sistemas de transporte, el ferroviario y el fluvial y en parte podríamos agregar, en nuestro país, el de cabotaje, han sufrido un serio deterioro en las bases sobre las cuales se asentó su establecimiento.-

Ambos sistemas se basaban en el monopolio de las zonas que sirvieron y el mismo surgía de la simple razón de que eran los únicos existentes o aptos para desempeñar la función, que de acuerdo con su zona de influencia, podían asumir.-

Este supuesto de exclusividad, fue destruido por la revolución automóvil que alcanzó al principio zonas adyacentes a su base de operación, para ir paulatinamente, dentro de las posibilidades que le brindaba el perfeccionamiento de una nueva tecnología, a disputar no ya la corta sino la media y larga distancia.-

Parecería entonces que la actual tecnología ha provisto al automotor, de posibilidades tan amplias, que los otros medios han sido superados.-

Quedaría entonces destruída la afirmación tantas veces repetida de que no existe medio de transporte más económico que el realizado por la hidrovía.-Tal aserto de economicidad es veraz solamente en su forma genérica, pero nunca en forma absoluta, pues

////

se halla fuertemente condicionado al cumplimiento de una serie de factores para que tal aserto mantenga su vigencia.-

Factores que influyen en el costo de la hidrovía

Entre los factores que actúan primordialmente en el costo a través de la hidrovía, se pueden establecer:

1 - El tamaño y tipo de la embarcación: El tamaño del vehículo empleado, esto es la embarcación, tiene importancia capital en cuanto a la baratura del transporte en función de:

- a) El costo de construcción disminuye con el aumento de cubi-
caje o porte bruto por unidad de porte.-
- b) La potencia instalada para su propulsión, sigue la misma
línea en cuanto a lo expuesto en a) en lo referente al
costo por C.V a utilizar.-
- c) Los gastos de operación, referentes a sueldos de la tripu-
lación y combustible, disminuyen con el aumento del tama-
ño por unidad de porte bruto.-
- d) Con la disminución del costo por aumento de sus dimensio-
nes, se produce asimismo, una baja en los costos fijos,
amortización, etc., por unidad de porte bruto.-

Conviene aclarar que lo expuesto, también es válido para los mó-
viles que se utilizan en los otros sistemas, pero la hidrovía
presenta ventajas substanciales con respecto a los otros medios,
por ser más amplios los límites en que puede utilizar esos prin-
cipios generales.-

El medio hidráulico pone limitaciones, que aunque amplias, exis-
ten.- Así las embarcaciones deben condicionar sus tamaños de
acuerdo al medio en el cual van a actuar o tipo de navegación,
de ultramar, costera fluvial o por canales.- De ahí entonces la
necesidad de la adopción de diferentes formas en sus cascos, y

////

sus condiciones estructurales y de estabilidad que deben satisfacerse.-

La tecnología aplicada trata por otra parte, de llevar a los distintos sistemas el logro de mayores velocidades, tendiendo con ello a una disminución de costos, tanto de operación como fijos, al lograr un mayor coeficiente de utilización por unidad de tiempo.-

El transporte por agua, esto es, el móvil de la hidrovía, es el menos beneficiado por los logros que la tecnología ha conseguido en los otros sistemas, y es el que tiene menos posibilidades a ese respecto, la resistencia al medio que debe vencer lo lleva a ser el más lento de todos ellos, situación que se agrava cuando la navegación se efectúa en cauces de reducida sección.-

- La operatividad de los puertos de destino y escala.-

Si se tiene en cuenta que un 50% de los costos de operación de una embarcación tiene su origen en gastos portuarios, se infiere:

- 1) La necesidad de reducir dichos gastos a través de la menor permanencia en puerto.- Tendiendo a aumentar el tiempo económicamente útil, que es el correspondiente a la embarcación en marcha con su carga.- Esto puede mensurarse a través de un coeficiente de navegabilidad que se traduce en número de horas o días navegados sobre el número de horas o días totales de un año. En este resultado, aparte de la permanencia en puerto, actúan otros factores tales como: tiempo perdido por niebla, descenso en los calados de los canales, grandes crecidas, los temporales, las reparaciones.-

En la navegación fluvial o interior, este coeficiente suele variar entre el 0.10 y 0.25 significando que el buque navega el 10 % o el 25%.- Este porcentaje se reduce cuando no se navega

////

de noche, como sucede por ejemplo, cuando se carece de señalización adecuada.- Claro está que esto no ocurre en la navegación costera y marítima que en razón de ello y de otros factores, llegan a obtenerse coeficientes de 0.40 y 0.70.-

2) Elevado número de puertos de escala.

La poca distancia entre los puertos de escala, es un factor agravante en el costo del transporte por agua.- Ver cuadro agregado.

Los valores mencionados en el cuadro, ponen de manifiesto la importancia de los factores: coeficiente de navegabilidad, velocidad, aprovechamiento de capacidad, etc.

Asimismo demuestran que cuando se reduce la distancia entre puertos de escala entre 2000 Km. el costo del transporte aumenta entre el 52% y 36% y cuando aquellas distancias bajan de 1000 Km. a 500 Km. aumenta entre el 110% y 155%.-

3. - Calado o profundidad

La hidrovía fluvial presenta a su vez condiciones limitadas en cuanto a la embarcación a utilizar, en función de la profundidad, es decir, solamente podemos actuar en lo referente al móvil, en las otras longitudes restantes, la manga y la eslora, y si bien el límite de variación es más amplio no por ello puede prolongarse indefinidamente, pues surgen otras variables, tales como la capacidad de maniobra y el mantenimiento de reglas de seguridad.-

No obstante se han conseguido resultados altamente eficientes en el logro de embarcaciones para actuar en dicho medio y con tales limitaciones, por ejemplo el sistema empuje de chatas de hasta 1.200 TPB.-

Sin embargo aún son válidos, basados en estudios realizados en 1929 y 1934 por la Dirección General de Navegación y Puertos, res

////

DISTANCIA ENTRE PUERTOS (5)

| | 1 | 2 | 3 |
|--|--------------------|-------------------|---------|
| | 2.000 Km. | 1.000 Km. | 500 Km. |
| 330 días en servicio activo 400 Km. por día de navegación 24 horas, aprovechamiento de la capacidad 100%. - | 296 | 451 | 757 |
| | (2-1) = 155 (52%) | (3-2) = 306 (67%) | |
| | (3-1) = 461 (155%) | | |
| 300 días en servicio activo 300 Km. por día de navegación 24 horas, aprovechando de la capacidad 60%. - | 547 | 748 | 1.153 |
| | (2-1) = 201 (36%) | (3-2) = 405 (54%) | |
| | (3-1) = 606 (110%) | | |

pecto al problema de aumentos de la profundidad de los puertos de ultramar y canales del Rio de la Plata, se puede afirmar que transportar en un buque de 21' pies ingleses de calado es entre el 42% y 60% más caro que hacerlo en un buque de 29' pies ingleses, y que el hacerlo en un buque de 25' es entre el 17% y 30% más caro que hacerlo en un buque de 29'.-

4. - Tráfico a realizar

El tipo de carga a transportar, tiene una importancia fundamental en cuanto a la economía de la hidrovía, pues partiendo del aforismo de que el flete a cobrar se encuentra relacionado en función "de todo lo que la mercadería puede soportar", debe tenerse muy en cuenta el tráfico a captar, si son materias primas de origen pecuario o todas aquellas influenciadas por factores meteorológicos que obligan a disponer de una capacidad para atender los picos de demanda, o si por el contrario nos encontramos con la necesidad de transportar materias primas no sujetas a factores meteorológicos en cuanto a su obtención, como son los minerales (Hierro, Carbón, Petróleo, etc.).-

B - Aprovechamiento de las vías navegables.-

El país posee una frontera marítima y fluvial superior a los 5.000 Kilómetros y se llama frontera porque sus vías navegables con excepción de un tramo del río Paraná, se encuentra formando límite a su territorio.- Este límite se encuentra en el este y su costa marítima es la del océano Atlántico, esto tiene un aspecto ventajoso en cuanto a nuestra relación con el exterior.- Los principales ríos o vías navegables de nuestro país tienen la salida al océano, primero a través de un río estuario en donde desembocan esos ríos, que tienen predominantemente un rumbo norte-sud.- Asimismo, los ríos navegables tienen su nacimiento en zonas tropicales y excéntricas con respecto a las zonas más desarrolladas del denominado cono sur del continente.-

La red fluvial que se extiende a países limítrofes abarca más de 3.000 kilómetros, distribuidos en la siguiente forma: a) Ríos de La Plata Paraná - Paraguay (Buenos Aires - Asunción): 1.630 kilómetros; b) Río Alto Paraná (Corrientes - Posadas - Iguazú): 700 kilómetros; c) Ríos La Plata - Uruguay (Buenos Aires - Concordia - Salto): 470 Kilómetros y d) Trechos en el Alto Paraguay, hasta Corumbá (Brasil), y en el Alto Uruguay.-

Estos ríos son navegables, salvo tramos determinados, en toda época del año por embarcaciones adecuadas en cuanto a su calado.- Para eliminar esta restricción, se han efectuado y se mantienen, costosas obras de profundización, pero estas obras se han ejecutado en gran proporción en las zonas o aguas limitantes de la pampa húmeda, para permitir a través de puertos, que si bien están situados sobre ríos, son verdaderos puertos de ultramar, por el grado de importancia que en su movimiento total tiene la exportación e importación.- Asimismo en esta área están situados los mayores núcleos de población.-

Lo expuesto pone de manifiesto desde ya, un fenómeno socio-político y

////

económico que caracteriza el uso de estas vías navegables.-

- a) Concentración en las áreas del Río de la Plata y tramos inferiores del río Paraná y Uruguay.-
- b) Infrautilización del resto de dichas vías navegables.-

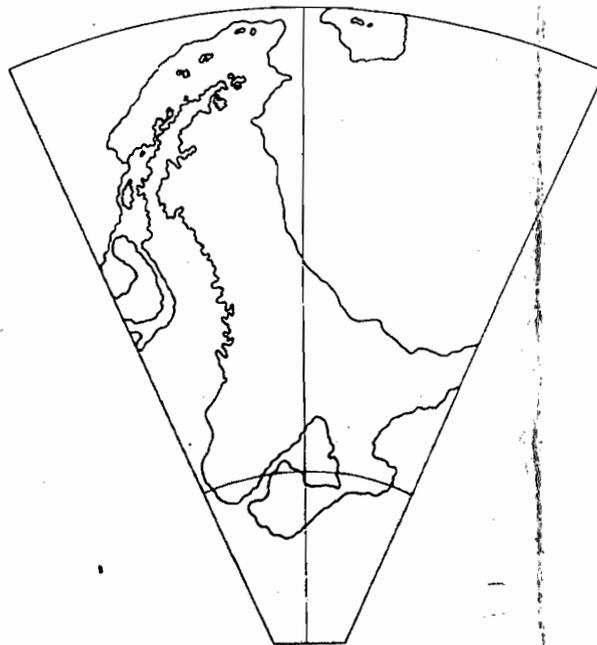
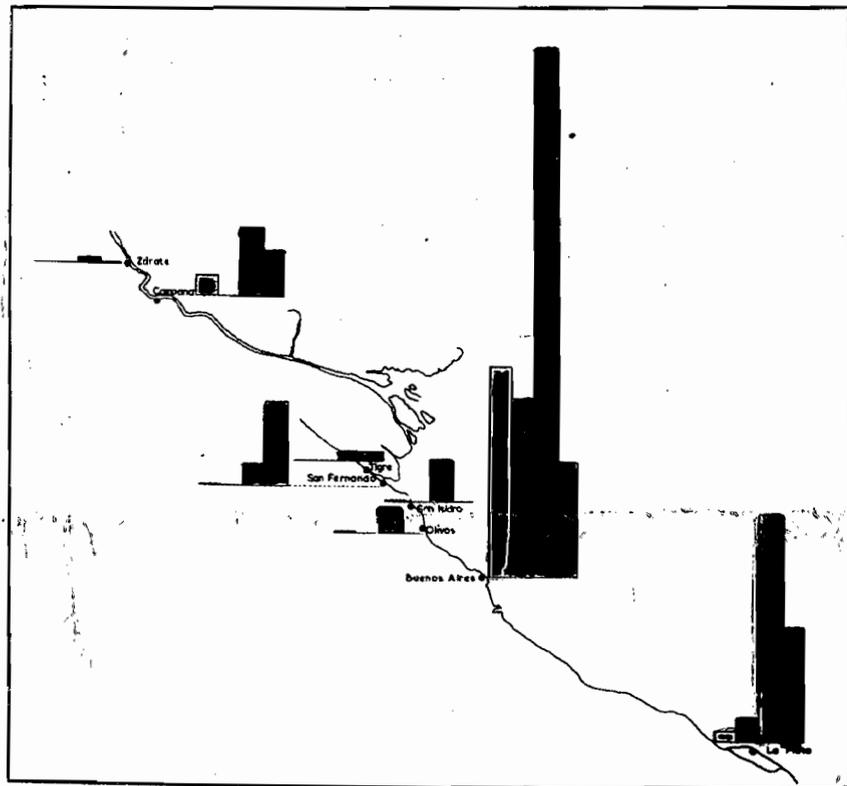
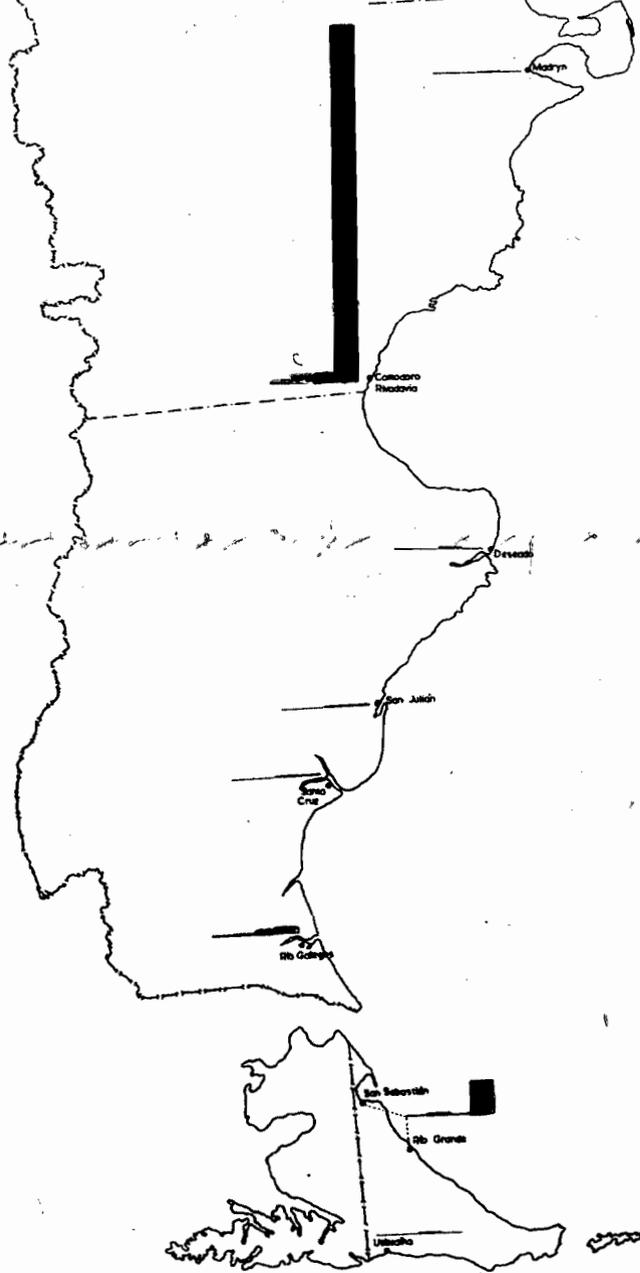
Al expresar concentración se quiere significar:

- 1º) Un porcentaje substancial del movimiento y/o tráfico embarcado se realiza o ejecuta en esas áreas.-
- 2º) Que las mayores instalaciones portuarias se encuentran instaladas en las márgenes de estos ríos.- Uno de ellos, Buenos Aires, absorbe o pasa a través del mismo el 50% de la carga que mueven la totalidad de los puertos del país.-
- 3º) Que sobre estos ríos o en los tramos inferiores de los mismos, se ha volcado y se vuelcan el grueso de las inversiones de dragado y balizamiento.-
- 4º) Que las instalaciones portuarias emplazadas en esta zona, sirven de enlace principal para dar salida o entrada al comercio que a través de la navegación fluvio-marítima se practica con el exterior.-
- 4º) Que el grueso del cabotaje fluvial y marítimo tiene asiento de arribada o zarpada desde las instalaciones portuarias situadas en las márgenes de estos ríos.-

Al expresar infrautilización del resto de las vías navegables, se quiere significar:

- 1º) Que el tráfico que a través de ese medio se realiza, no guarda proporción con la potencialidad de la hidrovía.-
- 2º) Que las instalaciones portuarias no guardan proporción con el tráfico que a través de ellas se realiza.- Es decir, se han efectuado inversiones cuya rentabilidad es mínima en comparación con el valor de las mismas.-

////



3º) Que dado el carácter de las producciones de las zonas atravesadas por estos rios, las mismas debieran ser transportadas a través de esta hidrovía, situación esta que no se presenta en la realidad, pues solamente una parte de los productos generados es transportado por medios fluviales, no guardando una proporción aceptable con respecto a su capacidad de transporte.

Se han expresado de diversas fuentes las razones para explicar tal anomalía.- Algunas de ellas son subjetivas y responden a opiniones interesadas o sectorizadas, otras revisten un caracter superficial y no van al fondo del problema.-

Se tratará a continuación de examinar las diversas razones que han sido expresadas por diversos órganos o instituciones.-

a) Existencia de otros medios de transportes en esta región.-

I) Trazado de los ferrocarriles.- Durante mucho tiempo y aun en la actualidad se ha esgrimido el argumento de que el tráfico fluvial no ha podido desarrollarse en razón de la política tarifaria seguida por las empresas ferroviarias con el objeto de captar tráfico.- Una breve referencia puede aclarar la seriedad de este argumento (5).-

"La Provincia de Entre Ríos trazó su sistema ferroviario, estableciendo las líneas Paraná, Basavilbaso- Concepción del Uruguay y Villaguay- Basavilbaso- Gualaguaychú.-

Se quería cruzar el páramo, y habilitar esta región para la agricultura, pero se trataba de hacerlo distribuyendo la actividad económica entre distintos puertos.-

Se trata con una empresa la financiación y construcción, no la operación y mantenimiento.- Cuando la red trazada sobre estas bases se aproxima a su integración, se produce el colapso de 1890; la Nación enajena el Ferrocarril Andino y el Central Norte; la

////

Provincia de Buenos Aires, su magnífica red -la primera y mejor equipada del Continente-; también las provincias de Entre Ríos y Santa Fé enajenan sus sistemas de transporte.-

Se sustituye el establecimiento de la red, como reorganización regional, como reorganización de la estructura, por el criterio de una empresa, que se hace cargo de la construcción, mantenimiento y operación. La empresa estudia las características del tráfico de la red y llega a una primera conclusión en cuanto al lucro e interés particular, opuesto al interés general: que si bien esta red responde a un criterio de utilidad general, de utilidad social, en cambio no se ajusta a un criterio comercial e industrial.-

Según expresaban las memorias de la empresa, esta podía devenir lucrativa siempre que se procediera a un replanteo total; que su lucro estaba mejor representado por una inversión total del sistema, de suerte que en lugar de ser con tráficos cortos, transversales y a múltiples puertos, sean tráficos largos, longitudinales y a un solo puerto en el extremo.-

Consecuentemente proyecta un programa de extensiones: de Villaguay a Concordia; de Rosario del Tala a Guaaleguay, donde empalmará con el antiguo Primer Entrerriano, que la Nación le vende.-

Posteriormente construirá un puerto propio de aguas profundas en Ibicuy y enlazará de modo de obtener un nuevo trazado orientado al puerto único.- Luego extenderá la línea de Nogoya a Victoria, y establecerá una nueva conexión entre San Salvador y Caseros, y el ramal Sola-Maciá-Raices.- Este puerto- Ibicuy- permitirá un tráfico direccional y razonablemente equilibrado, por que la empresa recibirá por el mismo los cargamentos de carbón mineral para utilizar como combustible en la red, y prácticamente a de

////

convertirse en el puerto de ultramar de la red entrerriana, en perjuicio de Gualaguaychú, Gualaguay e incluso de Concepción del Uruguay.- En una palabra, de acuerdo al criterio particular de la empresa.-

Se va a producir una transferencia de la actividad porteadora que anteriormente se efectuaba por la hidrovía y por múltiples puertos, en favor de la concentración en el punto más alejado hacia ultramar.-

Se advierte en esta forma como existen dos principios completamente incompatibles y opuestos, entre un planeamiento de transporte atendiendo estrictamente a consideraciones operativas y empresarias, y otro que responde a un designio político, de equilibrio económico y regional.-

En determinado momento la empresa iniciará una nueva línea Crespo-Hasenkamp, pero advierte que la zona oeste de la provincia, por su producción forestal, por su falta de adaptación para la agricultura, no es interesante en término de la empresa privada, y expresa: hemos iniciado una penetración desde Crespo en dirección a Hasenkamp, pero creemos que no es posible ni compatible con los intereses de la empresa ramificarse dentro de la vertiente occidental de la provincia; esto constituye un campo propio de la actividad supletoria del Estado.-

Como empresa, que debe asegurar un dividendo a sus accionistas, se concentra en la red tal como lo han modificado y planeado, y le facilitan al Estado la iniciación de un desarrollo de tipo fomento, de tipo regional en el oeste de la provincia.-

Surge entonces otra red, la del Nordeste Argentino, Monte Caseros-Corrientes y Monte Caseros-Posadas; queda el problema de carácter regional y económico, el fomento de la zona Oeste, que la

////

empresa a comprobado no se presta para el desarrollo ferroviario autosuficiente y lucrativo, que se considera constituye un campo natural de actividad supletoria del Estado.-

Lógicamente, la empresa de Entre Ríos carece de interés económicamente apreciable para tomar a su cargo dentro de la economía autosuficiente, dentro de la Ley Mitre, esta extensión e inversiones.- Pero a su vez, el Estado no posee una red dentro de la provincia, carece de una línea básica y pretende actuar en forma marginal.-

Como en este caso no se puede agravar el resto de los usuarios de la provincia con un recargo compensatorio, se recurre a otra fórmula: el Estado construye la línea-construcción, financiación y mantenimiento- y contrata su explotación con la empresa de Entre Ríos ("working agreement").- Se construye la línea Puerto Diamante-Crespo y Hasenkamp a Federal, línea de propiedad del Estado Nacional, pero operada por la empresa de Entre Ríos, con su propia capacidad básica.- Esta línea irá luego de Federal a Concordia y a Curuzú Cuatía.-

Como no ha sido posible recurrir a la fórmula de la autosuficiencia regravada, no había regravación posible por la concurrencia hidroviál; se da la fórmula entonces de la construcción por el Estado y la gestión contratada por la empresa privada, como una rama marginal de la red".-

Es decir, el ferrocarril abandonó el trazado este-oeste por el de norte a sud, y uno de los causales debe haber sido, independientemente de lo expresado en la cátedra, que si se hubiera seguido el primer rumbo (este-oeste), en lo que respecta al norte de Paraná se hubiera encontrado con puertos y vías de agua poco profundas, lo que lo hubiera llevado a utilizar barcos fluviales,

y si se tiene en cuenta que el tráfico descendente podía tener dos únicos destinos: el de exportación o de consumo interno, para mercados situados al extremo sud o extramesopotámico podemos inferir que en el primer caso, con la posesión del puerto de Ibicuy evitaba un trasbordo con toda la secuela de manipuleo, y en el segundo caso con el uso del ferry-boat que empleaba la empresa hacía innecesario utilizar la navegación fluvial pura.- Cabe destacar asimismo que las empresas ferroviarias de esta zona fueron de las primeras en entrar en crisis financiera primero y luego económica, y la razón no puede ser otra que el mercado no producía el suficiente tráfico para sostener tal explotación o la hidrovía hacía sentir su influencia o había surgido un nuevo elemento de transporte, el automotor, este último debe ser descartado, pues en el momento en que el ferrocarril entra en crisis no existían caminos aptos para tal competencia deteriorante.- La razón, se estima debe ser que el mercado no se había desarrollado lo suficiente para sostener ambos sistemas (la hidrovía y la ferrovía).- Ambos en su lucha competitiva se deterioraron mutuamente, y esto no es más que la resultante de una falta de coordinación.- El incriminar solamente al ferrocarril con el argumento de las tarifas diferenciales, es de doble filo.-

II) Trazado caminero.-

Se sostiene que el trazado caminero paralelo a las vías navegables, por ejemplo: la ruta 11 que liga Buenos Aires con Formosa prácticamente coincide con el rumbo del Río Paraná-Paraguay. En esto se ha incurrido en el mismo error que con lo sucedido con los ferrocarriles, al construirse la red troncal caminera coincidente con la ferroviaria, y pretender que el segundo mantuviera su actividad dentro del esquema de servicio público y de autosu

////

ficiencia regravada cuando el monopolio supuesto en el cual estaba basada su instalación se encontraba destruido por la aparición del automotor en el complejo de rutas.-

Un estudioso en las cuestiones de tráfico fluvial dice(Se concluye entonces que no es el camino el responsable único de la situación de crisis o de infrautilización fluvial y que su responsabilidad queda atenuada porque pone de manifiesto la existencia de otras causales mas graves que han producido o producen tal hecho.-

b) Existencia desproporcionada de puertos

Se sostiene que no existe suficiente tráfico para permitir el desarrollo de una navegación fluvial floreciente.-

En realidad este hecho es incontestable y solamente puede tener su razón de ser, en que los puertos fluviales carecen muchos de ellos de zonas de influencia por falta de caminos de acceso, fácil es concluir el resultado.- Corresponde destacar asimismo, que la necesidad de completar cargamentos obliga a repetidas escalas que han engendrado a su vez los correspondientes puertos, todo ello lleva a un crecimiento de los costos de exportación, que se traduce en los fletes que es necesario cobrar.-

Existe en este hecho una analogía con lo ocurrido en ciertas zonas de la provincia de Buenos Aires, con los ferrocarriles, en donde según expresa el ingeniero Nogués, la situación de líneas y las estaciones correspondientes en regiones incapacitadas para proveer tráfico a todas ellas, encarecerá innecesariamente los costos.-

La solución claro está a este problema no puede ser otra que independientemente del desarrollo económico de dichas areas, que consentrar se en el mínimo de puertos, perfectamente equipados y reducir al máximo el número de escalas.- La concentración debiera hacerse a tra

////

vés de caminos o aprovechando las líneas ferroviarias existentes.- Y en este último volvemos a encontrar una nueva analogía con lo sucedido con los ferrocarriles, en donde por medio de la Ley Mitre se establecía un fondo para la construcción de caminos de acceso a las estaciones, que traducido en la época actual sería llevar el camino a grandes nudos ferroviarios de concentración, es decir, existiría la complementación a escala regional de los distintos medios, sin destruirse mutuamente como ocurre en la actualidad.-

Un ejemplo de tal técnica lo ha practicado el F.C. Roca, en los últimos tres años, en el sur de la provincia de Buenos Aires, concentrando en Coronel Suarez grandes cargamentos de cereal, que fueron llevados a silos de ese lugar por medio del automotor y a granel para ser luego transportados en trenes-block con vagones tolva para ser entregados en el puerto de Ing. White.- Las ventajas son tan evidentes que hace innecesario toda explicación.- Resumiendo, la falta de desarrollo regional, la falta de caminos de penetración en esas regiones, y la carencia de acceso a los puertos, produjo la necesidad de multiplicar escalas.- Este es un aspecto que debe ser ponderado en su justo valor y que explica una de las causas de infrautilización de la hidrovía.-

c) Utilización de embarcaciones inadecuadas.-

Fue práctica durante muchos años el uso de embarcaciones no apropiadas o antieconómicas.- Su uso solamente fue posible por los bajos costos de explotación (sueldos) o por gozar de monopolios virtuales en ciertos lugares.- El armador en la ilusión de que, al dar beneficio, su barco era muy apto para el tráfico, no trató de cambiarlo.- Pero al ocurrir modificaciones en la morfología del mercado, se encontró con una triste realidad, había surgido un nuevo elemento, que comenzó a disputarle la carga en los mismos puertos de embarque, lle

////

vándole primero toda aquella que podía soportar mayor flete por su valor relativo y que necesitaba velocidad y luego el resto.-

Comenzó entonces la controversia sobre cual era el móvil mas adecuado para usar en esos rios.- Así unos tomaron partido por el sistema de empuje y otros por la motonave.-

Los que sostenían el de empuje razonaban que si el mismo había resultado apto y se utilizaba en el rio Misisipi, nada se oponía a su aplicación en nuestros rios; olvidaban algo muy importante, la distinta situación geográfica.- En efecto, el rio estadounidense corre desde una zona fría a una zona tropical, los nuestros, todo lo contrario; el tráfico de unos y de otros es totalmente diferenciado e inclusive los métodos de cargas y su contenido, se prestan al transporte masivo y con gran tonelaje a transportar, en el territorio norteamericano, pues allí casi toda la mercadería que se transporta por los rios es embarcada a granel y muy poco es lo que va embolsado o embalado.-

El Contraalmirante Edmundo Manera, en un trabajo, compara los costos de dos sistemas (empuje y motonave) y los traduce en una fórmula de la cual surgen los índices de explotación, según los cuales el sistema por empuje sale beneficiado en el caso de que las mercaderías, tanto de peso como de volumen, paguen una tarifa igual y en cambio la situación se invierte a medida que las tarifas se diferencian.- Se sabe que las tarifas sufren modificaciones con el variar del cubicaje, situación que es aceptada para todo tipo de transporte, y lo expresa en esta forma.--(7)

" El resultado de la explotación sería pues favorable al primer medio (empuje) si las tarifas fueran iguales, como también podría serlo si la clase de mercancía que transportan las motonaves permitiese aplicar una tarifa 1.36 veces mayor que la de las barca-

////

zas.- Esta relación de tarifas puede alcanzarse y aún superarse por la distinta naturaleza del servicio prestado y la clase de cargas transportadas por los dos medios.- Las motonaves ofrecen un transporte más rápido e itinerarios más elásticos a las cargas de mayor valor y consecuentemente de flete marítimo más elevado, mientras que las barcazas son indicadas para el transporte masivo de materias primas o cargas de poco valor, que no soportan una tarifa elevada".-

La controversia sigue aún en pie y existe desorientación pues aparentemente se permanece en el dilema, y no se comprende que la resolución del problema no es una opción entre ambos, sino por el contrario, con ambos sistemas.-

Con referencia al uso de las motonaves, como una desmentida a los que sostienen que solamente por empuje se puede navegar en nuestros rios, se dará un ejemplo: desde hace diez años funciona entre la República del Paraguay y Holanda una línea regular que actúa con buque de ultramar de reducido tamaño, es decir a través de nuestros rios están operando buques aptos para la navegación marítima, que si bien es cierto tienen dificultades en la épocas de estiaje, no hay que olvidar que los tipos de carga de nuestro norte fluvial son en su mayoría "de volumen" de manera que los buques en cuestión pueden completar su bodega sin recurrir a su calado máximo.-

Los holandeses nos muestran así un nuevo método de transporte que precisamente, evita el manipuleo de transbordo, una de las operaciones más costosas a que son sometidas las mercaderías de exportación. Es decir entonces, que corresponde aplicar en nuestros rios el móvil eficiente, y en esto tiene desde ya nuestra industria naval la misión de proveer las embarcaciones aptas para tal desempeño que

////

pueda cumplir el doble propósito fluvio marítimo, o de otra manera definir cual es el barco que puede dar buenas ganancias en nuestros tráficos fluviales.- Esa industria está capacitada para ello y obtendría así una fuente de trabajo incalculable.-

a) Infraestructura incompleta.-

Para una mayor explicación se dividirá este punto en:

I- Balizamiento inadecuado:

Un examen del sistema de balizamiento nos muestra que el mismo se limita a señalar los obstáculos, esto limita el uso del río tan cambiante en su curso, que obliga a fondear de noche por razones de seguridad.- Distinto sería el caso si el balizamiento fuera completo, es decir, señalar el canal navegable lo que eliminaría el fondeo y permitiría el desarrollo de mayores velocidades.-

II- Carencia de obras de infraestructura.-

La acción para dominar y/o encauzar el río ha consistido hasta ahora, en efectuar dragados en pasos críticos y tratar de mantener tal o cual profundidad.- Esta tarea que si bien es necesaria, no corrige la causa sino que limita su acción al efecto.-

La moderan ingeniería hidráulica provee de técnicas adecuadas y ensayadas ya en otras partes del mundo para dominar cursos de aguas como los nuestros.- Es decir, que por medio de instalaciones practicadas en las márgenes de los ríos (revestimientos, restingas) se utiliza su corriente para efectuar autogrado.- Son obras de larga duración y de un costo perfectamente proporcionado con los beneficios que se obtienen y cabe destacar asimismo que los materiales que se utilizan son de fácil obtención en el país, madera y cemento.- En los Estados Unidos se han obtenido resultados óptimos con la aplicación de tales técnicas, con beneficio para

////

la navegación que se practica en el río Misisipi, como así también se ha logrado ganar vastas superficies para su explotación, que antes permanecían inútiles o desaprovechadas por estar cubiertas por aguas provenientes de un río sin encauzamiento.- Las ventajas de tales obras y su retribución a corto y mediano plazo, es de un valor tal que no se alcanza a comprender la causa del vacío de acción por parte de los interesados.-

E) Reglamentaciones inoperantes.-

Es práctica en nuestro país con respecto a la navegación de cabotaje fluvial, la aplicación de normas que en los hechos nada difieren con la que se aplica a la navegación de ultramar.- Este es un hecho cierto y perfectamente comprobable, todo está aunado parecería para entorpecer.- Por un lado existe confusión de jurisdicciones de organismos que tienen misiones que cumplir y considerando cada uno de ellos que la que tienen es de primerísima prioridad, y desconociendo lo fundamental, que es la de facilitar el transporte.-

Estas exigencias tienen su origen:

- a) Provenientes de la Aduana.-
- b) Provenientes de la Prefectura.-
- c) Emanadas de organismos de sanidad, y de autoridades portuarias.-

Todo esto trae como consecuencia: demoras, necesidad de constituir aparatos burocráticos terrestres por parte de las empresas transportadoras, que se resumen en elevación de los costos de explotación.- Lo expuesto pone de manifiesto, que la navegación fluvial ve reducida sus posibilidades por:

1 - Causales de organización y coordinación.-

- 1.- Empleo o invasión por parte de otros sistemas de transporte, que dificultan el desarrollo de la navegación fluvial

////

no se destruyan mutuamente.-

2.- Elevado número de escalas.-

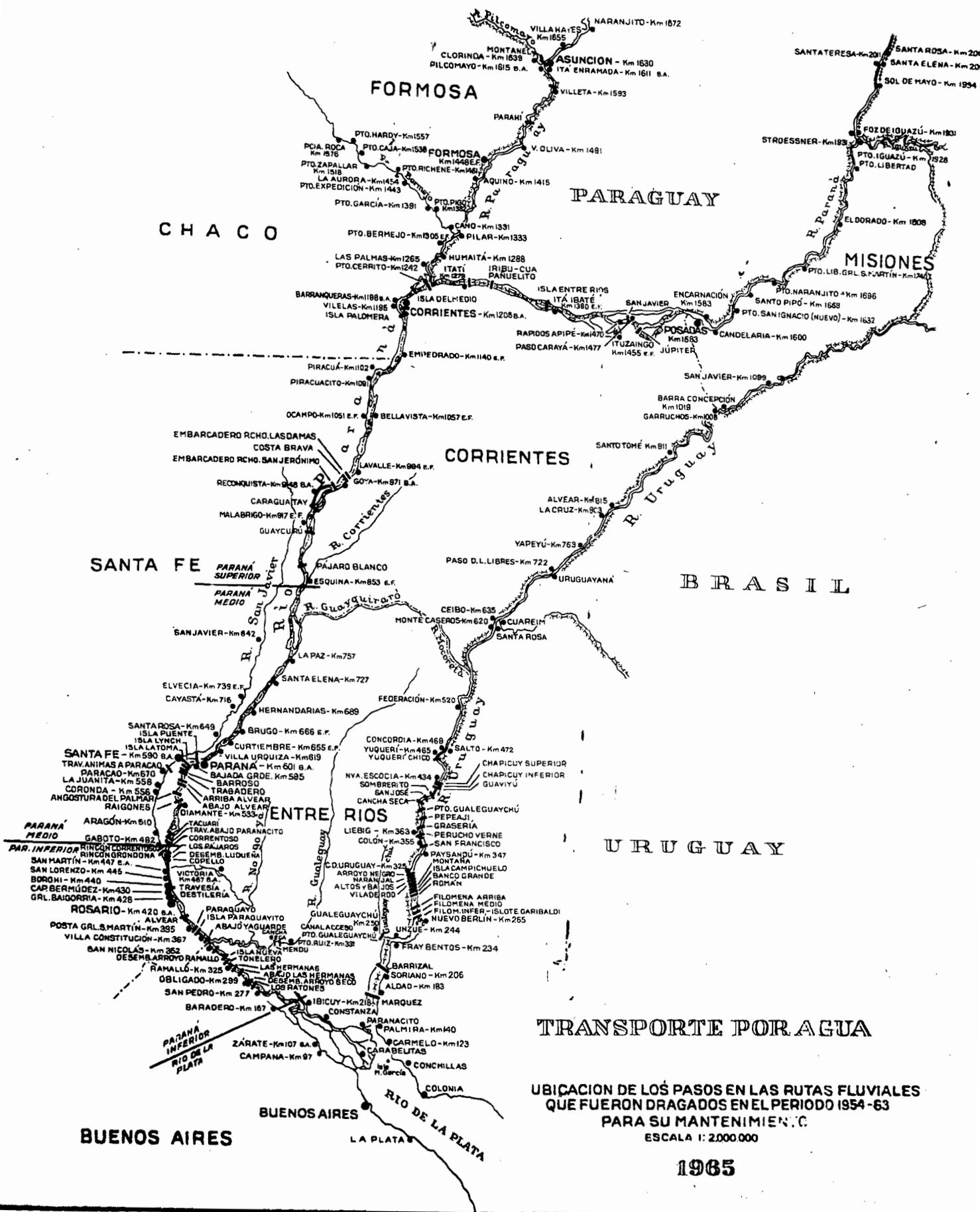
2 - Causales motivadas por la falta de infraestructura.

1.- Impedimento para navegar de noche o necesidad de fondear.-

2.- Impedimento para desarrollar velocidades

3 - Causales tecnológicas.-

1.- Uso de embarcaciones inadecuadas.-



TRANSPORTE POR AGUA
 UBICACION DE LOS PASOS EN LAS RUTAS FLUVIALES
 QUE FUERON DRAGADOS EN EL PERIODO 1954 - 63
 PARA SU MANTENIMIENTO
 ESCALA 1:200.000

1965

C A P I T U L O I I I
ORGANISMOS INTERNACIONALES DE FINANCIAMIENTO

A - Antecedentes

El siglo actual en su transcurso presenta tres etapas perfectamente diferenciadas en lo que al tema en cuestión se refiere:

1º) Plena vigencia de un sistema económico de casi aplicación universal estructurado en base a la vivencia del patrón oro, que permitía atraer a través de sus efectos, una fluidez de movimientos de capital destinado a ser invertido en regiones periféricas con respecto a las naciones dominantes.- El estricto acatamiento a tal régimen por parte de los Gobiernos en su legislación, permitía a los inversores contar con las más amplias garantías, tanto de su capital como rédito.- Los mismos no eran afectados de ninguna manera por la política económica que desarrollaban tales gobiernos, sino que por el contrario la misma tenía por objeto asegurar su plena vigencia.- Los resultados logrados no pueden ser negados en su totalidad, si bien tampoco puede negarse las facetas negativas que mostró su aplicación.- Así desde el punto de vista positivo, tal esquema permitió a muchos países hallar fuentes y/o mercados de financiamiento, que absorbieran sus demandas de capital para una mayor integración de infraestructura necesarias para una mayor integración al marco económico del que eran partícipes.- La división internacional del trabajo había asignado funciones claras y concretas a cada uno de los actores, que les permitió, no puede negarse, un desarrollo acelerado dentro de las normas que exigía tal régimen, por el aspecto negativo se presentaba en la existencia de zonas dominantes y otras subordinadas.- Es decir, una situación de "equilibrio" condicionado al cumplimiento de ciertos supuestos, por ejemplo: estabilidad de relaciones comerciales, de la moneda, y por parte de las masas, aceptar las ten-

////

siones sociales producidas y/o engendradas por las crisis cíclicas que este sistema presentaba, como algo fatal o imposible de evitar.

2º) Eliminación de las formas puras de aplicación de tal sistema.-

Este proceso comienza con la primera guerra mundial con su secuela de desorganización y desequilibrio en las relaciones internacionales.- Los conductores de la economía intentaron reconstruir el pasado, con la plena vigencia del patrón oro y un mercado monetario dominante en Inglaterra, como lo había sido en el pasado.- Si bien se reestablece el citado patrón, el centro de polarización había pasado a los Estados Unidos y las reglas de juego eran diferentes; se habían producido cambios políticos y estructurales.- La liberación del comercio encuentra trabas formidables engendradas por toda suerte de nacionalismos entronizados en diferentes países, como búsqueda a soluciones que en gran medida tenían su origen en el conflicto armado.- Una nueva crisis que estalla en 1929, alcanza rápidamente a todos los países y a todos los sectores.- Adquiere rápidamente tal amplitud que muchos ven en ella, no ya una simple crisis cíclica de superproducción, uno de esos sobresaltos temporarios que cada siete o diez años interrumpía el ritmo de la actividad económica, sino una crisis del sistema, que pone en cuestión sus propios principios.-

Cada país trató de defenderse con todas las armas que le podía mostrar las viejas y nuevas políticas económicas; elevación de aranceles, autarquías, contingentes, manejo de las monedas y en los cambios por parte de los gobiernos, en búsqueda todas ellas de una estabilidad unilateral e inmediata; y la lógica consecuencia, reducción del comercio y de la escala de especialización internacional.- El patrón oro fue incapaz de evitar los choques y las tensiones de lo que ha sido llamado, la gran depresión.-

////

Cuando comienza a restablecerse un pseudo orden en todo este complejo, estalla nuevamente una guerra que envuelve directa o indirectamente a todo el mundo.- El esfuerzo de guerra obliga la adopción de nuevas medidas que agravarían más economías ya tambaleantes de muchos países.- Pero conjuntamente con el deseo de ganar la guerra, se buscaba la de afianzar una paz duradera, en base a la igualdad de los pueblos, el aseguramiento de las libertades esenciales del hombre su elevación del nivel de vida y la eliminación de tantas discriminaciones políticas, sociales y económicas.-

La búsqueda se encaminó en crear principios e instituciones convenientemente capacitadas para resolver esos problemas.-

3º) Creación de instituciones internacionales de financiamiento.-

Solamente el esfuerzo mancomunado de los gobiernos, podría hallar solución a toda la gama de problemas generados por la guerra recientemente terminada, y los que venían arrastrándose desde 1919 y 1930. Surgió así claramente la creación de diferentes instituciones entre cuyos fines se puede mencionar:

- a) Mantenimiento de la estabilidad monetaria.-
- b) Restablecimiento del comercio internacional a través de la creación de condiciones favorables e inversión de capitales.-
- c) Financiar obras que coadyuven a construir las bases del desarrollo económico en los países menos desarrollados.-
- d) Financiar obras económico sociales en países menos desarrollados.-

Para este logro han surgido y actúan entre otros:

- a) Fondo Monetario Internacional.-
- b) Banco Mundial o también llamado Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.-

////

- c) Asociación para el Desarrollo Internacional.--
- d) Corporación Financiera Internacional.--
- e) Banco Interamericano de Desarrollo.--

Por su parte los Estados Unidos de América cuenta con otras instituciones, que si bien son de puro y exclusivo dominio de ese país, su acción alcanza un estadio internacional.--

El el cuadro agregado puede apreciarse en forma sintetizada el objeto, préstamos que pueden otorgar, garantías y seguros, etc.--

Cabe destacar asimismo, que las fuentes de obtención de los capitales de operación, tienen diferentes orígenes que pueden clasificarse:

- a) Fondos provenientes de su propio capital.--
- b) Fondos provenientes de donaciones de los gobiernos participantes, independientes de sus propios participantes en el capital acciones.--
- c) Fondos obtenidos en los diversos mercados de capital, mediante la colocación de bonos u obligaciones.--

De lo expuesto surge que el mundo y los países contaron o pudieron recurrir para la búsqueda de capitales, a centros financieros que contaban con ahorros disponibles para satisfacer la demanda de financiación a largo plazo, el ejemplo de nuestro país es demostrativo.-- Esta situación se deforma o deteriora totalmente después de 1914 y en 1930, quedando interrumpida tales fuentes de financiación luego de 1945 y hasta la actualidad la ausencia de tal mercado ha sido suplida en parte, por este tipo de instituciones.--

ORGANISMOS DE LOS E.S.

| | BANCO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES | AGENCIA PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL (Préstamos en dólares) |
|------------------------------------|--|---|
| OBJETO | Promover las exportaciones norteamericanas por medio de préstamos y asistencia en dólares a exportadores por medio de financiamiento, garantías y seguros. | Promover el desarrollo económico de los países amigos menos desarrollados. |
| PRÉSTAMOS | Presta dólares únicamente. Plazos: para productos agrícolas, hasta 12-15 meses; para maquinaria y equipo, hasta 5 años; para grandes aviones jet 7 años; préstamos para obras de 5 a 20 años (intereses sobre préstamos para obras 5 $\frac{3}{4}$ % anual). Compra a exportadores sus documentos por cobrar del exterior, hasta el 76 $\frac{1}{2}$ % del valor de factura, sin responsabilidad para el exportador. | Presta en dólares. Condiciones: 5 $\frac{3}{4}$ % (15 años), más los períodos de gracia. |
| GARANTIAS Y SEGUROS | Ofrece garantías a mediano plazo para riesgos políticos y de crédito a instituciones financieras en E.U. Las instituciones deben asumir los riesgos de crédito sobre los primeros vencimientos, que constituyen entre el 30 y 50% del financiamiento total. Cooperación con la Asociación Aseguradora de Crédito Extranjero, proporcionando seguros por riesgos políticos y de crédito a exportadores.- | Sobre préstamos: garantías disponibles aun cuando los plazos del préstamo son muy extensos y las tasas de interés muy bajas para que interesen a la mayoría de los inversionistas privados. En inversiones: la agencia da garantías totales o parciales a los inversionistas norteamericanos. |
| QUIENES PUEDEN SOLICITAR PRÉSTAMOS | Empresas privadas de E.U., empresas privadas y gobiernos de países amigos que cubran los requisitos del Battle Act. | Empresas privadas en E.U. o en países amigos menos desarrollados; además, gobiernos o entidades gubernamentales de países amigos, incluyendo bancos de desarrollo. |

| | | |
|---|---|---|
| <p>DONDE DEBEN GASTARSE LOS FONDOS</p> | <p>Estados Unidos.</p> | <p>Estados Unidos o el país prestatario, u otros países menos desarrollados.</p> |
| <p>PARTICIPACION PRIVADA EN LOS PRESTAMOS DE LAS AGENCIAS</p> | <p>El Eximbank estimula a los bancos de depósito y otras instituciones financieras privadas a que participen.</p> | <p>Se aceptan; sin embargo, véanse "Garantías".</p> |
| <p>DEBE SOLICITARSE EN PRIMER TERMINO, CAPITAL PRIVADO</p> | <p>Sí.</p> | <p>El administrador debe tomar en cuenta si existe la posibilidad de obtener el financiamiento de otras fuentes del mundo libre, en condiciones razonables.</p> |
| <p>DEBE EMBARCARSE SOLO EN BARCOS DE LOS ESTADOS UNIDOS</p> | <p>Sí, a menos que la Administración Marítima elimine este requisito, el que, generalmente, elimina hasta el 50%. Ninguna restricción en los casos en que la asistencia sea por medio de garantía o seguro.</p> | <p>No menos del 50% en barcos norteamericanos, más si se desea; ADI pagará el costo de transporte sólo en cargas embarcadas en barcos de Estados Unidos.</p> |

ESTADOS UNIDOS

AGENCIA PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL (Préstamos en moneda extranjera)

COMMODITY CREDIT CORPORATION (C.C.C.)

BANCO MUNDIAL

Asistencia en desarrollo económico; expansión de mercados extranjeros para productos agrícolas de Estados Unidos.

Promover la exportación de los excedentes agrícolas.

Para financiamiento de Obras que coadyuven a construir las bases del desarrollo económico en los países menos desarrollados.

Concede préstamos en monedas locales con tasas de interés locales; plazos generalmente de 3 a 10 años (15 años en casos excepcionales). Los préstamos deben ser aprobados por el país extranjero, y los fondos se gastan generalmente en el mismo país.

Concede créditos hasta por 3 años, a aquellas solicitudes apoyadas por cartas de crédito confirmadas de bancos de Estados Unidos.

Presta dólares y otras monedas. Plazo: 5 a 25 años, de acuerdo con el tipo de obra. Tasa actual: 5 $\frac{3}{4}$ % anual. Se requiere garantía del gobierno.

No.

No.

Está facultado para garantizar el reembolso de los préstamos parcial o totalmente, pero nunca ha ejercido este derecho.

Para desarrollo de empresas; empresas privadas de E.U. Para la expansión de mercado de ultramar de productos agrícolas norteamericanos: empresas privadas de E.U. o países cuya moneda se toma en préstamo.

Empresas norteamericanas dedicadas a la exportación.

Gobiernos de países miembros, incluyendo territorios y subdivisiones políticas o privadas; organizaciones públicas internacionales o regionales.

| | | |
|---|---|---|
| <p>Beneficiarios que tienen acuerdos firmados con el Departamento de Agricultura de Estados Unidos.</p> | <p>Estados Unidos.</p> | <p>Sí, al menos, normalmente distintos a aquel en donde se localiza la obra. También Suiza, por arreglo especial.</p> |
| <p>No.</p> | <p>No es aplicable; véanse "Préstamos".</p> | <p>Bancos de depósito, así como otras instituciones financieras.</p> |
| <p>No.</p> | <p>Véanse "Préstamos".</p> | <p>Sí, otro capital público.</p> |
| <p>No es aplicable.</p> | <p>No.</p> | <p>No.</p> |

ORGANISMOS INTERNACIONALES

| ASOCIACION PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL | FONDO MONETARIO INTERNACIONAL | CORPORACION FINANCIERA INTERNACIONAL | BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO |
|--|---|---|---|
| <p>Para el financiamiento de obras económicas y sociales en países menos desarrollados.</p> | <p>Para fomentar la estabilidad de tipos cambiarios y la expansión y crecimiento del comercio mundial.</p> | <p>Para el financiamiento únicamente de empresas privadas que contribuyan al desarrollo económico de los países miembros menos desarrollados.</p> | <p>Principalmente para acelerar el desarrollo económico de sus países miembros latinoamericanos.</p> |
| <p>Pueden variar las condiciones. A la fecha, los préstamos se han concedido por 50 años sin intereses, con reembolso en divisas después de un período de gracia de 10 años. Se carga $\frac{3}{4}\%$ anual por concepto de servicio sobre el saldo insóluto.</p> | <p>Los créditos toman la forma de operaciones en divisas (entregando monedas de otros países miembros a cambio de moneda local) que deben invertirse dentro de un período de 3 a 5 años. Las tasas fluctúan entre 2 y 5% anual más honorarios por concepto de servicio.</p> | <p>Invierte en, o presta a cualquier empresa que contribuya satisfactoriamente al desarrollo económico de un país miembro. No invierte en empresas propiedad de, u operadas por el gobierno, ni en empresas de servicios públicos o bienes raíces (Multifamiliares). Actualmente, puede invertir en el capital social de una empresa.</p> | <p>Concede préstamos en monedas de todos los países miembros. En préstamos ordinarios exige el reembolso en la moneda que se concedió el préstamo; sin embargo, los préstamos del Fondo Especial pueden permitir que el reembolso se haga en la propia moneda del país prestatario. Los préstamos del Fondo Fiduciario para el Progreso Social, generalmente son reembolsables en moneda local.</p> |
| <p>Puede extender garantías en lugar de préstamos; a la fecha, no lo ha hecho.</p> | <p>No es aplicable.</p> | <p>Puede avalar las subscripciones de emisiones de capital.</p> | <p>Está facultado para garantizar préstamos, pero hasta ahora no lo ha hecho.</p> |

| | | | |
|---|--|---|--|
| <p>Los mismos del Banco Mundial</p> | <p>Gobiernos de los países miembros.</p> | <p>Empresas privadas establecidas en países miembros.</p> | <p>Entidades públicas o privadas, dentro de los países miembros.</p> |
| <p>Los mismos del Banco Mundial, excepto que no hay arreglo especial con Suiza.</p> | <p>Sin limitaciones.</p> | <p>Países miembros.</p> | <p>Adquisición de materiales en cualquier parte del mundo, excepto créditos del Fondo Fiduciario para el Progreso Social.</p> |
| <p>No.</p> | <p>Sin participación directa, pero los acuerdos entre el Fondo y países miembros sirven para alentar a los recursos privados a que concedan préstamos a esos países.</p> | <p>Acepta participación financiera de instituciones financieras o socios industriales en países miembros.</p> | <p>Se alienta.</p> |
| <p>Sí, y también el Banco Mundial.</p> | <p>No.</p> | <p>Sí.</p> | <p>Sí, y otro capital público.</p> |
| <p>No.</p> | <p>No es aplicable.</p> | <p>No.</p> | <p>Fondos ordinarios: no; Fondos especiales: no; Créditos del Fondo Fiduciario para el Progreso Social: sí, a menos que lo autorice en contrario la Administración Marítima.</p> |

B - acción y desarrollo en el financiamiento de infraestructuras portuaria y de vias navegables.-

Tres instituciones, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Asociación Internacional de Fomento, son los que en gran proporción han tenido a su cargo este tipo de financiamiento.-

Corresponde destacar, que estas obras requieren elevados montos y forman parte del sistema de transporte de un país, por lo que requieren un minucioso análisis sobre su factibilidad y compatibilidad con el resto de la estructura del transporte, pues como es lógico presumir, cualquier error de adaptación y posibilidad puede enervar el mejor propósito, de donde se concluye la necesidad de estudios completos y exhaustivos antes de otorgar tales préstamos.-

Así es dable apreciar que muchas de las demandas presentadas no son concretadas, no tanto por la no disponibilidad de los capitales requeridos, sino por la falta de estudios y exámenes completos de los proyectos que se presentan a consideración de los organismos ejecutivos de estas instituciones.- En consecuencia, en repetidas oportunidades se hace necesario el envío de comisiones técnicas a los países que formulan tales requerimientos, y determinar prioridades.-

Esto último presenta mayores dificultades de las que en apariencia puede creerse, y ello es debido a que en muchos países, en vias de desarrollo, la ausencia de un aparato burocrático eficiente o capacitado, impide o retarda en demasía los estudios previos que requieren tales obras.- Por otra parte, la falta de empresas capacitadas en esas áreas no es poco frecuente.-

Muchos de los préstamos asimismo, han tenido como destinatarios países que son verdaderas "zonas explosivas" por las tensiones sociales que presentan y que se encuentran a punto de estallar, como es el caso de

////

la India y Pakistán.-

Así se tiene que Pakistán recibió en préstamo de la A.I.F. el 28/8/64 de mon.5.250.000.- para vías navegables,- el Pakistán oriental que se encuentra comprendida principalmente por el delta que forman dos de los ríos más grandes del mundo, el Ganges y el Bramáputra.-

Este gran sistema de ríos y estuarios hace que los transportes fluviales resulten económicos y en muchas regiones apartadas, constituyen el único medio de transporte.- Las vías fluviales comprenden casi 5000 Km. y llegan a 8000 Km. en épocas de lluvia.- En 1963 el tráfico fluvial representó 540 millones TN/Km. de carga y 20,5 millones de pasajeros/Kmts; el número de embarcaciones aumentó en un 33% en el curso de los cinco años anteriores.- Por consiguiente la prosecución de la labor de desarrollo y mejoramiento de los transportes fluviales, encierra suma importancia para la economía del Pakistán Oriental.-

Debido al atarquinamiento y a la inestabilidad de los ríos, es preciso prestar especial atención al mantenimiento de los canales, contar con un buen sistema de balizamiento y servicios de pilotaje, y supervisar la construcción y financiamiento de los puertos e instalaciones de desembarco.- Con el fin de centralizar esos servicios el Gobierno Provincial estableció en 1958 la Inland Water Transport Authority (IWTA).- En 1961 la A.I.F. otorgó un préstamo U.S 2.000.000 para modernizar este organismo y mejorar las instalaciones de cinco puertos fluviales.- El crédito de u\$s 5.250.000 ayudará a la ejecución de otras fases del programa de desarrollo de IWTA.

Estas mejoras costarán un total de u\$s 10.350.000 y comprenden el establecimiento de estaciones de radio para la localización de barcos con el objeto de conocer su posición y facilitar así la navegación, la ampliación de los talleres de reparaciones y mantenimiento del equipo de

////

navegación, la construcción de unas cien instalaciones de desembarco y la adquisición de una unidad de salvamento para remover restos de embarcaciones naufragadas y otras obstrucciones a la navegación y la prórroga de los servicios de consultores.-

El Banco Mundial ha facilitado una suma adicional de u\$s 950.000 con cargo al programa de asistencia para sufragar los gastos en divisas, de los servicios de consultores que llevarán a cargo un estudio detallado de los puertos y vías fluviales con vistas a la preparación de un plan de mejoras de alta prioridad.-

Los préstamos de la Asociación Internacional de Fomento (A.I.F) se acordaron en las siguientes condiciones: las amortizaciones del capital comienzan 10 años después de la concesión del crédito; a partir de esa paga, el 1% anual durante 10 años, y el 3% anual durante los 30 años fiscales.- Los créditos se otorgaron sin intereses, pero se cobra una tasa de servicios del 3/4 % anual sobre los montos retirados y pendientes, para cubrir los costos administrativos de la A.I.F.-

En cuadro agregado, se mencionan los préstamos concedidos por el Banco Mundial.- Se agrega asimismo una distribución por Continentes y por años de las sumas prestadas.-

BANCO INTERNACIONAL DE REG

| PAIS | DESTINATARIO | GARANTIA | FECHA DEL CONTRATO | PLAZO DE GRACIA |
|-----------|-----------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| ECUADOR | Autoridad portuaria de Guayaquil. | Estado de Ecuador | 9-10-58 | 5 años |
| PAKISTAN | Trustees of the port of Karachi | Estado de Pakistán | 4-8-1955 | 5 años |
| PERU | Gobierno | ---- | 23-1-1952 | 2 años |
| id. | Autoridad del puerto del Callao | Estado del Perú | 17-9-1958 | 5 años |
| FILIPINAS | Gobierno | ---- | 27-7-61 | 2 años |
| TAILANDIA | Gobierno | ---- | 27-10-50 | 4 años |
| id. | Port. authority of Thailand | Estado de Tailandia | 12-10-56 | 2 años |
| TURQUIA | Gobierno | ---- | 7-7-1950 | 6 años |
| id. | Gobierno | ---- | 26-2-1954 | 2 años |
| BIRMANIA | Rangoon Port. Comisioners | ---- | 4-5-1956 | 4 años |
| INDIA | Calcutta Port. Comisioners | Estado de la India | 25-6-1958 | 5 años |
| | | id. | 17-8-1961 | 5 años |
| id. | | id. | 25-6-1958 | 5 años |

TRUCCION Y FOMENTO (Bco. MUNDIAL)

| PLAZO DEL PRESTAMO | INTERES | PRESTAMO OTORGADO | PARTICIPACION OTRAS ENTIDADES Y MONTO |
|------------------------|---------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 20 años 1963 - 1983 | 5 3/4 % | u\$s 13.000.000 | u\$s 100.000 |
| 20 años 1960 - 1980 | 4 3/4 % | " 14.800.000 | " 216.842 |
| 13 años 1954 - 1967 | 4 1/2 % | " 2.500.000 | " 1.099.332 |
| 15 años 1963 - 1978 | 5 3/4 % | <u>" 6.575.000</u> " 9.075.000 | " 395.000 |
| 15 años 1963 - 1978 | 5 3/4 % | " 8.500.000 | " 920.000 |
| 12 años 1954 - 1971 | 4 3/4 % | " 4.400.000 | " 275.000 |
| 15 años 1958 - 1971 | 4 3/4 % | <u>" 3.400.000</u> " 7.800.000 | " 184.000 |
| 19 años 1956 - 1975 | 4 1/4 % | " 12.500.000 | " |
| 19 años 1960 - 1976 | 4 7/8 % | <u>" 3.800.000</u> " 16.300.000 | " |
| 16 años 1960-1976 | 4 3/4 % | " 14.000.000 | " |
| 15 años 1963 - 1978 | 5 1/2 % | " 29.000.000 | " 1.113.000 |
| 22 años | 5 3/4 % | " 21.000.0000 | " 1.086.000 |
| 15 años 1963 - 1978 | 5 1/2 % | <u>" 14.000.000</u> " 64.000.000 | 592.000 |

BANCO INTERNACIONAL DE RE

| PAIS | DESTINATARIO | GARANTIA | FECHA DEL CONTRATO | PLAZO DE GRACIA |
|-----------|---------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| ISRAEL | GOBIERNO | ---- | 9-9-1960 | 5 años |
| NICARAGUA | Autoridad del Puerto de Corinto | Estado de Nicaragua | 22-5-1956 | 3 años |

INSTRUCCION Y FOMENTO (Bco. MUNDIAL)

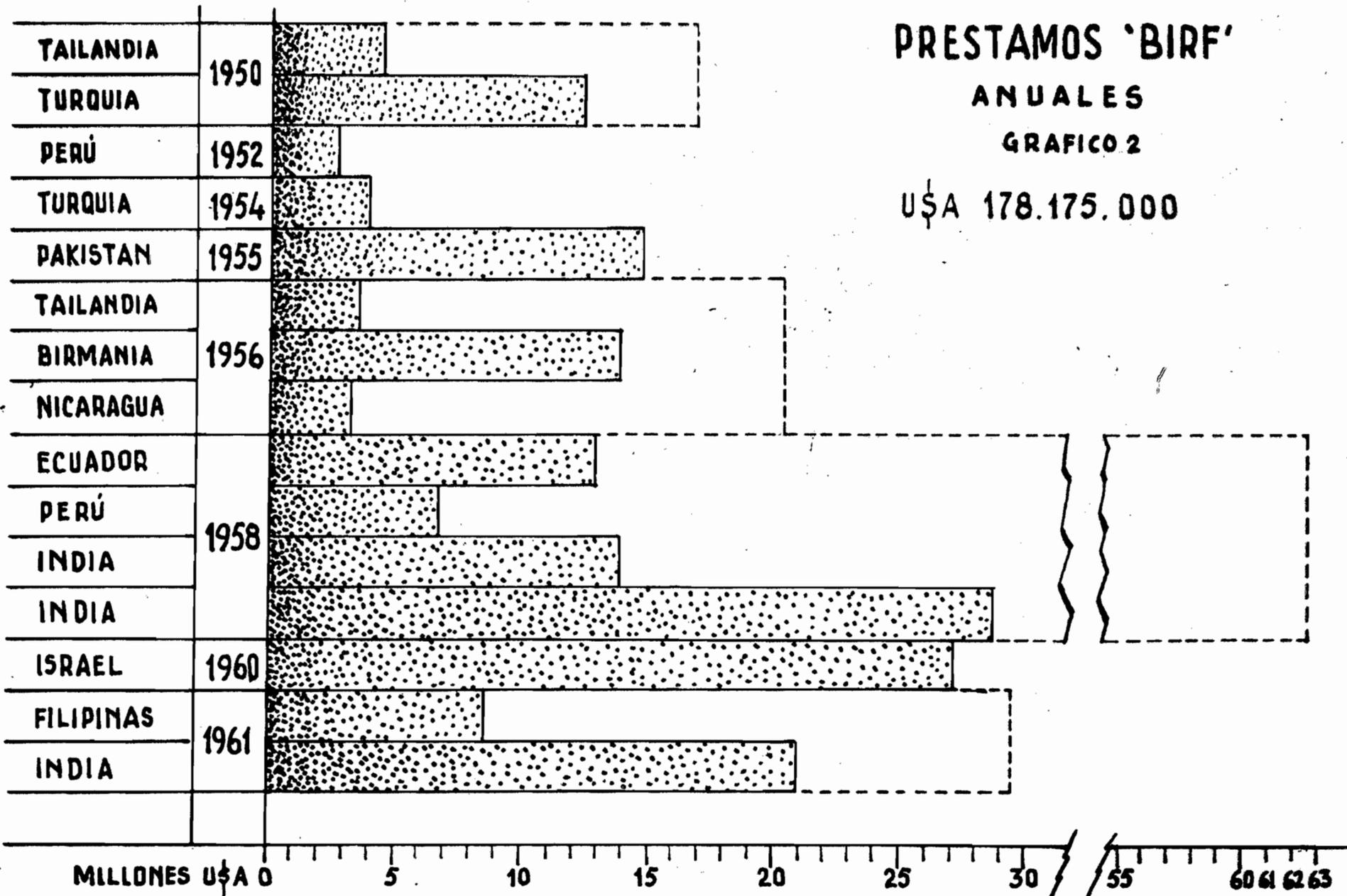
| PLAZO DEL PRESTAMO | INTERES | PRESTAMO OTORGADO | PARTICIPACION OTRAS ENTIDADES Y MONTO |
|------------------------|---------|-------------------|---------------------------------------|
| 20 años 1965 - 1985 | 5 3/4 % | u\$s 27.500.000 | u\$s 1.850.000 |
| 17 años 1959 - 1976 | 4 3/4 % | " 3.200.000 | " 121.000 |

PRESTAMOS 'BIRF'

ANUALES

GRAFICO 2

U\$A 178.175.000

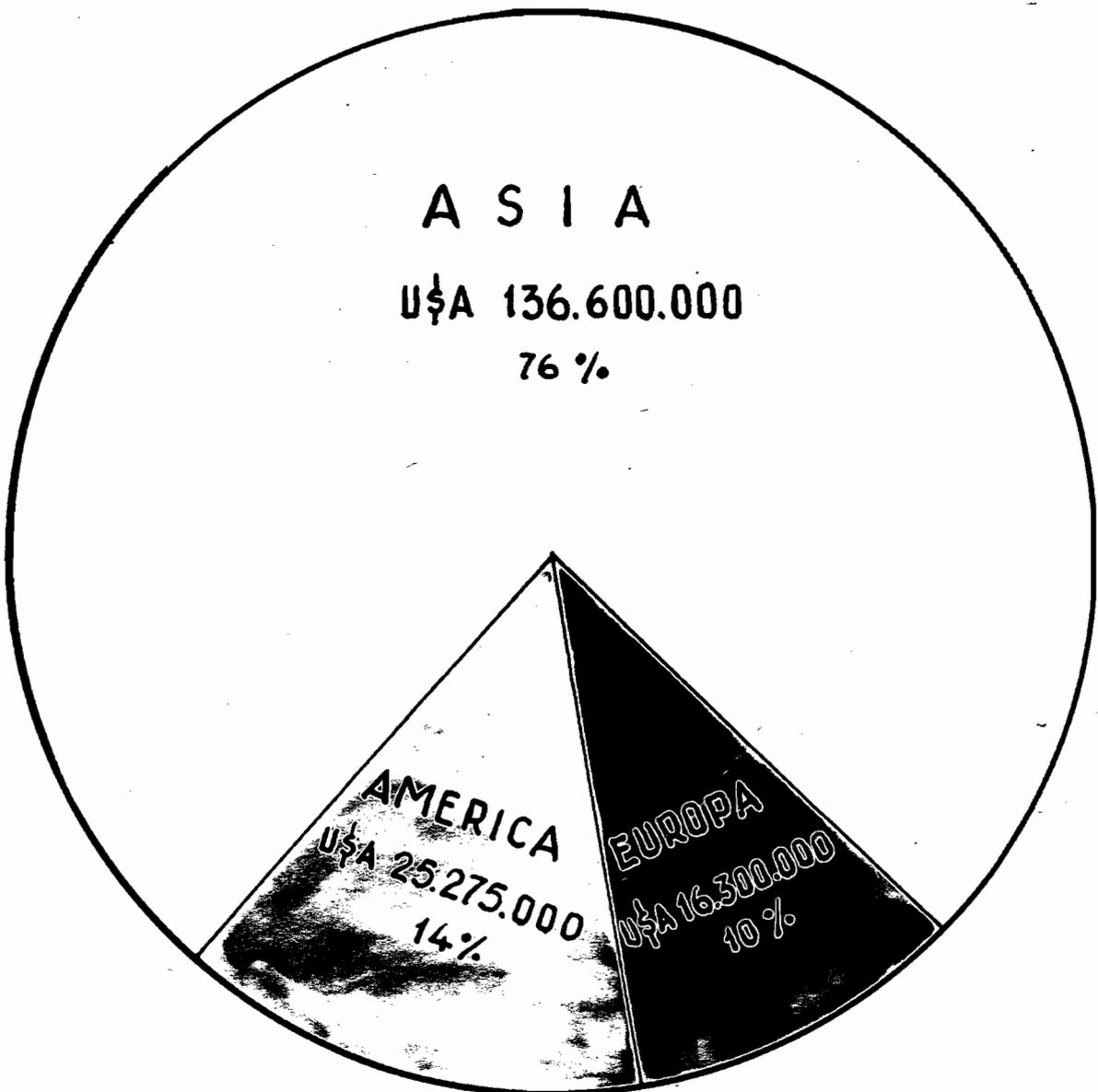


PRESTAMOS 'BIRF' (Banco Mundial)

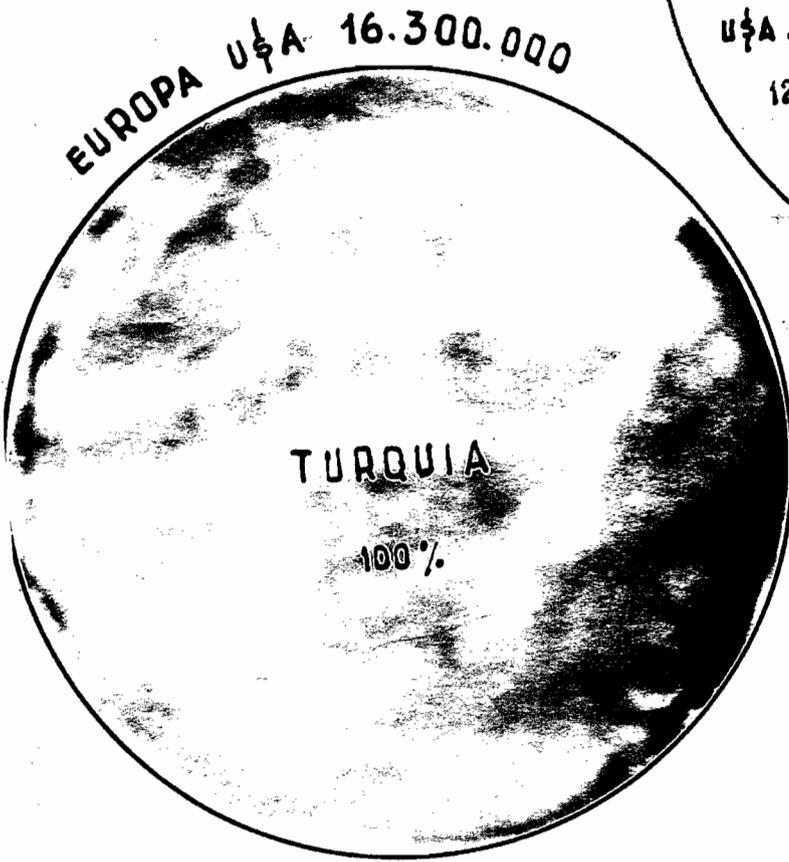
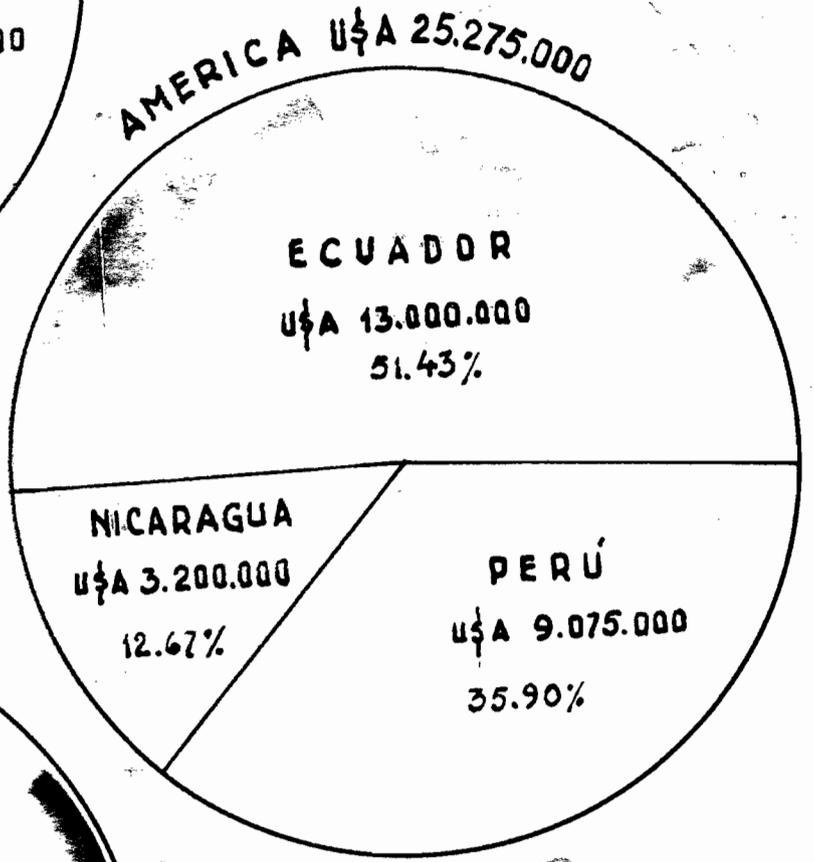
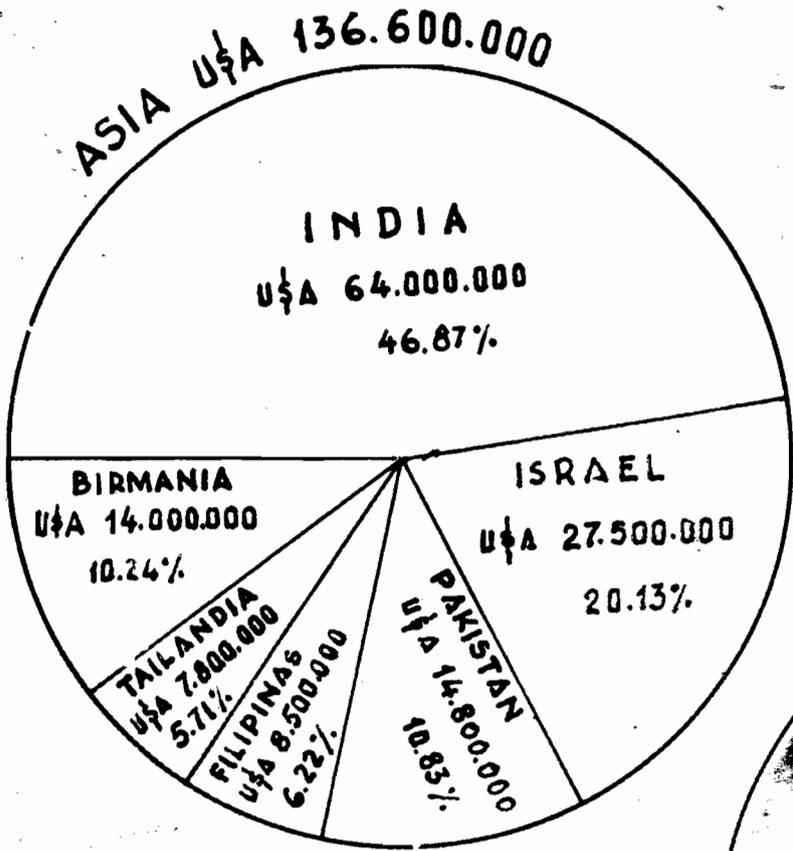
PARA INSTALACION DE PUERTOS

U\$A **178.175.000**

GRAFICO 1



POR CONTINENTES



PRESTAMOS DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

País: República de Colombia.-

Fiador: Su gobierno.-

Destinatario: Empresa Puertos de Colombia.-

Finalidad: Obras Portuarias.-

Fecha de Aprobación: 5 de Diciembre de 1963.-

Fecha del Contrato : 10 de Diciembre de 1963.-

Moneda e importe: u/s 10.000.000.-

Interés: 5 3/4.-

Amortización del capital (cuotas): 23 Semestres a partir del 10 de Diciembre de 1967.-

Plazo de gracia: 4 años.-

Fuente del préstamo: Recursos ordinarios de su propio capital.-

C - Perspectivas y Posibilidades

Hacia finales de los años cincuenta, la Asamblea General de las Naciones Unidas unánimemente resolvió declarar a la presente la "Década del desarrollo". La meta propuesta para el decenio era disminuir significativamente la distancia que separa a los países altamente desarrollados de los llamados hoy del Tercer Mundo. Al suscribir aquella resolución las naciones industrializadas aceptaron su responsabilidad en la tarea de acelerar el crecimiento económico de los países en vía de desarrollo ofreciendo aumentar gradualmente su corriente de ayuda. Estos últimos, por su parte se comprometieron a eliminar los obstáculos internos que actuaban como factores limitantes de un crecimiento mas rápido.-

Veamos los resultados después del transcurso de varios años de esa "década" a través de la opinión de George D. Woods, presidente del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, quién expresa : (10)

"La esperanza - decía Sir Francis Bacon - es un buen desayuno pero una mala cena". La década de los años 1960 empezó lleno de esperanza para los países en vía de desarrollo económico, pero cada vez se hace mas incierto como terminará. A menos que la Década del Desarrollo como la bautizó el Presidente Kennedy, reciba un mayor impulso, puede pasar a la historia como una década de decepciones. El movimiento de financiación de los países desarrollados, hacia los países en vías de desarrollo, no se está incrementando; por otra parte, en la actualidad, el crecimiento económico de los países de bajo ingreso tiende a estancarse paulatinamente. Basa sus expresiones en los siguientes datos

Situación actual de la humanidad en base
a su ingreso

Muy pobres, ingresos inferiores a u\$s 100.-

990 millones

////

| | |
|---|---------------|
| Pobres, ingresos de u\$s 100 a 250 | 1150 millones |
| De ingreso medio, ingresos 250 a u\$s 750.- | 390 millones |
| De ingreso alto | 810 millones |

Las dos terceras partes de la población del mundo viven en países subdesarrollados pero tienen solo la sexta parte del ingreso total de todas las naciones. Y así se tiene:

| | |
|--|-----------|
| 2/3 de la población mundial tienen un ingreso per capita igual o inferior de | u\$s 250 |
| 175 millones (países del Mercado Común Europeo) | u\$s 1400 |
| 194 millones (Estados Unidos) | u\$s 3000 |

Índice de incremento anual de crecimiento económico:

| | |
|-----------|------|
| 1950-1954 | 5% |
| 1955-1960 | 4.5% |
| 1960-1964 | 4% |

En muchos países ese incremento a pesar de los préstamos del Banco Mundial no alcanzan al 1% y que tienen un ingreso per-capita medio de u\$s 120. Con ese incremento en el año 2000 podrán aumentarlos en u\$s 50. En Estados Unidos con su actual tasa e ingreso de u\$s 4.500 en ese mismo año.-

Agrega el citado economista:

"A medida que esta diferencia se acentúa intolerablemente uno empieza a preguntarse cuando se traducirán en acción positiva los humanitarios sentimientos tan elocuentemente expresados por los dirigentes de todas las naciones industriales para que ayuden a elevar los niveles de vida de los países en vías de desarrollo a tan veloz ritmo como es necesario. ¿Durante cuánto tiempo más podrán las naciones industriales justificar el relativamente bajo lugar que ocupa la financiación para el desarrollo hasta ahora en sus listas de prioridades".

////

Las fuentes de ingresos de la mayoría de los países en vía de desarrollo tienen origen en la comercialización de productos básicos que son notablemente incostantes, las fluctuaciones de la producción y la demanda pueden hacer que las ganancias por concepto de exportaciones suban o bajen un 50% en un solo año.-

Entre los años comprendidos en el período 1950-1962, los ingresos del mundo subdesarrollado por concepto de exportaciones de productos básicos experimentan un incremento anual de solo 3,5%, insuficiente por sí mismo para asegurar una adecuada importación del equipo y los materiales que los países de bajo ingreso deben adquirir para progresar económicamente.-

Por otra parte, el bajo e incierto incremento de los ingresos por concepto de exportaciones ejerce considerable presión que conduce al desequilibrio fiscal, a la inflación y al estancamiento de los esfuerzos constructivos; retrasa el desarrollo, causa discontinuidad en las inversiones y disminuye el impacto de la financiación externa. Cabe agregar asimismo que la creciente necesidad del mundo "subdesarrollado de aflujo de capital del exterior, se agudiza todavía más por lo que podría llamarse" la explosión de la deuda.-

En 1956, la deuda internacional de los países de bajo ingreso originada en fuentes públicas o en garantías gubernamentales se estimaba en algo más de 10,000 millones de dolares, en 1964, esa deuda se había elevado a 33,000 millones de dolares, en 1956 el servicio de esa deuda significaba 800 millones y en 1964 había ascendido a 3,500 millones anuales.- Las causas del crecimiento desproporcionado del servicio de la deuda, reside en dos factores: alza de las tasas de interés y acumulación deudas a corto plazo, que tienen su origen en empréstitos concedidos por naciones industriales a plazos poco realísticos y en algunos casos, con

////

finés de escaso valor económico .-

Los países subdesarrollados en su conjunto, destinan en la actualidad mas del 10% de sus entradas o recursos por concepto de exportaciones al al pago del servicio de la deuda, y la cifra va en aumento.-

Es un hecho que, cuando toda la amortización, los intereses y los pagos de dividendos se toman en cuenta, el reflujo de unos 0000 millones de dolares provenientes de los países representa cerca de la mitad del capital que estos países reciben. Estos pagos siguen subiendo a un ritmo acelerado, y , de continuar así dentro de algo mas de 15 años anularían por completo el influjo de capital. En concreto; seguir haciendo lo que los países exportadores de capital están haciendo actualmente, equivaldría en un plazo no muy lejano, a no hacer nada en absoluto.-

Destaca asimismo el Señor Woods:

"La sugestión en el sentido de que se otorgue mayor asistencia a los países en vías de desarrollo, y en mejores condiciones para ellos, es de hecho un llamado para que los países donantes modifiquen su actitud a este respecto. Es verdad que las naciones industriales se enfrentan con dificultades de tratar de persuadir a las legislaturas reacias a aprobar la salida de recursos para ayudar a los países que necesitan asistencia económica. Pero deben darse cuenta de que la financiación del desarrollo económico no es algo que pueda atornillarse y desatornillarse como una tapa. Cualquier descenso o falta de aceleración ordenada y continua de esta asistencia significaría un estancamiento del desarrollo, aunque sus efectos tarden en manifestarse dos o mas años. Para entonces se darían cuenta que tal descenso tendría efectos desastrosos y podría haber otro intervalo de años antes de recuperar lo que se hubiese ganado en esta materia. Y mientras tanto algunos podrían verse obligados a retirarse a un desesperado aislamismo. Por tanto es urgente una mayor

////

acción ahora, en estas direcciones, y no cabe duda alguna de que, a pesar de todos los problemas y dificultades que tenemos que afrontar, la posición básica económica y financiera de los países de alto ingreso es suficientemente fuerte para soportar tal incremento".

El incremento del producto bruto de los países industriales fue igual a una tasa que oscila entre el 4% y 5% anual; equivale a una suma superior a u\$s 40.000 millones de dólares al año, y la contribución neta para financiar la capacidad de importación de los países en desarrollo, ha sido de unos 6.000 millones de dólares igual a $\frac{6}{10}$ del 1% de su producto nacional bruto.-

La publicación The Economist en su edición de octubre 1° de 1966 manifiesta que: la ayuda financiera que puede proporcionar el Banco Mundial tiene en realidad a disminuir, lo que se refleja en la igualación de las tasas de interés sobre los préstamos concedidos por esta Institución.- Si bien con anterioridad existía un margen de 1,25% a favor de los países en proceso de desarrollo, en ralción a la tasa de interés que pagaban los préstamos a otros países, actualmente rige la misma tasa.-

agrega que el Banco Mundial ha sido incapaz- excepto en Suiza y Suecia- de colocar bonos en el mercado europeo de capitales, aunque ha conseguido préstamos de Estados Unidos por el equivalente de 175 millones de dólares.- Esto hace suponer que la tasa de interés del Banco Mundial aumentará cuando menos al 6,5%.-

Con referencia a los préstamos comenta que "los fondos del Banco Mundial son sólo para proyectos de desarrollo básico y garantizados por los gobiernos, además, el prestamista tiene que asegurar que el proyecto es capaz de reeditar altas tasas de interés en adición a los pagos del principal.- En Tales condiciones, los países más pobres carecen de posibilidad

////

des efectivas de acceso a los fondos!"-

El Banco Mundial, ha solicitado que se incrementen los fondos de la Asociación Internacional de Fomento a 1.000 millones de dólares (hasta al vi ar, la A.I.F. ha dispuesto de 250 millones de dólares anuales, más 75 millones transferidos directamente de las disponibilidades del propio Banco), lo que aún sería insuficiente respecto de la capacidad de absorción de asistencia de los países en desarrollo.- Sin embargo, según opinión de The Economist, "muchos dudan de que pueda conseguir esa suma, es más, existe la creencia de que encontraría fuertes dificultades para conseguir la cantidad tradicional.-

El economista Gunnar Myrdal en la apertura del XII período de sesiones de la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación el día 22 de noviembre de 1965, pronunció entre otras, estas palabras:

"Desde el punto de vista de los sacrificios reales que hacen los países ricos en ayuda de esas actividades", se refiere a los organismos intergubernamentales de financiamiento "son realmente minúsculos.- Sabemos que se ha fijado como meta el uno por ciento de la renta nacional, es decir, una fracción solamente del aumento anual de dicha renta en los países ricos (que son realmente todos ellos, países "en desarrollo") y rara vez se alcanza esta meta, a pesar del hecho de que las estadísticas referentes a la ayuda suelen incluir no solamente las donaciones y los préstamos en condiciones de favor, sino también todo el flujo financiero de los organismos gubernamentales y empresas privadas, gran parte del cual no es sino un buen negocio lucrativo."

"Los países ricos deben aceptar ahora las consecuencias de su fuerza relativa - como hizo Inglaterra hace más de cien años, cuando era la nación más desarrollada del mundo - y abrir sus fronteras para que circu

////

len productos y capitales entre ellos mismos y entre ellos y los países pobres.- Podrían hacerlo, si mantuvieran en equilibrio sus economías.- Durante esta etapa de aproximación al libre cambio, deberán incluso discriminar en favor de los países subdesarrollados, aboliendo como primera medida aranceles y otras restricciones que pesan sobre las importaciones procedentes de dichos países.- Pedir reciprocidad sería una sinrazón; como dijo un estadista indio hace mucho en una reunión del GATT; "La igualdad entre desiguales es una desigualdad".- Los países pobres no pueden dejar de proteger sus nacientes industrias.- Tienen necesidad también de bloques proteccionistas de comercio, al paso que los países ricos sí pueden permitirse el escoger un camino directo para liberar su intercambio.- Es más, los países subdesarrollados tienen el mayor interés en que se liberalice el comercio entre los países ricos, a pesar de no tener la posibilidad de sumarse a esas empresas".

Y termina su discurso:

"Permítanme terminar mi disertación revelándoles un pensamiento que con insistencia y fuerza cada vez mayores pesa sobre mi mente y me desasosiega.- Temo que nos estamos acostumbrando a vivir contentos, a ocuparnos de los asuntos del día sin pensar gran cosa en la posibilidad, o en la probabilidad, de lo inimaginable, de lo que nos aguarda.- En esta categoría incluyo yo los resultados de la carrera de las armas atómicas y de los preparativos, a los que se ha dado menos publicidad, para la guerra química y biológica; a medida que pase el tiempo sin llegar a un acuerdo intergubernamental eficaz para detener ese estado de cosas, las mejoras de la tecnología harán que todos los países, por diversos que sean, puedan equiparse para el genocidio en forma más fácil y más barata.- A esta categoría de calamidades inimaginables que nos amenazan, pertenece también la crisis alimenti-

////

cia latente.- Nos sirve de pauta, a lo que parece, ese modo de ser racional conforme al cual vivimos, como individuos, una vida feliz de día en día, y trabajamos, y gozamos, aún sabiendo como sabemos, que nos vamos acercando a esa catástrofe personal que es la muerte.- De otro modo, la vida sería insoportable; en todo caso, nada podemos hacer sobre ese asunto; nuestras naciones, la humanidad entera no perecen con nosotros, sino que nos sobreviven.- Pero esta actitud es peligrosamente irracional, cuando la adoptamos como miembros de una nación y de la humanidad.- Las catástrofes sociales se diferencian de esa certeza de la muerte que tiene el individuo, en que pueden y deben conjurarse.- Y si no somos previsores y no tomamos las medidas necesarias, pereceremos todos y no tendremos posteridad".-

AUMENTO DE LA CARGA POR SERVICIO DE LA DEUDA DE LOS PAISES EN DESARROLLO (11)

| | Pagos (1) (Millones de dólares) | Pagos como porcentajes de las exportaciones de mercancías |
|------|------------------------------------|---|
| 1960 | 2.300 | 8.1 |
| 1961 | 2.300 | 8.2 |
| 1962 | 2.400 | 8.4 |
| 1963 | 2.500 | 7.5 |
| 1964 | 3.300 | 9.2 |
| 1965 | 3.500 | 9.0 |

(1) Pagos por amortización e intereses sobre la deuda pública y garantizada de 97 países en desarrollo.-

FINANCIAMIENTO OTORGADO A LOS PAISES EN DESARROLLO (11)
(Millones de dólares)

| País | Capital privado a largo plazo | | Ayuda Oficial | | Incremento requerido para sostener la ayuda anual facilitada por la AIF |
|----------------|-------------------------------|------------------|------------------|--------------|---|
| | Promedio 1961-64 | 1965 | Promedio 1961-64 | 1965 | |
| Estados Unidos | 1.024 | 1.748 (1) | 3.605 | 3.766 | 316 |
| Francia | 471 | 562 | 901 | 757 | 62 |
| Reino Unido | 361 | 443 | 446 | 430 | 98 |
| Alemania | 208 | 278 | 478 | 427 | 73 |
| Japón | 203 | 242 | 113 | 244 | 42 |
| Canadá | 39 | 33 | 85 | 120 | 42 |
| Italia | 225 | 184 | 90 | 66 | 30 |
| Otros | 224 | 381 | 372 | 463 | 88 |
| Total: | 2.775 | 3.871 (1) | 6.090 | 6.323 | 750 |

(1) Estimaciones preliminares.-

C A P I T U L O I V

SITUACION ACTUAL DEL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

A - Necesidad de una organización

La necesidad de una organización eficiente se pone de manifiesto por las siguientes razones:

- I) Los costos portuarios representan aproximadamente el 50% del costo total del transporte por agua y si se tiene en cuenta que como promedio, el flete marítimo representa alrededor de un 15% del valor total de los productos movidos por vía marítima, resulta entonces que el costo portuario representa un valor equivalente al 7,5% del total del intercambio.-
- II) En la Segunda Conferencia de la ALAC, entre sus recomendaciones seña la necesidad de que los países asociados fijaran su atención y esfuerzos sobre los respectivos puertos; considerando que en el comercio intraregional, más del 66% del costo del transporte marítimo tiene que ver con el manejo de la carga y forma parte de los gastos hechos en puertos; parecía indiscutible que el camino más corto para abaratar el servicio, era mejorar las instalaciones y los equipos portuarios y eliminar las trabas y la desorganización, que por desgracia caracteriza su financiamiento en el arca.-
- III) En el movimiento de mercaderías denominadas de carga general que tiene un alto costo de manipuleo portuario, puede llegar a encarecerse tanto el flete como para llegar incluso a la anulación de las ventajas comparativas que tiene a determinadas distancias el transporte por agua.-
- IV) Es frecuente encontrar avisos de recargos de fletes para transporte marítimo a puertos y/o países determinados.- En los tráficos de nuestros puertos, la experiencia es bien reciente y si a ello se agrega que el país gasta en fletes u\$s.250 millones de dólares anualmente,

////

y que de esos fletes solo participa en el 22,8% de su comercio internacional con buques propios, fácil es inferir que en el mejor de los casos esos recargos influyen en un 80% de su comercio exterior. El resultado se traduce en los dos sentidos; en el valor competitivo de nuestras exportaciones y en un recargo sobre nuestras importaciones.- Cabe aclarar que no siempre es justificada la magnitud de tales recargos, que en parte tienen su origen en la posición dominante de alguna de las Conferencias y son causadas en gran medida por la debilidad de nuestra marina mercante y esto mismo se vuelve más inexplicable si se tiene en cuenta que nuestro comercio exterior a través de vía marítimas es realizado en una cifra superior al 50% por terceras banderas, es decir de países que no son los compradores de nuestras exportaciones o vendedores de las importaciones que se transportan.-

Se alega asimismo, para justificar la licitud de los recargos que se aplican sobre los fletes de mercaderías a cargar o descargar, que nuestros puertos son caros.- La Administración General de Puertos realizó un análisis sobre tal hecho que aparecía en la memoria del ejercicio 1965/66, y expresa:

"Entendemos que será de interés destacar cifras de un estudio realizado, en el que se comparan los importes que deben abonar las embarcaciones en concepto de gastos por uso de puertos en distintos lugares del mundo.- A tal efecto se ha utilizado a manera de ejemplo una embarcación de 5609 TRN, 9314 TRB, 149 metros de eslora, con una carga de entrada de 4.600 toneladas y 800 Tn. de salida, con una permanencia de 8 días en puerto: la paridad peso nacional/dólar EE.UU. se consideró la actual de 350.-

Fijando el coeficiente 1 para el puerto de Buenos

Aires, se obtienen los siguientes índices comparativos.-

////

| | |
|-----------------------------|------|
| Barcelona (España) | 5.91 |
| Kobe (Japón) | 2.70 |
| Puertos de Colombia | 1.81 |
| Amsterdam (Irlanda) | 1.73 |
| Puertos Oficiales de Canadá | 1.55 |
| Puertos Públicos de Canadá | 1.31 |
| Guayaquil (Ecuador) | 1.15 |
| Puertos de Rusia | 1.02 |
| Buenos Aires | 1.00 |
| Mar del Plata | 0.87 |
| Bahía Blanca | 0.87 |
| Bremen (Alemania) | 0.70 |
| Rosario | 0.50 |

En otro estudio de la citada Administración que se agrega como pág. estimados sobre la base de un buque de 3.822 TRN se puede apreciar sobre el costo total la coincidencia en concepto de remolque y practicaje.

| | <u>Costo Total</u> | <u>% Practicaje</u> | <u>% Remolque</u> |
|--------------------|--------------------|---------------------|-------------------|
| Buenos Aires | \$ 699.604 | 21% | 25.2 |
| Rosario | \$ 514.201 | 51% | - |
| Bahía Blanca | \$ 618.951 | 15.6% | 27.2 |
| Quequén | \$ 487.081 | 3.7% | 33.0 |
| San Nicolás | \$ 597.844 | 45.2% | 16.2 |
| Santa Fe | \$ 601.753 | 45.6% | 16.6 |
| Villa Constitución | \$ 662.559 | 40.8% | 24.4 |

Un análisis de estos estudios nos revela que:

- Las tarifas portuarias en si, inciden sobre el gasto total en un importe no superior al 30% de dicho gasto.-
- La incidencia del remolque y practicaje es independiente de la duración de la permanencia del buque y oscilan entre el 30% y 60% del costo total.-
- Que obviamente debe actuarse en el sentido de reducir la permanen-

////

cia del buque, no por la tarifa del puerto, sino por el lucro cesante o de otra manera, cumpliendo el aforismo " buque parado no gana flete".-

- d) Que la tarificación diferencial establecida entre puertos de distinta categoría queda en gran medida anulada por el costo del practicaje.-

GASTOS ESTIMADOS DE UN BUQUE OPERANDO DURANTE OCHO

Para un buque de 3822 TRN con un coeficiente fiscal de 40 a los efectos

| SERVICIOS PORTUARIOS | BUENOS AIRES | | ROSARIO | |
|--------------------------------|----------------|--------------|----------------|------------|
| | 1a. Categoría | % | 3a. Categoría | % |
| 1) USO DE PUERTO. | <u>183.840</u> | 26,2 | <u>91.920</u> | 17, |
| 2) NAVEGACION | <u>89.802</u> | 13,0 | <u>53.881</u> | 10, |
| a) Visita de Sanidad | 368 | | 221 | |
| b) Faros y Balizas | 16.052 | | 9.631 | |
| c) Entrada | <u>73.382</u> | | <u>44.029</u> | |
| 3) REMOLQUE -Entrada y Salida- | <u>176.362</u> | 25,2 | | |
| 4) PRACTICAJE | <u>146.300</u> | 21,0 | <u>260.100</u> | 51 |
| a) del Rio de la Plata | 85.400 | | 85.400 | |
| b) del Rio Paraná o Uruguay | | | 145.200 | |
| c) de Mar | | | | |
| d) de Puerto. | <u>60.900</u> | | <u>29.500</u> | |
| 5) VARIOS | <u>103.300</u> | 14,6 | <u>108.300</u> | 21 |
| a) Amarre | 12.000 | | 18.000 | |
| b) Lanchaje | 5.000 | | 9.000 | |
| c) Serenos | 66.300 | | 66.300 | |
| d) Manifiestos, sellados, etc. | <u>20.000</u> | | <u>15.000</u> | |
| TOTAL GENERAL | 699.604 | 100,0 | 514.201 | 100 |

BBB=====

LAS PRIMERA ANDANA EN CUALQUIERA DE LOS SIGUIENTES PUERTOS

del Practicaje y 20 pies de calado de entrada y 28 pies de calado de salida.

| BAHIA BLANCA | | QUEQUEN | | LA PLATA | | SANTA FE | |
|----------------|-------|----------------|-------|----------------|-------|----------------|-------|
| 1a. Categoria | % | 2a. Categoria | % | 1a. Categoria | % | 3a. Categoria | % |
| <u>137.880</u> | 22,3 | <u>137.880</u> | 28,3 | <u>183.840</u> | 28,9 | <u>91.920</u> | 15,2 |
| <u>53.881</u> | 8,7 | <u>53.881</u> | 11,0 | <u>53.881</u> | 8,5 | <u>26.939</u> | 4,4 |
| 221 | | 221 | | 221 | | 110 | |
| <u>9.631</u> | | <u>9.631</u> | | <u>9.631</u> | | <u>4.815</u> | |
| <u>44.029</u> | | <u>44.029</u> | | <u>44.029</u> | | <u>22.014</u> | |
| <u>169.890</u> | 27,5 | <u>161.800</u> | 33,0 | <u>176.362</u> | 27,7 | <u>99.894</u> | 16,6 |
| <u>103.000</u> | 16,6 | <u>18.200</u> | 3,7 | <u>118.900</u> | 18,7 | <u>274.700</u> | 45,6 |
| | | | | <u>84.300</u> | | <u>90.400</u> | |
| <u>67.500</u> | | | | | | <u>148.600</u> | |
| <u>35.500</u> | | <u>18.200</u> | | <u>34.600</u> | | <u>35.700</u> | |
| <u>154.300</u> | 24,9 | <u>115.300</u> | 24,0 | <u>103.300</u> | 16,2 | <u>108.300</u> | 18,2 |
| <u>22.000</u> | | <u>22.000</u> | | <u>22.000</u> | | <u>18.000</u> | |
| <u>51.000</u> | | <u>12.000</u> | | | | <u>9.000</u> | |
| <u>66.300</u> | | <u>66.300</u> | | <u>66.300</u> | | <u>66.300</u> | |
| <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> | |
| <u>618.951</u> | 100,0 | <u>487.061</u> | 100,0 | <u>636.283</u> | 100,0 | <u>601.753</u> | 100,0 |

| SERVICIOS PORTUARIOS | SAN NICOLAS | | VILLA CONSTITUCION |
|---------------------------------|----------------|-------|--------------------|
| | 3a. Categoría | % | 3a. Categoría |
| 1) USO DE PUERTO | <u>91.920</u> | 15,3 | <u>91.920</u> |
| 2) NAVEGACION | <u>26.939</u> | 4,5 | <u>26.939</u> |
| a) Visita de Sanidad | 110 | | 110 |
| b) Faros y Balizas | 4.815 | | 4.815 |
| c) Entrada | <u>22.014</u> | | <u>22.014</u> |
| 3) REMOLQUE -Entrada y Salida- | <u>97.085</u> | 16,2 | <u>161.800</u> |
| 4) PRACTICAJE | <u>270.600</u> | 45,2 | <u>270.600</u> |
| a) Del Río de la Plata | 90.400 | | 90.400 |
| b) Del Río Paraná o Uruguay | 141.100 | | 141.100 |
| c) De Mar | | | |
| d) De Puerto | <u>39.100</u> | | <u>39.100</u> |
| 5) VARIOS | <u>111.300</u> | 18,8 | <u>111.300</u> |
| a) Amarre | 18.000 | | 18.000 |
| b) Lanchaje | 12.000 | | 12.000 |
| c) Serenos | 66.300 | | 66.300 |
| d) Manifiestos, sellados, etc., | <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> |
| TOTAL GENERAL | 597.844 | 100,0 | 662.559 |

| UBICACION | C. DEL URUGUAY | | MAR DEL PLATA | | Todo otro puerto de 3a. categ. sin remolque. | |
|-----------|----------------|---------------|----------------|---------------|--|-------|
| | % | 3a. Categoría | % | 2a. Categoría | % | % |
| 13,8 | <u>91.920</u> | 14,5 | <u>137.880</u> | 29,0 | <u>91.920</u> | 18,2 |
| 4,0 | <u>26.939</u> | 4,2 | <u>17.960</u> | 3,7 | <u>26.939</u> | 5,3 |
| | 110 | | 74 | | 110 | |
| | 4.815 | | 3.210 | | 4.815 | |
| | <u>22.014</u> | | <u>14.676</u> | | <u>22.014</u> | |
| 24,4 | <u>129.438</u> | 20,5 | <u>161.800</u> | 34,0 | | |
| 40,8 | <u>270.600</u> | 42,9 | <u>39.100</u> | 8,4 | <u>270.600</u> | 53,6 |
| | 90.400 | | | | 90.400 | |
| | <u>141.100</u> | | | | <u>141.100</u> | |
| | <u>39.100</u> | | <u>39.100</u> | | <u>39.100</u> | |
| 17,0 | <u>111.300</u> | 17,9 | <u>118.300</u> | 24,9 | <u>115.300</u> | 22,9 |
| | 18.000 | | 22.000 | | 22.000 | |
| | 12.000 | | 15.000 | | 12.000 | |
| | 66.300 | | 66.300 | | 66.300 | |
| | <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> | |
| 100,0 | 630.197 | 100,0 | 475.040 | 100,0 | 504.759 | 100,0 |

GASTOS ESTIMADOS DE UN BUQUE OPERANDO DURANTE OCHO

Para un buque de 4420 TRN con un coeficiente fiscal de 34 a los efectos

| SERVICIOS PORTUARIOS | BUENOS AIRES | | ROSARIO | |
|--------------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | La. Categoría | % | La. Categoría | % |
| 1) USO DE PUERTO | 212.160 | 27,1 | 106.080 | 18,9 |
| 2) NAVEGACION | 133.130 | 17,0 | 79.878 | 14,2 |
| a) Visita de Sanidad | 530 | | 318 | |
| b) Faros y Balizas | 26.520 | | 15.912 | |
| c) Entrada | 106.080 | | 63.648 | |
| 3) REMOLQUE - Entrada y Salida | 184.030 | 23,5 | -.- | -.- |
| 4) PRACTICAJE | 148.600 | 19,0 | 286.200 | 47,4 |
| a) del Río de la Plata | 86.800 | | 86.800 | |
| b) del Río Paraná | | | 148.300 | |
| c) de Mar | | | | |
| d) de Puerto | 61.800 | | 31.100 | |
| 5) VARIOS | 103.300 | 13,4 | 108.300 | 19,5 |
| a) Amarre | 12.000 | | 18.000 | |
| b) Lanchaje | 5.000 | | 9.000 | |
| c) Serenos | 66.300 | | 66.300 | |
| d) Manifiestos, sellados, etc. | 20.000 | | 15.000 | |
| TOTAL GENERAL | 781.200 | 100,0 | 560.458 | 100,0 |

| SERVICIOS PORTUARIOS | SAN NICOLAS | | VILLA CONSTITUCION | |
|--------------------------------|----------------|--------------|--------------------|--------------|
| | 3a. Categoría | % | 3a. Categoría | % |
| 1) USO DE PUERTO | <u>106.080</u> | 16,7 | <u>106.080</u> | 15,1 |
| 2) NAVEGACION | <u>39.939</u> | 6,3 | <u>39.939</u> | 5,7 |
| a) Visita de Sanidad | 159 | | 159 | |
| b) Faros y Balizas | 7.956 | | 7.956 | |
| c) Entrada | <u>31.824</u> | | <u>31.824</u> | |
| 3) REMOLQUE -Entrada y Salida- | <u>101.305</u> | 16,0 | <u>168.835</u> | 24,0 |
| 4) PRACTICAJE | <u>275.900</u> | 43,4 | <u>275.900</u> | 39,1 |
| a) del Río de la Plata | 91.600 | | 91.600 | |
| b) del Río Paraná o Uruguay | 142.300 | | 142.300 | |
| c) del Mar | | | | |
| d) de Puerto | <u>42.000</u> | | <u>42.000</u> | |
| 5) VARIOS | <u>111.300</u> | 17,6 | <u>111.300</u> | 15,9 |
| a) Amarre | 18.000 | | 18.000 | |
| b) Lanchaje | 12.000 | | 12.000 | |
| c) Serenos | 66.300 | | 66.300 | |
| d) Manifiestos, sellados, etc. | <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> | |
| TOTAL GENERAL | 634.524 | 100,0 | 702.054 | 100,0 |

| C. DEL URUGUAY | | MAR DEL PLATA | | Todo otro puer to de 3a. categ. sin remolque | |
|----------------|-------|----------------|-------|--|-------|
| 3a. Categoría | % | 2a. Categoría | % | | % |
| <u>106.080</u> | 15,6 | <u>159.120</u> | 31,0 | <u>106.080</u> | 19,7 |
| <u>39.939</u> | 5,8 | <u>26.626</u> | 5,1 | <u>39.939</u> | 7,4 |
| 159 | | 106 | | 159 | |
| 7.956 | | 5.304 | | 7.956 | |
| <u>31.824</u> | | <u>21.216</u> | | <u>31.824</u> | |
| <u>146.322</u> | 21,5 | <u>168.835</u> | 32,7 | | |
| <u>275.900</u> | 40,6 | <u>42.000</u> | 8,2 | <u>275.900</u> | 51,4 |
| 91.600 | | | | 91.600 | |
| 142.300 | | | | 142.300 | |
| <u>42.000</u> | | <u>42.000</u> | | <u>42.000</u> | |
| <u>111.300</u> | 16,5 | <u>118.300</u> | 23,0 | <u>115.300</u> | 21,5 |
| 18.000 | | 22.000 | | 22.000 | |
| 12.000 | | 15.000 | | 12.000 | |
| 66.300 | | 66.300 | | 66.300 | |
| <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> | | <u>15.000</u> | |
| 679.541 | 100,0 | 514.881 | 100,0 | 537.219 | 100,0 |

B - Etapas de su organización.-

El sistema portuario argentino en lo que a organización se refiere, presenta tres etapas perfectamente diferenciadas:

- I) Desde el inicio de las construcciones portuarias 1880 hasta el año 1956.-
- II) Desde 1956 hasta octubre de 1966.-
- III) Epoca actual.-

I) Un examen de dicho lapso permite comprobar que a pesar de todos los intentos, proyectos, leyes, reglamentaciones, la organización fue en extremo deficiente en lo que a los puertos de propiedad y bajo explotación de la Nación se refiere.-

Se insistió en operar a los puertos como un apéndice más de la Aduana, esto es, se subordinaba su operatoria al ritmo de la misma, en concordancia con sus fines, y las disposiciones que se dictan y aplican, no tienen otra finalidad que convertirlos en una fuente más de recursos para el Estado, haciendo abstracción de su integridad con el resto del sistema del transporte del país; su integración parcial con el mismo, no es más que la resultante de un proceso de gravedad, pero no como el objetivo básico que debían cumplir. Todo se estructura sin diferenciar perfecta y claramente las funciones aduaneras y cuales las específicas de la parte operativa; y para agravar aún más la situación, actúan en este campo otros organismos del Estado, que con el fin de cumplir sus misiones propias, actúan sin coordinación y llevando o desarrollando sus propias políticas que en la mayoría de los casos traban y deforman todo aquello que la realidad obliga a hacer.-

Esto lleva a una desorganización que se traduce en un despilfarro de esfuerzos y recursos que lindan en una anarquía.- Solamente cuando

////

do se producen embotellamientos, y que coinciden en épocas de extraordinarias importaciones, se palpa o aflora todo el problema, entonces y solo entonces se recurre al estudio de sus causas, se pide colaboración de técnicos en la materia, o se nombra comisiones o interventores para resolver o hallar solución a las crisis.- Solucionado el problema inmediato, los estudios e informes son leídos, a veces, y se vuelve al estado anterior.- Parecería que esos estudios e informes tienen como única finalidad, que servir de guía para el próximo interventor o comisión que le quepa la misión de resolver el siguiente cuello de botella.- Prueba de este aserto se encuentra, y se mencionan las fechas para demostrar la extensa data del problema, en los estudios e informes de leyes que se han dictado.-

Informe del Ing. Fernando Kinnard 1906 "Estudio de la situación del Puerto de Buenos Aires".-

Ley N° 8389 (año 1912) se refiere a la administración del puerto de Buenos Aires. esta ley queda enervada por la ley N° 10365 (Ley de Presupuesto de 1918) al suprimir créditos para el funcionamiento de la dirección portuaria.-

Informe del Ing. consultor C.P. Nijhoff "Financiamiento del puerto de Buenos Aires".- (1931)

Informe del Almirante Abel Renard elevado al Señor Ministro de Marina el 13 de noviembre de 1936.- En este informe que eleva para acompañar un anteproyecto de ley orgánica del puerto de Buenos Aires, en la exposición de motivos, reproduce palabras pronunciadas por el ex-Director General de Navegación y Puertos, ingeniero José B. Repossini, en el Centro Nacional de Ingenieros el 13 de setiembre de 1933 y dice: "No obstante tales circunstancias, y a pesar de que el movimiento marítimo alcanzó en los años 1912/13 a las respetables cifras de 19 y 22 millones

////

de toneladas de peso, la administración portuaria quedó notablemente normalizada y su desarrollo fue regular y creciente hasta la iniciación de la guerra europea, durante la cual éste movimiento decrece y se lo toma como pretexto en la base de realizar economías para volver al anterior régimen".-

"El hecho lamentable es que hoy el puerto se encuentra exactamente en la misma condición de caos administrativo que en 1911, agravado con el transcurso de 24 años de prácticas viciosas sumadas a las que ya tenía entonces".-

Agraga el Almirante Renard "Las observaciones del Ing. Kinart son, pues de actualidad, a pesar del tiempo transcurrido, y ello debe avergonzarnos como una revelación del estancamiento durante un cuarto de siglo".-

En este estado de cosas se continúa, y en el año 1947 se confía la dirección única a la Administración General de Aduanas y Puertos, creada por ley 12964.- Las disposiciones de esta ley son inocuas y en 1949 se encargó la atención a la Dirección Nacional de Puertos y Vías Navegables.- Luego las funciones se desdoblan, en Dirección Nacional de Puertos y Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Una serie de decretos y disposiciones complementarias redujeron a la Aduana a su función fiscal específica.-

Estos organismos dependían de la Secretaría de Hacienda, Transporte y Obras Públicas, respectivamente, a los que deben agregarse, Secretaría de Marina (Prefectura Nacional Marítima), Ministerio de Salud Pública, fácil es concluir la larga serie de problemas que ha suscitado toda esta gama de organismos y jurisdicciones.-

II) El 7 de marzo de 1956 se dicta el decreto ley N° 4263/56 convalidado por la ley N° 14.067.- En los considerandos de este decreto se expresa:

////

"Que el desenvolvimiento y organización de los servicios portuarios se ve trabado por disposiciones orgánicas parciales en cuanto a las atribuciones y determinaciones de jurisdicción del organismo portuario.-

Que en las organizaciones mundiales portuarias más importantes, los servicios de esta índole por su evidente carácter técnico comercial se hallan separados de las funciones de orden fiscal aduanero.-

Que de este modo se logra dar a los puertos la eficiencia técnica comercial que exige la rapidez de los medios de transportes modernos.-

Que no puede mantenerse por más tiempo una situación de irresolución en la política e plotativa de los puertos por los perjuicios que ocasiona al comercio y al Estado por el costo de sus servicios" En la parte dispositiva se establece que la explotación y conservación portuaria atribuida a la Dirección Nacional de Puertos por S. D. N° 8803/49 con excepción de los servicios de practicaaje, amarre y funciones de seguridad que estarán a cargo de la Prefectura Nacional Marítima, será ejercida por la Administración General de Puertos que actuará con carácter de Empresa del Estado, quedando reservado para el Ministerio de Hacienda, por conducto de la Dirección Nacional de Aduanas exclusivamente el ejercicio de las funciones fiscales de verificación y autorización de despacho o embarque de mercaderías.-

La importanacia de este decreto reside en que a partir de esa fecha se sientan las bases: para

- a) Establecimiento de unidad económico financiera que concentra en un solo organismo la casi totalidad de los puertos nacionales.-

////

- b) Determinar el resultado económico financiero de la explotación portuaria.-
- c) Concretar en los hechos que tal explotación reviste un carácter industrial.-
- d) Dotar a la Empresa de los medios económicos y financieros según lo establece el decreto-ley de su creación al determinar que "los recursos de la Administración General de Puertos estarán constituidos por los fondos provenientes de los distintos rubros de la explotación portuaria que se halla a su cargo, sin excepción de los relativos a los derechos de entrada, faros y balizas y sanidad, que continuarán ingresando a Rentas Generales.-

No obstante, la organización creada, la misma, si bien logra resultados positivos, no consigue cumplir con el objetivo básico, esto es, acelerar el rendimiento de los puertos bajo su control.- Las razones para tal hecho pueden resumirse en:

- a) Causas provenientes de la subsistencia de interferencias por parte de otros Organismos del Estado que no han adaptado su orgánica al objetivo común.-
- b) Razones de política laboral que se traduce en abusos manifiestos que malogran con su efecto, la operativa de las instalaciones portuarias y encarecen desmedidamente los costos de operación que en ellas se realiza.-

III) El 7 de octubre se promulgan y sancionan con fuerza de ley las leyes N° 16971 y N° 16972 y el decreto 2729/66.-

En los fundamentos de la ley 16971 se expresa:

"Entre los inconvenientes que en forma constante perturban las operaciones portuarias, perjudicando los intereses nacionales y par-

////

ticulares de los sectores interesados, tiene especial relevancia la coexistencia de distintas autoridades que actúan en los puertos nacionales, con independencia entre sí y sin la necesaria coordinación de sus respectivas funciones, que en más de un caso resultan superpuestas.-

A fin de corregir tales deficiencias, se impone el establecimiento de una autoridad única en jurisdicción de cada uno de los puertos nacionales, con facultad suficiente para coordinar las tareas de todas las reparticiones estatales y armonizar los servicios que prestan los particulares, para así asegurar el debido aprovechamiento de las instalaciones y el utilaje portuario".-

En su parte resolutive se establece:

- a) Se crea en jurisdicción de cada puerto una Capitanía con facultad para coordinar las tareas de reparticiones estatales.-
- b) El Capitán de puerto será designado a propuesta de la Secretaría de Transporte.-
- c) El Capitán del puerto podrá impartir las instrucciones que estime necesarias a los Jefes de los Servicios a cargo de las reparticiones estatales,- los que deberán darle cumplimiento, aún en el caso de que existan disposiciones expresas en contrario, en las reglamentaciones propias de los servicios respectivos.-

En los fundamentos de la ley N° 16972 se expresa:

" La debida y racional utilización de las instalaciones y del utilaje de los puertos nacionales, se ve impedida por razones diversas cuya corrección se impone.-

La falta de habilitación permanente de las instalaciones por parte de las reparticiones nacionales responsables, la ausencia de normas cier

////

tas sobre el régimen legal del trabajo, que posibilita la proliferación de conflictos legales y económicos entre las partes interesadas, la actuación incontrolada de empresas dedicadas a la provisión de la mano de obra, inciden negativamente sobre la eficiencia es legítimo exigir de los servicios portuarios.-

"Con el propósito de subsanar tales inconvenientes, se ha preparado el proyecto de ley adjunto, el que será oportunamente complementado con normas que hagan efectivas la estabilidad y seguridad del auténtico trabajador portuario".-

"La ley proyectada hará posible, mediante la habilitación permanente de las instalaciones portuarias, que estas puedan ser aprovechadas al máximo de sus posibilidades con evidente beneficio general.

En su parte dispositiva se establece:

- a) La Administración General de Puertos y los demás organismos competentes de la Administración Pública Nacional, incluso los descentralizados y las Empresas del Estado dispondrán las medidas necesarias para que las instalaciones portuarias estén habilitadas las veinticuatro horas del día.-
- b) Se autorizó a la Secretaría de Estado de Trabajo a delegar en los Capitanes de Puerto la policía del trabajo portuario.-
- c) Que toda divergencia respecto de una determinada tarea a cumplirse en los puertos, ya sea acerca de su presunta insalubridad o de cualquier otra índole, deberá ser necesariamente sometida a resolución de la autoridad competente, sin que de ningún modo pueda interumpirse la tarea de que se trate.-
- d) Las tareas insalubres no podrán bajo ningún concepto, compensarse con mayor paga, debiendo reducirse la jornada en la forma legalmente autorizada.-

////

Por decreto 2729/66, se reglan los horarios de trabajo que será de 24 horas, dividido en 4 turnos continuos de 6 hs, c/u. a saber:

1er. Turno 0700 a 13 horas

2do. " 13 a 19 "

3er. " 19 a 01 "

4to. " 01 a 07 "

.- Estos turnos son de trabajo efectivo y se dividen en 2 periodos de 3 horas c/u. a saber

1er. Turno de 07 a 10 hs. y 13 a 16 hs.

2do. " de 10 a 13 hs. y 16 a 19 hs.

3er. " de 19 a 22 hs. y 01 a 04 hs.

4to. " de 22 a 01 hs. y 04 a 07 hs.

Los turnos 1º y 2º se pagan con un jornal ordinario.-

Los turnos 3 y 4 el jornal es beneficiado en un 50%.--

Las consecuencias de estas disposiciones legales han sido:

- a) Se ha fijado una única autoridad en los puertos a cuyas directivas deben ajustarse todos los entes públicos o privados.-
- b) La habilitación de las instalaciones portuarias las 24 horas del día.-
- c) Se han reglado las normas laborales en la búsqueda de reducción de costos que no respondían a razones naturales y sí por el contrario a prácticas viciosas que tomaban excesivo el costo de operación.-

En el cuadro de la pág.104 se pone de manifiesto los resultados logrados y su examen permite apreciar:

- a) La eficacia de una dirección unificada.-
- b) Que con el actual aparato ha sido posible obtener resultados significativos.-
- c) La capacidad potencial que ha permanecido ociosa.-
- d) Que no obstante los resultados positivos resta aún mucho para

////

hacer y así lo reconocen los técnicos; por ejemplo en el manipuleo de carga general pues aún no se ha generalizado por parte de nuestros cargadores el uso de "containers". En este Rubro no se ha incrementado el rendimiento en forma tan apreciable como con los otros tipos de mercaderías como serían los granos.

Corresponde destacar, que quizás el incremento en el rendimiento, en el caso de las cargas generales no sea tan alto en razón de la falta de adiestramiento de los nuevos estibadores que se utilizan despues de octubre de 1966.-

No obstante se posee información cierta de que este problema se va solucionando entre otras razones, por la apertura e instalación de una escuela de estibaje que bajo la dirección de la Capitanía del puerto de Buenos Aires funciona en dichas instalaciones.-

BUQUES DE UNICANAR ENTRADOS A LOS PUERTOS DEL PAIS

COMPARACION ESTADIA PRIMEROS CINCO MESES DE 1967 CON RESPECTO AL MISMO PERIODO DE 1966

| PUERTOS | AÑO | BUQUES CON MERCADERIA GENERAL | | | BUQUES PETROLEROS | | | BUQUES CEREALEROS | | | BUQUES MIXTOS(X) | | | TOTAL | | |
|--------------------|------|-------------------------------|------|---------------|-------------------|------|---------------|-------------------|------|---------------|------------------|------|---------------|---------------|------|---------------|
| | | Canti- dad | afas | Prome- dio | Canti- dad | afas | Prome- dio | Canti- dad | afas | Prome- dio | Canti- dad | afas | Prome- dio | Canti- dad | afas | Prome- dio |
| SANTA FE | 1966 | - | - | - | - | - | - | 44 | 660 | 15,0 | - | - | - | 44 | 660 | 15,0 |
| | 1967 | - | - | - | - | - | - | 64 | 335 | 5,2 | - | - | - | 64 | 335 | 5,2 |
| ROSARIO | 1966 | 25 | 120 | 4,8 | - | - | - | 143 | 3287 | 23,0 | 17 | 206 | 12,1 | 185 | 3613 | 19,5 |
| | 1967 | 38 | 148 | 3,9 | - | - | - | 131 | 582 | 4,4 | 5 | 22 | 4,4 | 174 | 752 | 4,3 |
| SAN MARTIN | 1966 | 10 | 40 | 4,0 | 2 | 7 | 3,5 | 10 | 69 | 6,9 | - | - | - | 22 | 136 | 6,2 |
| | 1967 | 2 | 6 | 3,0 | 7 | 19 | 2,7 | 15 | 74 | 4,9 | - | - | - | 24 | 99 | 4,1 |
| VILLA CONSTITUCION | 1966 | 29 | 280 | 9,7 | - | - | - | 33 | 729 | 22,1 | 1 | 52 | 52,0 | 63 | 1061 | 16,8 |
| | 1967 | 8 | 26 | 3,2 | - | - | - | 21 | 83 | 4,0 | - | - | - | 29 | 109 | 3,8 |
| SAN NICOLAS | 1966 | 47 | 333 | 7,1 | - | - | - | 20 | 322 | 16,6 | 3 | 90 | 30,0 | 70 | 755 | 10,8 |
| | 1967 | 40 | 175 | 4,4 | - | - | - | 13 | 118 | 9,1 | 1 | 13 | 13,0 | 54 | 306 | 5,7 |
| DI MANTE | 1966 | - | - | - | - | - | - | 3 | 21 | 7,0 | - | - | - | 3 | 21 | 7,0 |
| | 1967 | - | - | - | - | - | - | 15 | 74 | 4,9 | - | - | - | 15 | 74 | 4,9 |
| SAN PEDRO | 1966 | - | - | - | - | - | - | 6 | 103 | 17,2 | - | - | - | 6 | 103 | 17,2 |
| | 1967 | - | - | - | - | - | - | 2 | 15 | 7,5 | - | - | - | 2 | 15 | 7,5 |
| IBICUY | 1966 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 1967 | 4 | 39 | 9,8 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 39 | 9,8 |
| CAMPANA | 1966 | 1 | 2 | 2,0 | 7 | 2 | 3,0 | - | - | - | - | - | - | 8 | 23 | 2,9 |
| | 1967 | 7 | 36 | 5,1 | 9 | 28 | 3,0 | - | - | - | - | - | - | 16 | 64 | 4,0 |
| | 1966 | 20 | 22 | 1,1 | 25 | 102 | 4,1 | 9 | 52 | 5,8 | - | - | - | 34 | 154 | 4,5 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|------|----|-----|------|------|-------|------|
| LA PLATA | 1967 | 20 | 63 | 3,2 | 19 | 61 | 3,2 | - | - | - | - | - | - | 39 | 124 | 3,2 |
| MAR DEL PLATA | 1966 | - | - | - | - | - | - | 11 | 267 | 24,3 | - | - | - | 11 | 267 | 24,3 |
| | 1967 | 3 | 12 | 4,0 | - | - | - | 11 | 124 | 11,3 | - | - | - | 14 | 136 | 9,7 |
| QUEQUEN | 1966 | - | - | - | - | - | - | 45 | 1494 | 33,2 | - | - | - | 45 | 1494 | 33,2 |
| | 1967 | - | - | - | - | - | - | 48 | 568 | 11,8 | - | - | - | 48 | 568 | 11,8 |
| BAHIA BLANCA | 1966 | 1 | 3 | 3,0 | - | - | - | 102 | 3244 | 31,8 | - | - | - | 103 | 3247 | 31,5 |
| | 1967 | - | - | - | 1 | 2 | 2,0 | 83 | 551 | 6,6 | - | - | - | 84 | 553 | 6,6 |
| COMODORO RIVADAVIA | 1966 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 1967 | 2 | 8 | 4,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 8 | 4,0 |
| OSSEADO | 1966 | 8 | 10 | 5,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8 | 10 | 5,0 |
| | 1967 | 8 | 38 | 4,8 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8 | 38 | 4,8 |
| SAN JULIAN | 1966 | 2 | 8 | 4,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 8 | 4,0 |
| | 1967 | 2 | 8 | 4,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 8 | 4,0 |
| RIO GALLEGOS | 1966 | 2 | 17 | 8,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 17 | 8,5 |
| | 1967 | 3 | 27 | 9,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | 27 | 9,0 |
| RIO GRANDE | 1966 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - |
| | 1967 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| USHUAIA | 1966 | 1 | 3 | 3,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 3 | 3,0 |
| | 1967 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BUENOS AIRES | 1966 | 643 | 6106 | 9,2 | 34 | 111 | 3,1 | 162 | 1457 | 9,0 | - | - | - | 859 | 7674 | 8,9 |
| | 1967 | 634 | 4840 | 7,6 | 38 | 148 | 3,9 | 177 | 880 | 5,0 | - | - | - | 849 | 5868 | 6,9 |
| TOTALES GENERALES | 1966 | 800 | 6986 | 8,7 | 118 | 462 | 3,1 | 587 | 11740 | 20,0 | 21 | 348 | 16,6 | 1526 | 19536 | 12,8 |
| | 1967 | 771 | 5426 | 7,0 | 74 | 258 | 3,5 | 580 | 3404 | 5,9 | 6 | 35 | 5,8 | 1431 | 9123 | 6,4 |

(X) Entran conociendo mercaderías generales y salen con cereales.-

C - Funcionamiento y necesidades.-

I.- Funcionamiento.-

Un examen de la distribución del tráfico de cargas nos muestra una clara concentración del mismo en el puerto de Buenos Aires y La Plata, y una significativa desproporción del resto de los puertos. En el mapa que se agrega se pone de manifiesto tal hecho, y en los cuadros de la pág 106/⁷ con sus cifras de movimiento de bodegas guardan correlación lógica de tal circunstancia.-

Asimismo un examen de las instalaciones existentes pone de relieve su infrutilización de los puertos del interior, aunque cabe destacar que en alguna de ellas se ha producido una reactivación.-

Se tiene así que:

Rosario en 1929 despachó importaciones por 1.4 millones de Tn. en 1938: 495.000 Tn., en 1956: 175.300 Tn., en 1965: 172.000 y en 1966: 132.5 Tn.; y con referencia a las exportaciones en 1937 despachó 6.3 millones de Tn., en 1938: 2.374.000 en 1956: 2.215.000 Tn., en 1965: 3.171.000 Tn., en 1966 3.154.000 Tn.-

Santa Fe en 1929 despachó importaciones por 937.000 Tn, en 1938 187.000 Tn.; en 1956: 50.000 Tn., en 1965: 57.830 Tn.; en 1966: 47.155 Tn.- En 1929 se despacharon exportaciones por 1.5 millones de Tn.; en 1938: 443,000 Tn.; en 1954: 43.000 Tn.; en 1956: 31.000 Tn.; en 1959: 132.914 Tn.; en 1960: 154.296 Tn.; en 1961: 278.687 Tn.; en 1962: 450.575 Tn.; en 1963: 125.315 Tn.; en 1965: 213.346 Tn.; en 1966: 552.334 Tn.-

La declinación del movimiento en los puertos interiores, se explica por tres aspectos: discriminación de los saldos exportables, modificaciones en su composición y desplazamiento geográfico, en ciertas épocas, de la producción.

En los cambios y/o declinación del movimiento de estos puertos, de

////

MOVIMIENTO MARITIMO - BARCOS DE ULTRAMAR ENTRADOS A PUERTO

(en miles de toneladas de arqueo neto)

| P U E R T O S | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 |
|--------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| TOTAL GENERAL..... | 17.498,5 | 15.768,2 | 18.454,4 | 16.005,0 | 19.950,6 | 21.583,8 |
| Buenos Aires | 10.310,2 | 9.794,2 | 10.190,5 | 9.622,3 | 10.898,3 | 10.456,6 |
| Bahía Blanca | 1.103,7 | 638,3 | 1.021,3 | 337,1 | 1.347,2 | 1.791,0 |
| Campana | 542,2 | 382,6 | 320,7 | 257,1 | 412,3 | 286,2 |
| Comodoro Rivadavia | 51,2 | 72,2 | 88,1 | 48,7 | 3,8 | 52,6 |
| La Plata | 584,7 | 537,1 | 42,1 | 65,7 | 769,2 | 1.770,6 |
| Mar del Plata | 191,5 | 106,8 | 720,4 | 721,7 | 172,2 | 213,3 |
| Puerto Deseado | 77,0 | 31,6 | 156,0 | 221,0 | 64,2 | 48,2 |
| Quequén | 661,6 | 415,7 | 754,6 | 490,1 | 741,7 | 1.051,6 |
| Rosario | 1.902,9 | 1.798,2 | 2.554,1 | 2.357,6 | 2.747,1 | 2.700,0 |
| San Lorenzo | 292,5 | 288,1 | 532,7 | 436,0 | 386,2 | 531,5 |
| San Nicolás | 788,7 | 628,9 | 363,2 | 598,8 | 1.068,6 | 1.400,0 |
| Santa Fe | 154,8 | 259,5 | 468,7 | 167,9 | 316,9 | 219,1 |
| Villa Constitución | 676,0 | 592,7 | 562,0 | 508,5 | 849,4 | 814,4 |
| Otros puertos | 161,5 | 172,3 | 180,0 | 172,5 | 173,5 | 248,7 |

FUENTE: Dirección Nacional de Estadística y Censos.

MOVIMIENTO MARITIMO - BARCOS DE ULTRAMAR ENTRADOS A PUERTO

(índices: base 1960 = 100)

| P U E R T O S | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTAL GENERAL..... | 100,0 | 90,1 | 105,5 | 91,5 | 114,0 | 123,3 |
| Buenos Aires | 100,0 | 95,0 | 98,8 | 93,3 | 105,7 | 101,4 |
| Bahía Blanca | 100,0 | 57,3 | 92,5 | 30,5 | 122,1 | 162,3 |
| Campana | 100,0 | 70,6 | 59,1 | 47,4 | 76,0 | 52,8 |
| Comodoro Rivadavia | 100,0 | 141,0 | 172,1 | 95,1 | 74,0 | 102,7 |
| La Plata | 100,0 | 91,9 | 7,2 | 11,2 | 131,6 | 302,8 |
| Mar del Plata | 100,0 | 55,8 | 376,2 | 376,9 | 89,9 | 111,4 |
| Puerto Deseado | 100,0 | 106,0 | 202,6 | 287,0 | 83,4 | 62,6 |
| Quequén | 100,0 | 62,8 | 114,1 | 74,1 | 112,1 | 158,9 |
| Rosario | 100,0 | 94,5 | 134,2 | 123,9 | 144,4 | 141,9 |
| San Lorenzo | 100,0 | 98,5 | 182,1 | 149,1 | 132,0 | 181,7 |
| San Nicolás | 100,0 | 79,7 | 109,4 | 75,9 | 135,5 | 177,5 |
| Santa Fe | 100,0 | 167,6 | 302,8 | 108,5 | 204,7 | 141,5 |
| Villa Constitución | 100,0 | 87,7 | 83,1 | 75,2 | 125,7 | 120,5 |
| Otros puertos | 100,0 | 106,7 | 111,5 | 106,8 | 107,4 | 154,0 |

FUENTE: Dirección Nacional de Estadística y Censos (Revista TECHINT N° 157/67).-

MOVIMIENTO MARITIMO - BARCOS DE ULTRAMAR ENTRADOS A PUERTO

(distribución porcentual)

| P U E R T O S | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTAL GENERAL..... | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Buenos Aires..... | 58,9 | 62,1 | 55,2 | 60,1 | 54,6 | 43,4 |
| Bahía Blanca..... | 6,3 | 4,1 | 5,5 | 2,1 | 6,7 | 8,3 |
| Campana..... | 3,1 | 2,4 | 1,7 | 1,6 | 2,1 | 1,3 |
| Comodoro Rivadavia.... | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,0 | 0,2 |
| La Plata..... | 3,3 | 3,4 | 0,2 | 0,4 | 3,8 | 8,2 |
| Mar del Plata..... | 1,1 | 0,7 | 3,9 | 4,5 | 0,9 | 1,0 |
| Puerto Deseado..... | 0,4 | 0,5 | 0,9 | 1,4 | 0,3 | 0,2 |
| Quequén..... | 3,8 | 2,6 | 4,1 | 3,1 | 3,7 | 4,9 |
| Rosario..... | 10,9 | 11,4 | 13,8 | 14,7 | 13,8 | 12,5 |
| San Lorenzo..... | 1,7 | 1,8 | 2,9 | 2,7 | 1,9 | 2,5 |
| San Nicolás..... | 4,5 | 4,0 | 4,7 | 3,8 | 5,4 | 6,5 |
| Santa Fe..... | 0,9 | 1,6 | 2,5 | 1,0 | 1,6 | 1,0 |
| Villa Constitución.... | 3,9 | 3,8 | 3,1 | 3,2 | 4,3 | 3,8 |
| Otros puertos..... | 0,9 | 1,1 | 1,0 | 1,1 | 0,9 | 1,2 |

FUENTE: Dirección Nacional de Estadística y Censos (Revista TECHINT N° 157/67).-

be agregarse modificaciones habidas en las estructuras de las importaciones.-

En efecto, la gravitación de los combustibles y ciertas materias primas que son dirigidas hacia la zona del gran Buenos Aires, en donde están situadas las mayores destilerías y establecimientos industriales capacitados para procesar tales materia primas.-

Asimismo las condiciones de navegabilidad de los canales de acceso cuyo mantenimiento no ha sido el deseable en ciertas épocas, ha producido un nuevo escollo para el arribo de buques de ultramar a esos puertos que en otros años realizaban fuertes embarcos con destino al exterior.-

Con referencia al movimiento global de los puertos, se destaca la importancia que han adquirido ciertos puertos, por un tráfico especializado, el caso de Comodoro Rivadavia pueda servir de ejemplo, así se tiene que:

| | | |
|------|-----------|----|
| 1938 | 2.153.000 | Tm |
| 1954 | 2.493.000 | ✓ |
| 1956 | 2.786.000 | ✓ |
| 1959 | 3.505.794 | ✓ |
| 1960 | 5.119.581 | ✓ |
| 1961 | 7.598.550 | ✓ |
| 1962 | 8.682.637 | ✓ |
| 1963 | 8.833.500 | ✓ |
| 1965 | 7.383.565 | ✓ |
| 1966 | 7.026.811 | ✓ |

Estas cifras lógicamente están influenciadas por la producción de petróleo en esa zona.-

| AÑO | <u>PUERTO LA PLATA</u> | TOTAL |
|------|------------------------|-------|
| 1938 | | 3.108 |
| 1954 | | 7.936 |
| 1956 | | 6.902 |
| 1959 | | 7.641 |
| 1960 | | 7.661 |
| 1961 | | 8.308 |

////

| | |
|------|------------|
| 1962 | 8.674.035 |
| 1963 | 7.842.900 |
| 1964 | 8.216.822 |
| 1965 | 10.423.224 |
| 1966 | 10.973.193 |

Pero a diferencia del puerto de Comodoro Rivadavia cuyo tráfico es prácticamente de removido salido, el puerto de La Plata muestra cifras significativas en el removido salido, importaciones y exportaciones y así puede verse con respecto a estos dos últimos conceptos:

| | Importaciones | C.Rivadavia | Exportaciones |
|------|---------------|-------------|---------------|
| 1938 | 380.000 | 2.153.000 | 301.000 |
| 1954 | 1.772.000 | 2.493.000 | 213.000 |
| 1956 | 1.408.000 | 2.785.000 | 190.000 |
| 1959 | 1.219.911 | 3.505.794 | 119.612 |
| 1960 | 238.692 | 5.119.581 | 1.256.072 |
| 1961 | 167.681 | 7.598.550 | 97.921 |
| 1962 | 248.851 | 8.682.637 | 560.607 |
| 1963 | 78.039 | 8.833.500 | 610.533 |
| 1964 | 510.528 | 7.523.253 | 484.308 |
| 1965 | 2.644.485 | 7.383.565 | 1.033.507 |
| 1966 | 2.353.436 | 7.026.811 | 1.283.102 |

El movimiento de este puerto, muestra una evidente correlación con el de Comodoro Rivadavia, en lo que a importaciones se refiere, pues cuando el primero aumenta su volumen el segundo disminuye sensiblemente las importaciones que en gran medida son de combustible. Sin embargo en base a un estudio hecho en el CONADE (12) el volumen total de cargas movidas por los diferentes puertos no dan el índice de su importancia real.- En efecto si descontamos los grandes volúmenes de cargas específicas que se cargan o descargan por medio de instalaciones especializadas, de rápida operación-que requieren re-

////

ducida mano de obra el orden de importancia de los puertos cambia sensiblemente.-

Se puede comprobar en el cuadro de la pag 111 lo que sucede al eliminar de los totales movidos por cada puerto las cargas a granel.-

El número relativo para uno u otro no es el mismo por cierto.

El puerto de Buenos Aires ocupa en ambas estadísticas el primer lugar, no así Comodoro Rivadavia que del segundo lugar que ocupa considerando el movimiento total, pasa en cambio al quinto si se deduce el petróleo, siendo desplazado por Rosario que en efecto es el segundo puesto del país.-

El caso mas interesante es el de Barranqueras que de un 19º lugar como movimiento total ocupa el 3º una vez deducidas las cargas a granel, lo que demuestra que es un puerto no especializado.-

Este análisis nos muestra el reducido papel que cumplen los puertos argentinos, excepto Buenos Aires, en el movimiento de mercaderías generales.-

Los puertos argentinos movieron en los años que se indican los siguientes tonelajes:

| | | |
|------|------------|-----|
| 1959 | 53.406.236 | Tn. |
| 1960 | 58.785.469 | " |
| 1961 | 65.366.165 | " |
| 1962 | 69.739.219 | " |
| 1963 | 61.564.471 | " |
| 1964 | 68.222.557 | " |
| 1965 | 74.653.068 | " |
| 1966 | 77.091.547 | " |

////

TRANSPORTE POR AGUA

CLASIFICACION NUMERICA DE LOS PUERTOS POR SU MOVIMIENTO TOTAL Y COMPARATIVO CON EL MISMO MOVIMIENTO MENOS COMBUSTIBLES LIQUIDOS A GRANUL, ELEVADORES DE GRANOS, ARENA Y CANTO RODADO

AÑO 1961 - En miles de toneladas

| PUERTO | Movimiento Total | | Movimiento Total sin combustibles líquidos a granul, elevadores de granos, arena y canto rodado | | PUERTO | Movimiento Total | | Movimiento Total sin combustibles líquidos a granul, elevadores de granos, arena y canto rodado | |
|---------------------------|------------------|-----------|---|-------------|---------------------|------------------|-----------|---|-----------|
| | N° de orden | Toneladas | N° de orden | Toneladas | | N° de orden | Toneladas | N° de orden | Toneladas |
| Buenos Aires/ Dock Sud | 1 | 20.739,9 | 1 | (1) 4.775,3 | Reconquista | 37 | 55,4 | 20 | 55,4 |
| Comodoro Rivadavia | 2 | 8.833,5 | 5 | 115,3 | Goya | 38 | 50,1 | 24 | 50,1 |
| La Plata | 3 | 7.842,9 | 4 | 218,9 | Deseado | 39 | 49,1 | 25 | 49,1 |
| Rosario | 4 | 3.678,9 | 2 | 374,9 | Hernandarias | 40 | 47,0 | 26 | 47,0 |
| Campana | 5 | 2.861,6 | 27 | 43,0 | Eldorado | 41 | 38,1 | 29 | 38,1 |
| San Martín/ San Lorenzo | 6 | 2.482,0 | 47 | 12,5 | Ramallo | 42 | 36,2 | 44 | 14,0 |
| San Fernando | 7 | 2.060,5 | 23 | 53,6 | Baradero | 43 | 35,9 | 65 | 0,3 |
| San Nicolás | 8 | 1.686,2 | 36 | (2) 25,2 | Yuquerí | 44 | 31,9 | 30 | 31,9 |
| Bahía Blanca | 9 | 1.614,5 | 13 | 67,1 | Equina | 45 | 31,1 | 31 | 31,1 |
| Santa Fé | 10 | 1.182,9 | 7 | 110,8 | Liebig's | 46 | 30,8 | 32 | 30,8 |
| Concepción del Uruguay | 11 | 833,8 | 35 | 26,6 | Bella Vista | 47 | 29,5 | 33 | 29,5 |
| San Isidro | 12 | 813,7 | 59 | 1,0 | La Paz | 48 | 29,0 | 34 | 28,1 |
| Río Grande/ San Sebastián | 13 | 787,8 | 38 | 22,2 | Federación | 49 | 24,6 | 37 | 24,6 |
| Colón | 14 | 702,0 | 10 | 83,7 | Bajada Grande | 50 | 21,5 | 43 | 15,6 |
| Quequén/ Necochea | 15 | 690,7 | 50 | 6,2 | Ushuaia | 51 | 21,1 | 40 | 16,8 |
| Mar del Plata | 16 | 566,0 | 8 | 102,3 | Lavalle | 52 | 18,9 | 39 | 18,9 |
| Villa Constitución | 17 | 475,5 | 51 | (2) 6,1 | Ruis | 53 | 16,3 | 41 | 15,3 |
| Olivos | 18 | 467,2 | 64 | 0,3 | Santa Ana | 54 | 13,4 | 45 | 13,4 |
| Barranqueras | 19 | 363,9 | 3 | 273,7 | San Julián | 55 | 13,0 | 46 | 13,0 |
| Formosa | 20 | 281,3 | 9 | 93,5 | Las Palmas | 56 | 8,1 | 48 | 8,1 |
| Tigre | 21 | 242,1 | 28 | 40,8 | Iguazú | 57 | 8,0 | 49 | 8,0 |
| Zárate | 22 | 194,0 | 15 | (3) 65,3 | Santa Cruz | 58 | 5,1 | 53 | 5,1 |
| Pañaná | 23 | 190,5 | 11 | 79,3 | Monte Caseros | 59 | 3,8 | 55 | 3,8 |
| Ibicuy | 24 | 184,1 | 22 | 54,2 | San Javier | 60 | 2,7 | 56 | 2,7 |
| Río Gallegos | 25 | 171,4 | 14 | (1) 67,1 | Brugo | 61 | 1,7 | 57 | 1,7 |
| Corrientes | 26 | 157,9 | 6 | 113,7 | Itusaingo | 62 | 1,4 | 60 | 0,8 |
| Vilelas | 27 | 134,5 | 17 | 59,4 | Rapadrado | 63 | 1,1 | 58 | 1,1 |
| Diamante | 28 | 116,6 | 42 | 16,0 | Santo Tomás | 64 | 0,8 | 61 | 0,8 |
| Posadas | 29 | 106,4 | 21 | 54,9 | Paso de Los Libres | 65 | 0,6 | 62 | 0,6 |
| Gualedguaychú | 30 | 86,1 | 18 | 58,9 | Bermejo | 66 | 0,6 | 63 | 0,6 |
| Concordia | 31 | 75,9 | 12 | 75,9 | Ita Ibaté | 67 | 0,2 | 66 | 0,2 |
| San Pedro | 32 | 75,0 | 54 | 4,6 | Alvear | 68 | 0,1 | 67 | 0,1 |
| Madryn | 33 | 64,9 | 16 | 64,9 | Ocampo | 69 | 0,0 | 69 | 0,0 |
| Pilcomayo | 34 | 59,7 | 52 | 5,9 | Curtiembre | 69 | 0,0 | 69 | 0,0 |
| Coronda | 35 | 56,7 | 68 | 0,0 | Carman de Patagones | 69 | 0,0 | 69 | 0,0 |
| Victoria | 36 | 55,5 | 19 | 55,5 | San Antonio Oeste | 69 | 0,0 | 69 | 0,0 |

(2) Menos Carbón y mineral de hierro

(3) Menos Madera por descargarse en un muelle especializado para uso en una Planta de papel.

(1) Menos Carbón

FUENTE: Elaboración de CONADE en base a datos suministrados por la Administración General de Puertos.

II.-Necesidades.-

Se ha tomado como punto de examen el Plan de Desarrollo 1963/69 preparado por el CONADE.-

El mismo fué elaborado con el concenso de la Dirección Nacional de Construcciones y Vías Navegables, la Administración de Puertos y otros organismos interesados, y la propia evaluación y elaboración del citado Consejo.-

Por otra parte la determinación de necesidades sin una información completa sería irreal y carente de base. La información que en adelante se transcribe no tiene otro objeto que tener un punto de partida en la fijación de necesidades y comprender si por su magnitud, características e implicancias hacen posible su financiamiento por parte de Organismos Internacionales.-

a) Necesidades: SECTOR PUBLICO-PUERTOS (en millones de pesos de 1964-
-\$140 c/\$s)

Prioridad I

Obras en ejecución: inversión estimada 918,9

Entre obras en ejecución se destaca: la finalización de las obras en el puerto de Barranqueras con una inversión total en el quinquenio de \$ 75 millones, y que ya en 1963 se había realizado el 26 % de la obra.-

En similar situación se encuentran obras en el puerto de Formosa con una inversión total en el quinquenio de 55 millones, algunas de las cuales tenían ya ejecutado el 49%, 93% y 30%.-

Obras Proyectadas inversión estimada 4.766,4

Equipos Portuarios 854,9

Se calcula dentro de este monto más 229,9 a invertir en moneda extranjera.-

////

Prioridad II

A - Infraestructura Portuaria

Obras en ejecución 195,00

Obras Proyectadas 493,00

B - Equipos portuarios 257,00

NECESIDADES SECTOR ENERGIA Y COMBUSTIBLES

YCF prevee invertir en el puerto de Río Gallegos la suma de m.n. -
823,6 millones.-

NECESIDADES SECTOR PRIVADO - SIDERURGICO

Propulsoras Siderúrgicas prevee una inversión en infraestructura
portuaria y utilaje de 833,7 millones de pesos de los cuales m.n. 239
millones corresponden a moneda extranjera.-

Acindar prevee una inversión en infraestructura portuaria y utilaje
de m.n. 455,7 millones de los cuales m.n. 395,8 corresponden a moneda
extranjera (dos descargadores de mineral de hierro insumen m.n. 241,6
en moneda extranjera).-

Corresponde aclarar que estas dos inversiones son parte integrante
de un complejo siderúrgico a instalar por esas empresas, y en conse-
cuencia las instalaciones portuarias revisten el carácter de especia-
lizadas.-

NECESIDADES - VIAS NAVEGABLES

Con respecto a este punto, cabe aclarar que las estimaciones del CO-
NADE, que las necesidades mayores no se encuentran determinadas, sa-
vo el rubro adquisición de dragas con una inversión de m.n. 2.848 mi-
llones, destinado al reemplazo del plantel actual existente y que
han pasado su vida útil.-

La razón de esta falta de determinación de necesidades se encuentra
en la imperiosidad de establecer claramente en función de estudio

///

a efectuar , primero en el extranjero y luego, después de su instalación en el país, mediante modelos en laboratorios, la factibilidad de obras a ejecutar.- Entre estas pueden mencionarse.-

En laboratorios extranjeros:

- a) Quequén, Rio Gallegos- Santa Cruz; Mar del Plata; Bahía Blanca; Nudo Santa Fe- Paraná.- -
- b) Canal directo al Paraná de las Palmas; Rápidos del Apipé.-

En laboratorios nacionales:

- a) Puertos Patagónicos, Rawson Viedma, Bahía San Sebastián.-

Corresponde destacar entre los estudios y proyectos a realizar, si tales estudios determinan su factibilidad, por sus proyecciones nacional y extranacional o regional.-

- 1) Canal directo al Paraná de las Palmas.- La construcción de este canal traerá las siguientes ventajas:
 - a) Eliminará el pasaje por Martín García cuya profundidad determinante es de 24' obtenido y conservada por dragado y a muy alto costo.-
 - b) El nuevo canal tendría 30' de calado.-
 - c) Sería una entrada más directa al Paraná Principal reduciendo las distancias actuales de 270 Km. a Zárate y Campana en aproximadamente 90 Km.- Igual cosa sucedería por lógica con el resto de los puertos situados al norte de los sectores mencionados.-
- 2) Pasos del Rio Paraná.- Su factibilidad determina la eliminación de los actuales determinantes.-
- 3) Saltos del Apipé.- Su presencia impide el acceso al alto Paraná por parte de una navegación económica.-

////

Estos tres proyectos, independientemente de los beneficios que traería aparejado su concreción a favor de nuestros puertos, situados en el Paraná, Paraguay y Alto Paraná, resultan de extraordinario beneficio de carácter regional entre los diversos países que constituyen la cuenca del Plata y de países que comercian con ellos.-

D - Deficiencia en los puertos
y en las vías navegables.-

I) De los puertos.-

Desde distintos órganos interesados, por la prensa, etc., se hace público, opiniones, juicios, conceptos con toda una gama de matices. Una clasificación primaria nos llevaría a reunir las en los siguientes grupos:

a) De organización.- Este punto ha sido expuesto en el Punto B-4 y de su examen no puede menos que concluirse que las críticas tienen un grado de veracidad aceptable.-

Si bien es cierto que a partir de octubre de 1966 se adoptaron medidas concretas para solucionarlas; no puede dejar de reconocerse, que estas disposiciones tienen mucho de transitorias, hasta que se adopte el régimen definitivo.-

b) De las instalaciones.-

Nuestros puertos fueron construidos en una época y para un tipo de tráfico también determinado.- Uno de los puntos débiles reside en las grúas que se usan por su reducida capacidad.- No obstante se está procediendo en forma escalonada a su reemplazo, por otro tipo de grúas fijas articuladas o móviles.- Una situación parecida se encuentra en los depósitos existentes, a muchos de los cuales, no se le ha hecho el mantenimiento correspondiente; en otros debería procederse a una remodelación para hacerlos aptos a los nuevos tipos de cargas generales.- Con respecto a este tipo de carga, el uso de los "containers" que generalmente son provistos por los armadores a los cargadores, elimina en gran medida el uso de galpones, pues su llenado se efectúa en el domicilio de los cargadores y luego transportado al muelle

////

y cargado a bordo.- En la actualidad se está procediendo aplicar los pullets, que facilita las tareas de carga con el uso de motoestibadoras.-

No obstante las diferencias expresadas, puede asegurarse que desde diez años a esta parte y principalmente en los tres últimos años, existe una clara tendencia a mejorar.-

En el último ejercicio, la Administración de Puertos, invirtió en el mejoramiento de los puertos:

Inversiones

| | |
|--|----------------|
| Canales de acceso, muelles, diques, dársenas | 221,6 millones |
| Depósitos para servicio de almacenaje | 55 " |
| Inmuebles - Edificio | 25,7 " |
| Inmuebles - terrenos | 73,6 " |
| Instalaciones - Portuarias varias | 175,2 |
| | <hr/> |
| | 549,1 " |
| | <hr/> |

Adquisiciones

| | |
|--|---------------|
| Automotores - Tractores y vehículos terrestres | 74,7 millones |
| Guinches, pescantes y usinas | 20,1 " |
| Máquinas y herramientas | 39 " |
| Muebles y Útiles | 11,9 " |
| Plantel ferroviario e instalaciones | 51,1 " |
| Plantel flotante | 2,4 " |
| Acopio materiales (repuestos) | 15,8 |
| | <hr/> |
| | 225,0 " |
| | <hr/> |

Es decir se ha invertido casi \$ 775 millones.- Los fondos tienen su origen en las recaudaciones en concepto de tarifas portuarias y otros servicios conexos.- Esa recaudación fue en el ejercicio 1965/66 de m\$n. 5.173 millones.-

Lo expuesto pretende demostrar:

- a) Que existe la tendencia concreta de proceder a la eliminación de las deficiencias existentes.-

////

- b) Que los fondos para eliminar tales deficiencias proceden en gran medida del producido de las tarifas.-
- c) Que inclusive se efectúan inversiones de capital, por ej. en el Muelle de San Nicolás, Dock Sud, Quequén en donde se han invertido sumas superiores a u\$s 175 millones en el ejercicio pasado.-

II) En las vias navegables y canales de acceso.-

Las críticas se centran principalmente en la falta de calado suficiente para buques mayores y la falta de conservación de las profundidades logradas.-

A este respecto cabe decir:

- a) No es exacto que el plantel de dragado esté obsoleto y que requiera un reemplazo total.- El 80% del potencial de dragado tiene menos de 15 años de antigüedad.-
En el Plan de Desarrollo, y en base a los requerimientos formulados por la Dirección Nacional de Vías Navegables solamente figura la adquisición de 3 dragas tipo DUSPAN.- Una de este tipo ya ha sido construída en Astilleros argentinos, y se encuentra operando.- El resto se construirá en el país.-
- b) La acción de la Dirección Nacional de Vías Navegables se ve restringida por falta de créditos presupuestarios, que crea insuficiencia de personal y medios para una correcta conservación del material a flote.- Lo más lamentable en este aspecto ha sido el exodo de personal altamente calificado, ingenieros entre otros, por una errónea política aplicada.-
- c) A consecuencia de b); en base a una información técnica de fuente responsable, se puede decir que bastan tres meses de abandono, para que se obstruyan los canales dragados.-

////

d) Con respecto a que deben lograrse mayores profundidades para buques de mayor calado, debe aclararse que estas obras requieren previo estudio, la inversión de sumas considerables, tanto para su logro como su mantenimiento, y que su construcción está en función del uso, en otras palabras, cuál es el tráfico potencial.- Se clama sin aparentemente tener en cuenta y sobre todo porque el gasto no incide sobre el usuario de la ruta.-

CONCLUSIONES

- I) El país ejecutó la mayor parte de sus obras portuarias en el período 1880 - 1930.-
- II) La red básica o troncal de los canales o vías de acceso fue realizado en esa misma época.-
- III) Todas sus instalaciones estuvieron en mayor o menor medida, para satisfacer necesidades de la exportación o importación y en menor medida como base de apoyo a la navegación de cabotaje.-
- IV) El sistema de concesión portuaria no es aconsejable por lo menos cuando tiene un carácter monopolístico o preponderante en una zona o región determinada, y/o puede hacer sentir una influencia excluyente.-
- V) Las obras portuarias emprendidas como punto de partida de penetración en regiones marginadas, quedó trunca por no haberse continuado el medio que lo hiciera posible.- En el sector patagónico esta deficiencia quedó suplida como punto polarizante en esa zona, por el desarrollo de Comodoro Rivadavia, y aún hoy no se ha concluido el puerto propiamente dicho.-
- VI) Las vías acuáticas o fluviales no son aprovechadas de acuerdo con el grado de potencialidad que ellas tienen, y se aprecia una concentración desproporcionada en ciertas zonas que guardan equivalencia con la que existía hace 80 años.-
- VII) Por diversas razones, existe una infrautilización de las instalaciones.-
- VIII) Existe un número de puertos fluviales desproporcionados, incapaces muchos de ellos para proporcionar tráfico suficiente para una navegación económica.-

////

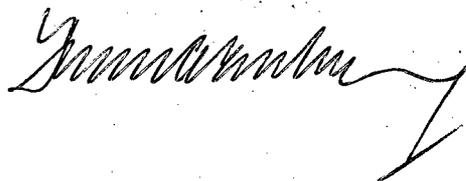
- IX) En gran medida la falta de utilización de la hidrovía fluvial es la resultante de una falta de coordinación en el transporte.-
- X) Esa carencia de coordinación en el transporte es el resultado de una falta de POLITICA en el plano nacional, centralizada en un solo organismo con capacidad para ejecutarlas a través de todos los medios terrestres, fluvio marítimos y aéreos, pues no se comprende las razones que median, por ejemplo, en el divorcio palpable entre una política caminera y otra ferroviaria, o entre éstas y la correspondiente, si existe acuática.-
- XI) Nada impide en la actualidad, aún faltando, obras de infraestructura, la existencia de líneas de navegación de ultramar que lleguen a puertos, como Barranqueras y puedan despachar desde allí sus exportaciones.-
- XII) El país pudo dotarse de un sistema portuario y obras conexas por el concurso en gran medida, de crédito extranjero, que pudo absorber la demanda de medios que la Nación requería.-
- XIII) Fue Europa, en especial medida Inglaterra, la mayor proveedora de tales medios, en una época en que era el centro dominante de un mercado de capitales, dispuestos a la colocación a largo plazo, en tales empresas.-
- XIV) Si bien hoy existen organismos supranacionales, tratando de reemplazar esos mercados, la ausencia o falta de disponibilidad restringe en gran medida los esfuerzos que buscan su concreción en un plano más realista.-
- XV) Las reducidas disponibilidades de esos Organismos son canalizadas en gran medida hacia regiones, en las cuales la necesidad es tan elemental o primaria que no admite demora por las profundas implicancias sociales.-

////

- XVI) Si bien existen en el país necesidades en el rubro portuario, éstas no revisten gravedad, pues la Nación cuenta con un sistema que si bien puede tener diferencias, muchas de ellas son de organización y en menor medida de medios.-
- XVII) Muchas de las obras en ejecución son de eminente interés nacional y otras trascienden el mismo e interesan a nuestros vecinos, o a los países que comercian con ellos y con el nuestro.-
- XVIII) Dada la política que desarrollan los Organismos Supranacionales de Financiación, de favorecer con una prioridad más alta los planes de carácter regional en el que estén involucradas dos o más naciones limítrofes, es razonable esperar una mayor probabilidad de éxito ante cualquier requerimiento que se hiciera en conjunto. Por ejemplo: Canal Paraná de las Palmas - Pasos del Paraná - Saltos de Cerrito y Apipé, etc.-
- XIX) Con respecto a las obras de carácter eminentemente nacionales, si bien es posible su financiación es de dudoso éxito de concretarlas con dichos organismos, por falta de recursos, ante la gran demanda que tienen para otros proyectos que de acuerdo con su evaluación tiene más alta prioridad o son más rápidamente reembolsables.-
- XX) La financiación de estas obras y/o necesidades deberá ser afrontada con el ahorro interno y en parte con el producido de las tarifas portuarias, deducidas pura y exclusivamente a su mantenimiento y mejora.-
- XXI) Es cierto que a partir de octubre de 1966, se han adoptado medidas tendientes a aumentar la eficiencia de los puertos, habiéndose obtenido resultados positivos, pero no puede dejar de reconocerse que muchas de ellas tienen carácter transitorio hasta que

////

que se adopte el sistema definitivo: creer que los males del puerto radican solamente en la parte laboral, llevaría a engaños, pues este es un aspecto parcial, que sin dejar de reconocer su incidencia, no por ello es el responsable de toda la inoperancia o falta de orgánica que ha producido su "administración".- Se ha ee necesario entender definitivamente, que los puertos son parte de una empresa, pública si, pero empresa al fin, y como tal debe ser conducida por quienes están capacitados para ello.- Los vaivenes políticos o interferencias de todo tipo, traerá aparejado el caos y el despilfarro de todo ese inmenso capital invertido y no valdrá de nada la dotación de elementos más modernos, o que sean la última expresión de la tecnología aplicada, sin el concurso de hombres que puedan actuar en cumplimiento de sus tareas sin otro límite que el que determinan las leyes de la República, y las normas de una sana y eficaz administración.-

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Gonzalo...' followed by a stylized flourish.

INTRODUCCION

CAPITULO I

Políticas adoptadas y metodos de financiación para construir puertos y canales de acceso.- pag. 3

A-Construcción de puertos.-

B-Construcción de las vías navegables.- pag. 17

C-Análisis de los resultados de las políticas adoptadas.- pag. 26

D-Inversiones realizadas.- pag. 35

CAPITULO II

Transporte por agua.- pag. 39

A-Breves consideraciones sobre su aspecto económico.- pag. 39

B-Aprovechamiento de las vías navegables.- pag. 47

CAPITULO III

Organismos Internacionales de Funcionamiento.- pag. 64

A-Antecedentes.- pag. 64

B-Acción y Desarrollo en el Funcionamiento de infraestructuras portuarias y de Vías Navegables.- pag. 69

C-Perspectivas y Posibilidades.- pag. 77

CAPITULO IV

Situación actual del Sistema Portuario Argentino.- pag. 87

A-Necesidad de una organización.- pag. 87

B-Etapas de su Organización.- pag. 95

C-Financiamiento y Necesidades.- pag. 105

D-Diferencias en los puertos y en las Vías Navegables.- pag. 115

Conclusiones.- pag. 120

BIBLIOGRAFIA

- (1) El Sistema rentístico de la Confederación Argentina - J.B. ALBERDI
- (2) La Economía Argentina - ALDO FERRER - pag. 143.-
- (3) Cepal - El Desarrollo Económico en la Argentina - Part. 1 - pag. 29 - Cuadro 28.-
- (4) Valor Económico de los Puertos Argentinos - R.M. Ortiz - pag. 118/123 - Edición 1943.-
- (5) Informe del Grupo de Planeamiento de los Transportes Argentinos - Tabla N°42 - pag. 47 - Cap. VI.-
- (6) Curso de Economía de los Transportes ler. cuatrimestre 1964 - Dr. LOPEZ ABUIN.-
- (7) Revista Marina N° 326 - 328 - 334.-
- (8) Memorias del Banco Mundial 1958/59/60/61/62/63.-
- (9) Memorias del Banco Interamericano de Desarrollo 1963.-
- (10) Revista Comercio Exterior - Méjico Febrero 1966.-
- (11) Revista Comercio Exterior - Méjico Octubre 1966.-
- (12) Plan de Desarrollo 63/68 - Informe sobre el plan de Transporte por agua - Tono I.-
Revista Techint N° 157.-
El aprovechamiento de nuestras vías navegables - MARTINO Y PIÑERO - 1942.-
Informe del Ing. F. KINARD - 1906.-
Informe del Ing. G. P. NIJEFF - 1931.-
Conferencia del Alte. D. ABEL RENARD, pronunciada en el Instituto Popular de Conferencias - 1938.-
La Navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores - LUIS DODERO.-

ANEXO.

LEY 5559 (642) - FOMENTO DE LOS TERRITORIOS NACIONALES

CAPITULO I -

rt.1º- Autorízase al P.E. para estudiar, construir y explotar los siguientes ferrocarriles:

- a) Desde Puerto San Antonio en el territorio del Rio Negro, hasta el lago Nahuel-Huapí;
- b) Desde Puerto Deseado hasta empalmar con la línea anterior que vá al lago Nahuel-Huapí, pasando por la Colonia San Martín, con un ramal a Comodoro Rivadavia, pasando por Colonia Sarmiento, otro ramal al lago Buenos Aires, y otro a la Colonia 16 de Octubre;
- c) Desde el Puerto Barranqueras sobre el río Paraná, hasta empalmar con el ferrocarril Central Norte en el punto que resulte más conveniente, con un ramal a la línea de Añatuya al Chaco;
- d) Desde Formosa a Embarcación;
- e) Otros ramales de las citadas líneas, que el P.E. considere conveniente.

rt.2º- La trocha de estas líneas será fijada por el P.E. según resulte en cada caso más conveniente de los estudios y proyectos que practicará el Departamento de Obras Públicas, a cuyo cargo estará también la construcción y explotación de estas líneas.

rt.3º- Las líneas serán de carácter secundario y su explotación será regida por una ley especial de ferrocarriles secundarios. Mientras esta ley no sea dictada, las líneas quedarán eximidas de las disposiciones legales que fijan el tiempo acordado para los transportes, el cual será reglamentado por el P.E.

rt.4º- Las líneas serán declaradas de primer orden y sujetas a la ley General de Ferrocarriles en vigencia cuando el producto bruto pase del seis por ciento sobre el capital invertido y siempre que a juicio del P.E. el tráfico de ellas lo requiera.

La construcción de cada línea podrá ser comenzada después de hechos los estudios de máxima de toda ella y siempre que se hayan terminado los estudios y proyectos definitivos de los trozos iniciados.

La prosecución de los estudios definitivos podrá llevarse adelante a medida que avance la construcción.

t.5º- El P.E. podrá licitar la construcción, adjudicarla directamente si recibiese propuestas ventajosas suscriptas por firmas conocidas de responsabilidad notoria, o ejecutarla por administración.

En este último caso adquirirá los materiales de construcción y el tren rodante mediante licitación pública o privada, pudiendo también en los otros casos, adquirirlos mediante una licitación especial, si así lo creyera conveniente.

- 6º. Se autoriza al P.E. para construir en los puertos, por intermedio del Departamento de Obras Públicas, los muelles, depósitos y demás instalaciones que fuesen necesarias para la carga, descarga y acomodo de todo lo que constituye el tráfico del ferrocarril.
- 7º. El P.E. tendrá derecho a adquirir o expropiar el agua que se necesite para el servicio de la construcción y explotación de las líneas, de los ríos, arroyos, lagos y manantiales que se encuentren a inmediaciones del trayecto, así como para conducirlos por medio de canales, acequias o cañerías, desde el punto de toma hasta el ferrocarril, declarándose de utilidad pública el derecho a la servidumbre de paso de éstas por las propiedades que deben cruzarse.
- 8º. Los materiales destinados a la construcción y explotación de estas líneas se introducirán libres de derechos. Las líneas y sus dependencias no podrán ser gravadas con impuestos nacionales, provinciales ni municipales.

CAPITULO II-

- 9º. Autorízase al P.E. para acordar primas a empresas particulares que hagan el servicio de navegación de los puertos del sur, y podrá destinar a ese fin la suma de ciento veinte mil pesos oro al año.

CAPITULO III-

Art. 10- Autorízase al P.E. para invertir hasta la suma de tres millones ochocientos cincuenta mil pesos oro en los estudios y obras siguientes:

- a) Estudios definitivos de las obras necesarias para hacer navegable el Río Pilcomayo en todo su curso, desde el paralelo 22 y los de construcción de un canal navegable de unión, entre el Pilcomayo superior y su trozo inferior, en lo cual podrá invertir la suma de cien mil pesos oro;
- b) Limpieza y rectificación del Río Bermejo, construcción de una línea telegráfica y adquisición de una escuadrilla, para su navegación, a cuyo fin podrá invertir hasta la suma de ochocientos mil pesos oro;
- c) Limpieza y dragado del Río Santa Cruz y de la Ría del Chubut, hasta Rawson, en cuyas obras podrá invertir hasta la suma de cuatrocientos cincuenta mil pesos oro.;

- d) Estudios definitivos y obras de regularización del régimen de las aguas del Rio Negro, por los medios más conducentes a evitar las inundaciones del valle del mismo, y a mejorar sus condiciones de navegabilidad y de su distribución para el riego, pudiendo invertir en ellas la suma de dos millones de pesos oro;
- e) Estudios definitivos del Rio Colorado, sus afluentes y lagos o cuencas imbríferas, que comprenderán los relevamientos, planialtimétricos de toda esa cuenca y los estudios higrométricos para determinar el régimen de las aguas y los embalses máximos, para formar las grandes reservas para la navegación y el regado. Podrá destinar a éste fin la suma de doscientos cincuenta mil pesos oro;
- f) Estudio de los puertos sobre el Atlántico que deberán servir a la exportación de los productos de la zona a que afectan las obras y estudios autorizados por la presente ley, pudiendo invertir la suma de doscientos mil pesos oro.

CAPITULO IV-

Art.11. Las obras, los estudios y las adquisiciones autorizadas por esta ley, se pagarán con dinero efectivo. A este efecto queda facultado el P.E. para hacer uso del crédito interno o externo hasta la suma de veinticinco millones de pesos oro, pudiendo afectar al pago de la amortización e intereses de la suma tomada en préstamo, las líneas construídas en virtud de la autorización acordada por la presente ley, y sus entradas, así como el producido de la tierra a que se refiere el art.13.-

Art.12. El producido de esa operación de crédito se depositará en cuenta especial en el Banco de la Nación Argentina y el P.E. no podrá disponer de estos recursos sino en pago de los certificados definitivamente aprobados por obras ejecutadas o gastos autorizados por esta ley, igualmente se depositará en cuenta especial en el Banco de la Nación Argentina, desde la promulgación de la presente ley, el producido de la venta y arrendamiento de las tierras a que se refiere el art.13, a fin de asegurar el servicio e intereses y amortizaciones de la operación de crédito que autoriza esta ley.

CAPITULO V-

Art.13. El P.E. no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas a esta ley, por ventas, contratos de arrendamientos o permisos de ocupación, en

las regiones servidas por las obras proyectadas. Las ventas de las tierras ubicadas en las zonas de influencia de las obras autorizadas por la presente ley, quedarán en adelante sistemáticamente subordinadas al adelanto de las que se ejecutan para colocar dichas tierras en condiciones de explotación económica y al pago del costo de las obras. La zona de influencia será fijada por el P.E. dentro de los doce meses de la promulgación de la presente ley, con un mínimo de valor aproximado al duplo del costo de las obras.

Art.14.- Las tierras propias para la agricultura quedarán reservadas, mientras no se hayan puesto en comunicación con los centros comerciales del país por obras proyectadas o a proyectarse con ese fin, y luego serán destinadas a la colonización agrícola, de acuerdo con las leyes vigentes.

Art.15.- La reserva de las tierras a que se refieren los artículos anteriores, durará en cada zona, hasta tanto se haya amortizado el importe de la obra que las afecta. En caso de que alguna de las obras autorizadas no hubiera podido tener principio en un término de cinco años, el P.E. dará cuenta al Honorable Congreso para resolver sobre la disponibilidad de las tierras.

Art.16.- Al realizarse las ventas de tierras de pastoreo comprendidas en la zona de influencia, se acordará el título definitivo al aprobarse el remate, quedando constituida una hipoteca a favor del gobierno de la Nación, por el valor total de la venta, en las condiciones determinadas por la ley orgánica del Banco Hipotecario Nacional, en todo lo que no sea modificada por la presente.

Art.17.- El pago de las tierras así adquiridas, se hará abonando un servicio semestral de cinco por ciento de interés anual y de, por lo menos, un cinco por ciento de amortización anual acumulativa. El primer semestre se abonará en el acto del remate, al firmarse el boleto de compra, cuyo importe será devuelto íntegro en el caso en que la venta no fue aprobada por el P.E. La desaprobación de los remates deberá hacerse dentro de los sesenta días de realizados, pasados los cuales quedarán de hecho aprobados.

CAPITULO VI-

Art.18.- Declárase incorporado a la presente ley, el decreto del P. E. de 11 de abril de 1907, estableciendo reservas permanentes de tierras para tránsito.

CAPITULO VII-

- Art.19.- El P.E. podrá atender a los primeros gastos que sean necesarios anticipar a la ejecución de esa obras, con las entradas de la Dirección de tierras y colonias, no afectadas por el cálculo de recursos vigentes.
- Art.20.- Los estudios y contratos de construcción de las obras autorizadas por esta ley, quedarán a cargo del departamento de Obras Públicas con la intervención que corresponde al departamento de Agricultura.
- Art.21.- Autorízase al P.E. para expropiar las tierras de propiedad particular, cuya ocupación sea necesaria para la ejecución de las obras autorizadas por la presente ley.
- Art.22.- Quedan derogadas las disposiciones de las leyes vigentes que se opongan a la presente.
- Art.23.- Comuníquese, etc.
Sanción: 28 agosto 1908.-

EY 1257 (910)- Puerto de Buenos Aires: autorización al Poder Ejecutivo para contratar su construcción con Eduardo Madero (R.N.1882-84, p-72)

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

1º Las obras se ejecutarán bajo la base de los planos presentados por don Eduardo Madero, con las modificaciones que su estudio definitivo aconseje.

2º Don Eduardo Madero deberá contratar para la dirección técnica de las obras, un ingeniero hidráulico de reconocida reputación y experiencia en tales obras, debiendo su designación ser aprobada por el Poder Ejecutivo.-

3º Dentro de un año de promulgada esta ley, deberán estar concluidos los estudios definitivos y de detalle y levantados los planos de construcción, debiendo los canales diques y dársena tener un mínimo de 21 pies en marea baja ordinaria. Estos planos deberán ser aprobados por el Poder Ejecutivo, previo informe del Departamento de ingenieros nacionales y Administración General de Rentas. Los planos generales de detalle, deberán ser acompañados de una especificación completa, por duplicado, debiendo depositarse una de las copias en el Departamento de ingenieros.

4º El presupuesto detallado de las obras será acordado entre el Poder Ejecutivo y la empresa que representa el concesionario, con intervención del Departamento de ingenieros, bajo la base de que todos los materiales que se importen quedan exonerados de todo derecho de importación. El presupuesto detallará el precio por metro cúbico de excava-

Fs. 2.)

ción en los diques y canales y distribución de las materias excavadas en los terrenos que deban rellenarse, precio del metro cúbico y del muro exterior de defensa y de interior de los diques, presupuesto especial para los almacenes, galpones, puentes, pescantes y para cada una de las máquinas y útiles destinadas al servicio del puerto o almacenes.

5° Seis meses después de aprobados los planos, se dará principio a las obras, las que deberán terminarse en el plazo que fije el contrato, por una compañía constructora de reconocida responsabilidad y experiencia en esta clase de obras; cuya designación será aprobada por el Poder Ejecutivo.

6° El Poder Ejecutivo hará vigilar e inspeccionar la construcción de las obras por el Departamento de ingenieros nacionales.

7° La empresa dará una garantía de 200.000 pesos nacionales, antes de dar principio a las obras, que responderán del cumplimiento del contrato. Una vez que la empresa tenga invertida la suma de 400.000 pesos nacionales, podrá retirar esta garantía, quedando en todo tiempo esta última suma en garantía.

8° Las obras se efectuarán por secciones, que serán recibidas por el Poder Ejecutivo completamente concluidas y listas para ser entregadas al servicio público, por intermedio del Departamento de ingenieros.

9° Recibida una sección, el Poder Ejecutivo abonará su importe a la empresa en dinero efectivo, o en obligaciones de "puerto" de las creadas por esta ley, al precio corriente en la plaza de Londres, de los fondos públicos externos de última emisión de igual renta y amortización. Al efecto, la empresa presentará la liquidación detallada, del importe de la sección con todos los comprobantes, no pudiendo estipularse más de un 6% de interés por las sumas anticipadas.

10° A los efectos del inciso anterior, el Poder Ejecutivo interpondrá en la contabilidad de la empresa constructora.

11° El Poder Ejecutivo podrá abonar un 10 por ciento por dirección

(a Fs. 3.)

(Fs. 3.)

técnica de las obras, por comisión de Banco, por colocación de títulos y anticipo de fondos.

Art.2º- Los terrenos que se tomen sobre el rio, serán vendidos por el Poder Ejecutivo en remate público, despues de alineadas las calles, avenidas y plazas reservada la parte necesaria para edificios públicos. El Poder Ejecutivo podrá acordar hasta seis años de plazo para el pago de anualidades o semestres. El producido de estas tierras se destinará al pago de las obras, o a la amortización de las obligaciones de "puerto" creadas por esta ley, debiendo ser invertidos en uno u otro objeto a medida que se perciban.

Art.3º- Autorízase al Poder Ejecutivo para emitir hasta veinte millones de pesos oro sellados en obligaciones del puerto de Buenos Aires, que gozarán 6% de renta y uno por ciento de amortización anual acumulativa, por sorteo y a la par, pagadero en Londres, pudiendo aumentarse el fondo amortizante.

Art.4º- La emisión de estos títulos se hará por series, que correspondan al valor de cada sección de las obras y sólo podrán ser emitidos para pago de las mismas.

Art.5º- La empresa constructora estará exonerada de todo impuesto nacional o municipal.

Art.6º- Toda dificultad que se suscite entre la empresa y el Poder Ejecutivo sobre ejecución del contrato, será dirimida por árbitros arbitradores nombrados en numero igual por cada parte, debiendo éstos designar previamente, el tercero o terceros en discordia.

Art.7º- Los materiales, útiles y obras ejecutadas por la empresa, y no pagadas, garantizan además de la garantía especial, el cumplimiento del contrato por parte de la empresa y la exactitud de las cuentas y comprobantes que presente, y a su vez las obras mismas y su renta garantizarán el cumplimiento del contrato y el servicio de los títulos emitidos para su construcción.

(a Fs. 4.)

(Fs. 4.-)

Art.8º- El Poder Ejecutivo presentará todos los años en las primeras sesiones del Congreso, una memoria detallada sobre el estado de las obras, emisión de títulos y sumas invertidas hasta esa fecha.

Art.9º- Comuníquese, etcétera.

Sanción: 23 octubre 1882.

Promulgación: 27 octubre 1882.-

de de erratas

| <u>Página</u> | <u>Número</u> | <u>Dice</u> | <u>Debe Decir</u> |
|---------------|---------------|-----------------|-------------------|
| 8 | 15 | mostración | muestran |
| 11 | 23 | varidos | diversos |
| 15 | 15 | contigo | contiguo |
| 16 | 9 | vigotes | vigentes |
| 25 | 5 | en | con |
| 25 | 5 | convertir | convertirlos |
| 26 | 7 | nissas | misas |
| 33 | 13 | vrente | frente |
| 38 | 8 | adminikstración | administración |
| 60 | 20 | moderas | moderna |
| 62 | 5 | desrollar | desarrollar |
| 66 | 8 | eliminación | eliminación |
| 67 | 14 | participantes | participación |
| 78 | 28 | akota | ahora |
| 80 | 6 | 0000 | 6000 |
| 84 | 7 | eeen | con |
| 89 | 28 | superiro | superior |
| 102 | 17 | habilitación | habilitación |
| 102 | 7 | las | durante |
| 105 | 25 | diserminación | discriminación |
| 112 | 4 | concenso | consenso |
| 117 | 2 | Bullets | Bullete |
| 117 | 4 | diferencias | deficiencias |
| 121 | 15 | observer | absorber |
| 122 | 3 | diferencias | deficiencias |
| 122 | 23 | dedicados | dedicados |