

Universidad Abierta Interamericana

Facultad de Ciencias Empresariales
Licenciatura en Comercio Internacional
Sede Regional Rosario – Campus Pellegrini



Título Tesina:

VALOR ESTRATEGICO DE LA EXPORTACIÓN A GRANEL EN
EL PUERTO RECONQUISTA: ESTUDIO COMPARATIVO CON
EL COMPLEJO PORTUARIO SAN LORENZO – PUERTO
—GENERAL SAN MARTÍN DURANTE EL AÑO 2011

Alumna: Betiana Lis Moschen

Domicilio: Corrientes 1263 8A – Rosario.

Teléfono: 0341-153-698349 – betianamoschen@hotmail.com

Tutor: Licenciado Fernando Bava
Tutor metodológico: Licenciada Magdalena Carrancio
2012

DEDICATORIA

- ❖ A mis padres, Hugo y Rosana, que confían en mí y me alientan a seguir cuando me siento perdida.
- ❖ A mis hermanas, Luciana y Laila, que colaboraron con sus aportes a lo largo del desarrollo de este trabajo.
- ❖ A mi novio, César, que me alentó a elegir este tema y me acompaña en todo momento.
- ❖ A mis amigas que, de una manera u otra, me ayudaron y apoyaron desde el primer día.

AGRADECIMIENTOS

- A todas las personas que me ayudaron para poder hacer las entrevistas en el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín y a quienes me brindaron su tiempo para responder mis preguntas y facilitarme la información que necesitaba.
- A la Señora Silvia Macaro y al Señor Luis Martínez por transmitirme sus conocimientos y experiencias sobre el Puerto Reconquista.
- A mis tutores, la Lic. Magdalena Carrancio y el Lic. Fernando Bava, por haberme ayudado y acompañado en cada paso de este trabajo que fue una experiencia muy enriquecedora.
- A la facultad, tanto a los profesores como a los directivos y bedeles, por haber contribuido a mi formación y por todos los recuerdos que llevo conmigo.

INDICE

INTRODUCCIÓN	6
CAPITULO I: EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL Y SUS PUERTOS..	10
1.1 EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	10
1.2 FUNCIONES E INFRAESTRUCTURA ACTUAL DE LOS PUERTOS .	11
1.3 CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS	14
1.4 RUTAS MARITIMAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE	17
1.5 LA CARGA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO	18
1.6 LOS BUQUES	20
CAPITULO II: GÉNESIS DE LA ARGENTINA AGROEXPORTADORA Y SUS PUERTOS	22
2.1 LOS INICIOS DE LA VIDA INDEPENDIENTE	22
2.2 EL DESARROLLO AGRÍCOLA Y FERROVIARIO	23
2.3 EL MERCADO INFORMAL DE GRANOS.....	24
2.4 EL MERCADO FORMAL DE GRANOS	25
2.5 EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO	26
2.5.1 ETAPAS DEL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO	29
2.5.2 LA LEY NACIONAL DE PUERTOS	30
2.6 EL PUERTO DE ROSARIO Y SUS PERIFERIAS	31
2.7 EL PUERTO DE RECONQUISTA	32
CAPITULO III: EL COMPLEJO PORTUARIO SAN LORENZO – PUERTO GENERAL SAN MARTIN	34
3.1 SU UBICACION.....	34
3.2 RELEVANCIA ACTUAL DEL COMPLEJO PORTUARIO	36
3.3 TERMINALES PRIVADAS DEL COMPLEJO	37
3.3.1 VICENTIN S.A.I.C. - MUELLE VICENTIN	37
3.3.2 ASOCIACIÓN DE COOPERATIVAS ARGENTINAS (A.C.A.)	39
3.3.3 NIDERA ARGENTINA S.A. – MUELLE NIDERA	42
3.3.4 CARGILL S.A. – MUELLE QUEBRACHO	43
3.3.5 COMPLEJO TERMINAL 6	46
3.4 DIFERENCIAS Y SIMILITUDES	48
3.4.1 PROCESO DE DESCARGA DE MERCADERÍA	48
3.4.2 INCONVENIENTES AL DESCARGAR.....	49
3.4.3 CARGA DE BUQUES	50
3.4.4 TIPOS DE BUQUES UTILIZADOS	50
3.4.5 EXPORTACIÓN DE SUBPRODUCTOS	50
CAPITULO IV: EL PUERTO RECONQUISTA	52
4.1 UBICACIÓN E HISTORIA DEL PUERTO RECONQUISTA	52
4.2 FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO RECONQUISTA	54
4.3 DESCARGA Y CARGA DE LA MERCADERÍA	56
4.4 IMPORTANCIA DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ PARA EL CRECIMIENTO DEL PUERTO RECONQUISTA	58
4.5 COMPARACIÓN DEL PUERTO RECONQUISTA CON EL COMPLEJO PORTUARIO SAN LORENZO – PUERTO GENERAL SAN MARTIN	59
CONCLUSION	62
RECOMENDACIONES.....	65
GLOSARIO.....	66
BIBLIOGRAFIA	68
ANEXOS	70

INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo es el medio que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercaderías en el tráfico internacional y es el más económico a la hora de transportar grandes cantidades entre puntos geográficos distantes. Además se ve favorecido por la adaptación actual de los buques a todo tipo de cargas.

Debido a que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos, su función principal ha sido por mucho tiempo la de actuar como intercambiadores entre el transporte terrestre y el marítimo. Sin embargo, hoy en día se han convertido en centros logísticos intermodales en los que se llevan a cabo muchas otras actividades de valor añadido.

A la hora de trasladar mercadería al resto del mundo, los países del hemisferio sur son los que más se benefician del transporte marítimo, ya que generalmente exportan grandes cantidades de carga, especialmente a granel. Asimismo, sirve para el movimiento interior de países con grandes extensiones geográficas.

En el caso particular de la Argentina, durante muchos años no hubo libertad de navegación por los ríos interiores, por lo que la colonización, la liberación del tráfico fluvial y la consolidación de las aduanas interiores, principalmente en la provincia de Santa Fe, fueron factores significativos que ayudaron al desarrollo y al crecimiento de la actividad portuaria.

Hoy en día, la exportación de cereales, subproductos y aceites oleaginosos de la Argentina se realiza principalmente desde los puertos ubicados en el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín, en la provincia de Santa Fe. Este complejo abarca la totalidad de las terminales de embarque y muelles existentes sobre la margen derecha del Río Paraná, entre el kilómetro 435 y 459, e integran a su vez la principal zona portuaria del país, conocida como el Up-River.

Su actividad como complejo portuario agro-industrial pone de manifiesto la importancia a nivel nacional y la eficacia económica que representa, tanto para la zona donde se halla instalado como para su hinterland, que se transformó en su centro de influencia.

Algunas de las empresas dedicadas a la exportación de cereales, subproductos y aceites en este Complejo Portuario son las siguientes:

- ⊙ Vicentín S.A.
- ⊙ Asociación de Cooperativas Argentinas (A.C.A.)
- ⊙ Nidera Argentina S.A.
- ⊙ Cargill S.A.
- ⊙ Terminal 6 S.A.

Asimismo, en el norte de la provincia de Santa Fe se encuentra el puerto de Reconquista que, aunque tiene capacidad ociosa, hasta hace algunos años desarrollaba una actividad complementaria con el Complejo antes mencionado.

Este puerto es administrado y manejado por el Ente Administrador Puerto Reconquista (E.A.P.Re.), que es un organismo de carácter público-privado, y en su momento se utilizaba tanto para transportar graneles a los puertos del sur como para comunicar a la provincia de Santa Fe con los países limítrofes del norte de la Argentina. Hoy día solo un sector del puerto está concesionado a una industria de la zona que opera con productos elaborados a granel.

Por lo antedicho, nos planteamos el siguiente problema de investigación: ¿cuáles son las causas que justifican la capacidad ociosa del Puerto Reconquista en comparación con las empresas exportadoras del Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín?

Como objetivo general nos proponemos explicar las causas de la capacidad ociosa operativa en el Puerto Reconquista, comparado con las terminales portuarias del Complejo San Lorenzo – Puerto General San Martín, que operaron en su máxima capacidad exportadora, en el año 2011.

Y como objetivos específicos nos planteamos:

- ❖ Detallar las principales características de los puertos marítimos mundiales, haciendo foco en los exportadores de productos agrícolas, como se organizan y coordinan su logística.
- ❖ Describir el contexto histórico y político que condujo a la situación actual de los puertos exportadores de cereales, subproductos y aceites de Argentina.
- ❖ Establecer el modo de operar de las empresas ubicadas en el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín, su historia, desarrollo, desempeño y logística en todo momento del año.
- ❖ Evaluar las conductas operativas del Puerto Reconquista a fines del año 2011, con el propósito de conocer las causas de su capacidad ociosa.

La hipótesis que nos proponemos demostrar sostiene que: en comparación con las terminales portuarias del Complejo San Lorenzo – Puerto General San Martín, al sur de la provincia de Santa Fe, que trabajan a su máxima capacidad, el Puerto Reconquista, al norte de la misma

provincia, se desempeñó en el año 2011 con una capacidad ociosa importante. Las causas operativas se atribuyen a la carencia del dragado esencial para que circulen los barcos de carga y a la ausencia de una logística portuaria adecuada.

Este trabajo tiene un diseño cualitativo en tanto brinda una interpretación de la toma de decisiones que explican la capacidad ociosa operativa del Puerto Reconquista en comparación con los puertos del Complejo San Lorenzo – Puerto General San Martín. Para ello se tuvieron en cuenta también los contextos internacionales dados por la logística portuaria mundial vinculada a la exportación de cereales, subproductos y aceites.

Los primeros capítulos presentan un corte netamente descriptivo en tanto desarrollan las características de los puertos marítimos a nivel mundial y de la estructura portuaria a nivel nacional a partir de fuentes secundarias. Asimismo, apelamos a herramientas exploratorias para evaluar las conductas operativas del Puerto Reconquista durante el 2011, tema que ha sido poco abordado hasta el momento.

Así, este trabajo presenta los siguientes momentos metodológicos:

En una primera instancia llevamos a cabo un estudio de datos secundarios, con el propósito de detallar las principales características de los puertos exportadores de productos agrícolas a nivel mundial y describir el contexto histórico y político de la Argentina y, especialmente de la provincia de Santa Fe, que condujeron a la situación actual de los puertos exportadores de cereales, subproductos y aceites.

Las fuentes secundarias que utilizamos para alcanzar este propósito son estudios e informes provistos por los grupos de investigación de la Bolsa de Comercio de Rosario y los entes, organismos y consultores privados especializados en logística portuaria. De igual manera buscamos información en libros referidos a estos temas en la Biblioteca Popular Argentina y la Biblioteca de la Universidad Abierta Interamericana.

Seguidamente, y para establecer el modo de operar de las empresas ubicadas en el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín, su historia, desarrollo, desempeño y logística en todo momento del año, realizamos entrevistas en profundidad con los gerentes y encargados de logística de las empresas Vicentín S.A.I.C., Asociación de Cooperativas Argentinas (A.C.A.), Nidera Argentina S.A., Cargill S.A. y Complejo Terminal 6 S.A. Todas ellas están ubicadas en distintos puertos privados en San Lorenzo y Puerto General San Martín.

Asimismo, utilizamos técnicas de observación al hacer los recorridos por los muelles y distinguimos las realidades particulares de cada entidad, para poder

complementar la información que nos brindaron los mencionados gerentes de área.

Finalmente, para evaluar las conductas operativas actuales del Puerto Reconquista visitamos a la despachante de aduana Silvia Macaro y al ex presidente del Ente Administrador Puerto Reconquista, Luis Martínez. Las entrevistas en profundidad realizadas en cada caso fueron desarrollándose en base a las experiencias personales de cada uno.

La Sra. Silvia Macaro nos informó sobre los movimientos que se realizaban en la época en que el puerto estaba funcionando, por qué se deshabilitó y cuáles serían los beneficios de su rehabilitación. Por su lado el Sr. Martínez nos facilitó la información que él fue recopilando sobre el puerto, para que pudiéramos ver cómo se maneja la actividad portuaria, nos contó cómo funciona actualmente y cómo es la concesión que tienen con Río del Norte S.A., empresa fundada como sociedad entre las firmas Vicentín S.A.I.C. y Buyatti S.A.

Estructuramos el presente trabajo en cuatro capítulos:

En el primero detallamos el desarrollo del transporte marítimo mundial, en especial la exportación de productos agrícolas, y cuáles son las características de sus puertos, principalmente en base a la carga que circula por ellos.

En el segundo capítulo describimos cómo se fue dando el comercio de granos en Argentina hasta llegar a entender la situación actual de sus puertos exportadores de cereales, subproductos y aceites.

En el tercero establecimos la forma de operar de los puertos graneleros a partir de las entrevistas a los gerentes de logística de algunas de las terminales portuarias privadas del Complejo Portuario y los detalles propios que observamos en los recorridos por cada una de ellas.

En el cuarto capítulo evaluamos las características y las conductas operativas del Puerto Reconquista y las comparamos con las de los puertos privados del Complejo Portuario del sur de la provincia, para conocer las causas que originan la capacidad ociosa del primero.

CAPITULO I:

EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL Y SUS PUERTOS

En el presente capítulo detallamos la importancia del transporte marítimo en el mundo, a partir del valor que tienen los puertos mundiales, las rutas por las que transitan los buques, los servicios que prestan y los tipos de carga. Haciendo foco principalmente en los puertos exportadores de cereales, subproductos y aceites oleaginosos.

1.1 EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El mundo ha priorizado el transporte por agua en base a los grandes volúmenes que por ella pueden trasladarse y por el bajo consumo de energía que este requiere. Así, los puertos cobraron una marcada importancia ya que son el vínculo para acceder a los barcos y para el manejo de mercaderías y pasajeros a través suyo. ¹

La infraestructura portuaria se volvió significativa en la época del imperio romano debido a que allí se construyeron grandes obras marítimas. De esto han quedado restos que aún en la actualidad siguen en uso.

En China también se dio un significativo desarrollo de la navegación, pero no quedan restos de la infraestructura portuaria. En este caso lo que se puede observar hoy en día y, algunas veces, aprovechar es la red de canales creada para mejorar el tráfico fluvial

Por mucho tiempo la navegación se realizó a vela. Esto fue hasta que el primer barco a vapor fue terminado, en 1807, pero no fue hasta el año siguiente que se construye el primero capaz de realizar una travesía marítima. Sin embargo, la navegación comercial a vapor y a vela coexistieron durante poco menos de un siglo, debido principalmente a que, por la gran cantidad de carbón que requería el barco a vapor, no era considerado rentable.

¹ARMADA ARGENTINA, Secretaría General Naval. (2007) "Manual de Intereses Marítimos Nacionales". Buenos Aires: Subsecretaría de Intereses Marítimos. Pág. 49

Los rendimientos mejoraron de manera notable gracias al desarrollo de nuevas calderas de alta presión y a la invención de la hélice y de la turbina. No obstante, se hizo necesario instalar puertos a lo largo de las rutas para abastecer a estos barcos.

La estructura de la que gozan los puertos en la actualidad fue influida por dos aspectos importantes que tuvieron lugar después de la Segunda Guerra Mundial. El primero fue la inclinación hacia los buques cada vez más grandes y la intención de obtener economías de escala. Así, los puertos comenzaron a necesitar más espacio para recibir a estos barcos y fueron ganando territorio hasta llegar a las poblaciones cercanas. El segundo aspecto fue la invención del contenedor que causó gran revolución en la infraestructura portuaria, por lo que se debió cambiar enormemente su aspecto físico. ²

A continuación expondremos información más detallada acerca de las funciones e infraestructuras de los puertos.

1.2 FUNCIONES E INFRAESTRUCTURA ACTUAL DE LOS PUERTOS

La historia ha demostrado que la actividad portuaria ayuda a que los países que saben aprovechar sus puertos se organicen estratégicamente y obtengan libertad económica, al mismo tiempo que se desarrollan y crecen las zonas donde estos se ubican.

El mar es una ruta excelente para el transporte internacional por su conexión con otras vías acuáticas que permiten el acceso al interior de muchos países. Sin embargo, no son tantas ni tan fáciles de recorrer como las rutas aéreas, por lo que se necesita, en la mayoría de los casos, llevar a cabo obras de adecuación para hacer más fluido el transporte marítimo. ³

Dada la amplia gama de productos que se pueden trasladar por mar, este medio de transporte de carga requiere distintos tipos de terminales portuarias, que van desde los puertos aptos para recibir solo embarcaciones con poco tonelaje, conocidos como fluviales y lacustres, hasta los marítimos que albergan buques de gran tamaño. ⁴

El Diccionario de la Real Academia Española define puerto como “el lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o

²RÚA COSTA, Carles. (2006) “Los puertos en el transporte marítimo”. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Pág. 4 a 7

³RUIBAL HANDABAKA, Alberto. (1994) “Gestión logística de la distribución física internacional”. Colombia: Grupo Editorial Norma S.A. Pág. 114

⁴Ibidem, pág. 104

operadores internacionales de terminales extienden su actividad por todo el mundo.

Rúa Costa ⁹ afirma que “la superficie marítima de los puertos queda delimitada por las obras de abrigo o por la propia configuración de la costa en el caso de puertos naturales y se divide en tres grandes zonas”. Estas zonas son antepuerto, canal de navegación y dársenas.

El antepuerto es la parte de la terminal más próxima a las aguas libres, su función es proporcionar espacio para las maniobras de los buques que esperan entrar en las dársenas y para su fondeo.

El canal de navegación, de entrada o salida, es la parte del puerto por la que marchan los buques hasta las dársenas, por lo que debe estar suficientemente dragado para permitir el movimiento de las embarcaciones.

Por su parte, las dársenas están formadas por los diferentes muelles y el espacio de agua que queda delimitado por los mismos.

En la actualidad se intenta que las dársenas y los muelles estén especializados en un tipo de tráfico concreto, así la superestructura y las instalaciones ubicadas en ellos permiten un mejor manejo de la carga. Sin embargo, la mayoría de las terminales cuenta con muelles convencionales, salvo los puertos especializados en la carga a granel.

Asimismo, este autor hace referencia a que en un puerto se pueden distinguir cuatro tipos de construcciones, las obras exteriores, las infraestructuras de atraque u obras interiores de atraque, las infraestructuras de acceso y las obras e instalaciones complementarias.

Las obras exteriores son necesarias para brindar una superficie protegida en la que puedan permanecer los buques. Su importancia depende del tipo de puerto, ya que puede ser prácticamente nula en puertos con las condiciones naturales adecuadas o tener gran peso en aquellos casos en que los puertos se han ganado a aguas abiertas.

Las infraestructuras de atraque u obras interiores de atraque facilitan la aproximación y amarre de los buques para que puedan llevarse a cabo las actividades de carga y descarga de los mismos. A su vez existen cuatro tipos diferentes de obras de atraque, que son los muelles, los espigones, los pantalanes y los duques de alba.

Las infraestructuras de acceso están formadas, desde el frente marítimo, por los canales de navegación adecuadamente dragados para permitir el acceso de los buques y la ayuda a la navegación (faros, balizas), y desde el frente

⁹ Ibídem, pág. 7 y 8

terrestre, por las carreteras y vías férreas que permiten la conexión del puerto con su área de influencia.

Las obras e instalaciones complementarias están compuestas por los almacenes, silos, depósitos, tinglados, edificios de servicios, grúas y otros equipos de carga y descarga que forman superestructura del puerto.

Al mismo tiempo el puerto dispone de infraestructura e instalaciones que están íntimamente relacionadas con el tipo de carga que allí se maneja. Por ejemplo, para manejar carga unitarizada o suelta el equipo de embarque es totalmente diferente al que se necesita para cargar graneles, y este último es más costoso que el anterior. Así, el equipo de carga y descarga dependerá del tipo específico de producto que se vaya a manipular. ¹⁰

Teniendo en cuenta todo esto y según distintos puntos de vista, los puertos pueden clasificarse de diversas formas. Seguidamente detallaremos algunas de ellas.

1.3 CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS

De lo expuesto anteriormente podemos destacar que un solo tipo de clasificación de los puertos no sería suficiente, ya que varían de un país a otro, según su infraestructura, sus funciones, la mercadería que circula por ellos, la zona donde se ubican, entre otros.

De este modo y de acuerdo con lo que explica Rúa Costa ¹¹, se puede considerar una clasificación física en razón a su situación, a sus condiciones naturales, por sus condiciones físicas en cuanto a mareas o corrientes. Uno de los aspectos que se contemplan al establecerla es el de reconocer si se trata de un puerto natural o artificial. Además hay que atender a su ubicación. También se puede analizar sus condiciones físicas, es decir la existencia o no de mareas y de corrientes, o el refugio que ofrece a las embarcaciones.

También, puede darse una clasificación funcional o en base a sus fines específicos. En este caso, pueden dividirse en puertos pesqueros, de refugio, industriales, de pasajeros, comerciales, bases militares, deportivos, por mencionarse algunos ejemplos. A su vez, los puertos comerciales e industriales pueden sub-clasificarse en base al tipo de mercancía que manipulan. No obstante en la práctica los puertos comerciales suelen ser mixtos, ya que conviven diversas funciones y especialidades de carga con dársenas o muelles específicos para cada una de ellas.

¹⁰ *Ibidem.*, pág. 115

¹¹ *Ibidem.*, pág. 9 a 11

Por otra parte se puede clasificar a los puertos en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados. En este caso, analizaremos la clasificación realizada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD según sus siglas en Inglés) en base a la organización interna y a las estrategias de desarrollo que presentan los puertos, distinguiéndose tres generaciones de puertos que se conocen como puertos de primera, de segunda y de tercera generación.

Los puertos de primera generación ofrecen servicios de carga, descarga y almacenamiento de la mercadería, principalmente carga general. Se puede decir que son centros de conexión entre el transporte terrestre y el marítimo. Las actividades portuarias son de bajo valor añadido y se realizan en forma independiente y con escasa integración entre los encargados de las mismas.

Los puertos de segunda generación cuentan con una mayor integración de sus actividades con las administraciones y con el entorno. En ellos se da una especialización por tráfico, fundamentalmente en graneles líquidos y sólidos. Además de los servicios ofrecidos por los puertos de primera generación se brinda servicios con mayor valor agregado, como puede ser la transformación de cargas y servicios industriales y comerciales tanto para la mercadería como para el buque.

Los puertos de tercera generación ofrecen especialización por productos y mayor valor añadido en sus operaciones. Los puertos son en este caso plataformas comerciales y centros de transporte intermodal. Además se realizan allí actividades logísticas y de distribución, se desarrollan servicios avanzados de información y comercialización, y se da una mayor colaboración e integración entre agentes, administradores y municipios. Sin embargo, para conseguirlo se necesitan mayores y mejores espacios que se adapten a estas situaciones y actividades. Para ello, se construyen centros industriales cercanos a los puertos.

Entonces podemos decir que, del surgimiento de esta generación de puertos y de la consolidación de la globalización económica, resulta la logística portuaria. Esta no solo tiene que ver con el transporte de la mercadería, sino que integra las cadenas de producción, comercialización y distribución. Por ello se considera un importante eslabón en el agregado de valor y una fuente de ventajas competitivas.

Además se viene gestando una cuarta generación en el desarrollo de los puertos que se denomina puertos en red. En este caso los puertos, los centros intermodales y las plataformas logísticas, a través de la administración propia o de un gran operador, se integran en una red de transporte multimodal. Asimismo, cuentan con una unidad comercial y de gestión y una estrategia de crecimiento y expansión común, al tiempo que comparten sistemas informáticos.

Por otro lado se puede presentar una clasificación en función a su titularidad y al nivel de gestión que realiza la autoridad portuaria, es decir que el puerto puede ser público, privado o ambos.

El crecimiento de los puertos mejora la situación económica de extensas áreas costeras y crea empleo y riqueza en sus zonas de influencia. Es por esto que Rúa Costa considera a la actividad portuaria de interés público. Así, los puertos ejercen una función pública en la cual la administración del Estado al que pertenecen debe intervenir.

En función del país de que se trate, el Estado interviene en la gestión de los puertos de forma muy limitada, ya que solo establece regulaciones genéricas en el sector, o dispone de un aparato administrativo, descentralizado o centralizado, que gestiona y ejecuta completamente la política portuaria.

Sin embargo, hay funciones que no deberían dejarse para que decidan los privados. Por ello se hace inevitable tomar ciertas decisiones que ayuden a establecer algún tipo de administración local para ejecutar en cada puerto la política portuaria definida por el Estado. Esta administración responsable de aplicar las normas gubernamentales en cada puerto recibe el nombre de Autoridad Portuaria.

Según Rúa Costa¹², “dependiendo del nivel de implicación que la autoridad portuaria tenga en la ejecución de las operaciones y la prestación de los servicios portuarios se pueden diferenciar tres tipos de puertos, los landlord port, los tool port y los operating port o service port”.

En un landlord port la autoridad portuaria regula la actividad, cediendo el espacio físico en régimen de concesión a operadores privados. La autoridad portuaria decide a cerca de la utilización y disposición de las infraestructuras y espacios pero es la empresa privada la que lleva a cabo la operativa, y en general esta empresa es también la encargada de desarrollar la superestructura y poner los medios de manipulación.

El tool port es aquel en que su autoridad portuaria gestiona la infraestructura y la superestructura pesada del puerto, mientras que la empresa privada ofrece los servicios comerciales. Asimismo, los equipos de manipuleo también serán financiados por la autoridad portuaria. Entonces, un operador privado puede encargarse de la explotación pero con los medios proporcionados por la autoridad.

En un operating port, o service port, la autoridad portuaria realiza las actividades de gestión de espacios y de territorio, es el propietario de las infraestructuras y superestructuras, y se encarga de la explotación de las

¹²Ibidem, pág. 3 y 4

instalaciones. Es decir que la autoridad portuaria ofrece todos los servicios requeridos para el funcionamiento del sistema portuario.

1.4 RUTAS MARITIMAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE

Lo que el Estado no puede controlar son las decisiones sobre las rutas que recorren y los servicios que prestan los armadores. Al momento de contratarlos los exportadores tienen varias posibilidades.

El transporte marítimo cuenta con rutas establecidas que las diferentes compañías navieras conferenciadas deben respetar al momento de prestar servicios. La vía elegida por estas empresas depende del tipo de carga a transportar y el tipo de servicio contratado.

En términos generales, y según Ruibal Handabaka ¹³, existen dos tipos de rutas en el transporte marítimo, las principales rutas marítimas y las nuevas rutas marítimas.

Las rutas principales son aquellas por donde pasa el mayor tráfico internacional. Algunas de estas se establecieron hace varias décadas, para unir regiones con un flujo comercial significativo. Otras fueron el resultado de nuevas explotaciones y producciones de nuevos depósitos.

Las rutas nuevas atienden, principalmente, al tráfico sur-sur, es decir a las regiones en desarrollo. Se establecieron para reforzar la posición en el mercado de flete de los países recientemente industrializados y así poder captar el aumento de flujo comercial cuando se produzca.

Además este autor manifiesta que los usuarios del transporte marítimo pueden contar con dos servicios de flete, que son el servicio regular de línea y el servicio eventual o “tramp”.

En el servicio regular de línea las operaciones se realizan entre dos o más puertos, por rutas fijas y con recorridos preestablecidos de acuerdo con precios fijos o flexibles. Este servicio es prestado por las compañías navieras y puede ser contratado a través de sus agentes o directamente con la conferencia. Se presta bajo dos modalidades, conferenciados y no conferenciados o “outsider”.

En el primer caso el armador que presta el servicio puede diferenciarse solo en la eficiencia y la calidad que brinda, ya que lo demás está fijado por un acuerdo mutuo entre los armadores. Esta modalidad permite al usuario planificar cuando va a hacer uso del servicio. Además facilita a los prestadores la

¹³ Ruibal Handabaka, op. cit., pág. 84 a 86

participación en las ganancias y la concertación de tarifas. En el segundo caso los armadores son independientes. Esta modalidad funciona en paralelo con las conferencias pero solo aplica sus políticas como referencia. Se distinguen por sus tarifas reducidas.

Por otro lado el servicio eventual es prestado por armadores sin itinerario ni ruta fija y transportan cualquier producto, en especial carga a granel. El precio se adapta a la ley de la oferta y la demanda. Por todo esto es considerada una de las operaciones más complejas. Se puede fletar un buque por cesión a casco desnudo o por locación.

La cesión a casco desnudo hace referencia a que se alquila solo el buque, es decir que el fletador pasa a ser el armador. El precio depende de la depreciación que sufre el barco, la revisión que determina su estado al momento del fletamento y los honorarios del corredor. Esta operación se realiza en la mayoría de los casos por un período de tiempo prolongado.

En el caso de locación el fletador se encarga de la parte comercial y el armador de la gestión náutica. Existen dos modalidades que son el fletamento por tiempo y por viaje. En el primero el fletador se hace cargo del alquiler y el combustible y da las instrucciones a seguir. En el segundo el armador corre con casi todos los gastos, ya que el importe está preestablecido y solo varía si el buque se alquila para una o varias travesías consecutivas y si es en forma parcial o total. ¹⁴

Si bien estos servicios son muy efectivos y son los más utilizados, en la actualidad, y debido a una transformación importante en el transporte marítimo y a la especialización de los buques, es más conveniente hablar de servicio exclusivo para contenedores, servicio especializado para grandes flujos de carga a granel, semigranel y vehículos, o sistemas flexibles.

El tipo de servicio que se pretenda obtener y el puerto donde se cargue la mercadería serán elegidos por el exportador teniendo en cuenta el tipo de carga que se desea transportar.

1.5 LA CARGA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Según Ruibal Handabaka ¹⁵, desde el punto de vista del transporte se identifica a la carga como un “conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su rápida movilización”. Dependiendo del medio de transporte a utilizar la carga se traslada con una cierta frecuencia y una preparación particular.

¹⁴ *Ibidem*, pág. 175 a 178

¹⁵ *Ibidem*, pág. 100

Por ello se distinguen dos tipos de carga, a granel y general. La primera está compuesta básicamente por materias primas, líquidas y sólidas o secas, que se almacenan en tanques o silos, se movilizan por elementos mecánicos y se transportan por ductos o bandas transportadoras. Además, esta mercadería no necesita embalaje ni unitarización.

Algunas de las mercaderías que se incluyen en esta clasificación, y que son de importancia para este trabajo, son los granos, subproductos y aceites. Estos se consideran commodities, básicamente porque sin importar donde se produzcan no son muy diferentes, salvo pequeños detalles. Es por ello que también su precio es igual para todos los interesados en negociarlos.

Dentro de la carga general se identifica a los productos que se transportan en cantidades más pequeñas que las anteriores y representan la parte más valiosa del comercio marítimo ya que su valor por unidad es por lo general más alto. A su vez, se distinguen dos grupos de artículos de entre los que la constituyen, la carga suelta convencional o no unitarizada y la carga unitarizada.

En la carga no unitarizada se identifican los bienes sueltos o individuales, manipulados y embarcados como unidades separadas, compuesta generalmente por productos manufacturados o semi-facturados u otro tipo general de mercadería. La carga unitarizada se compone de los artículos individuales agrupados en unidades que están listas para ser transportadas.¹⁶

Para esta mercadería, el manipuleo y la consolidación de la carga y las interfaces entre los modos de transporte son las funciones más importantes de las terminales de carga.

La eficiencia de la operación portuaria está relacionada con el equipo de manipuleo de la carga, es decir con las herramientas utilizadas para descargar la mercadería de los distintos medios de transporte. Estos equipos varían según el tipo de mercadería con que se trabaje en cada puerto y el vehículo del que se descarga. Además pueden estar ubicados sobre los muelles o ser flotantes y móviles.

El diseño del puerto, la distribución de la planta, el personal capacitado y los equipos utilizados en la carga y descarga de los productos son muy importantes para los usuarios, por lo que se debe demostrar alta calidad y eficiencia en las operaciones al momento de prestar un servicio de alto costo.

Asimismo, las terminales deben tener un lugar asignado para alojar a los entes que intervienen en la operación, como ser la autoridad responsable de la terminal, los representantes de los transportadores, la aduana y los agentes embarcadores, entre otros.

¹⁶ *Ibidem*, pág. 3 a 8

Así como los puertos y los servicios que se prestan para el transporte marítimo se fueron acomodando al tipo de carga que se envía, también los buques se han adaptado a ella.

1.6 LOS BUQUES

Las embarcaciones que se utilizan en el transporte marítimo no son idénticas, ya que los astilleros no las producen en masa aunque se trate del mismo tipo de buque y tenga las mismas características y el mismo propósito. El diseño de estas unidades de transporte varía enormemente dependiendo de la vía por la cual va a transitar, la fuerza motriz necesaria y el tipo de servicio para el que se la construye.

Debido a la gran especialización que se viene dando en el transporte marítimo, Ruibal Handabaka presenta una clasificación de los buques teniendo en cuenta el servicio que se presta y la naturaleza de la carga. De esta forma se destacan los buques de carga general, los de carga a granel y los refrigerados.

El primer grupo abarca a los buques que transportan carga suelta y unitarizada. El segundo grupo incluye a los buques de carga sólida o seca y líquida, y los de carga combinada. El tercer grupo asocia los buques que transportan cierta mercadería que requiere una temperatura constante superior a la normal.¹⁷

Los buques de carga a granel o graneleros tendrán un tamaño definido y una determinada capacidad de carga según el tipo de mercadería que transportan. Es por ello que existe una gran variedad, de los cuales los más comunes son los buques de carga líquida, los buques de carga sólida o seca y los cargueros combinados o convoy.

La carga líquida más importante que se transporta por vía marítima es el petróleo y el buque que lo contiene se conoce como tanquero, que es la embarcación más grande que existe para este tipo de carga. El más común es el tanquero parcial, que puede transportar diversos productos a la vez. Sus tanques se cubren con materiales especiales, que para limpiarlos y repararlos se debe seguir ciertos reglamentos. Debido al alto costo de limpieza de los tanques, por lo general estos barcos transportan el mismo tipo de mercadería en varios viajes consecutivos.

Por el lado de los sólidos, algunas de las mercaderías más conocidas son los minerales, las manufacturas y los productos alimenticios. De estos últimos, los cereales y sus derivados son los más comunes y se transportan generalmente a

¹⁷Ibidem, pág. 123 a 125

granel en buques con bodegas auto-distribuíbles, cargadas por un alimentador. Este tipo de mercadería es sensible al calor por lo que debe mantenerse seca, y exige buena ventilación para no fermentar. Su factor de estiba varía de acuerdo con el tipo de grano que se cargue. En el caso de los buques de carga sólida existen varios diseños y con gran capacidad de peso muerto.

Cuando se transporta graneles se debe tener en cuenta el costo del tiempo que el barco permanecerá en puerto, ya que representa una parte importante del costo total del transporte. Las terminales deben estar equipadas de manera adecuada para manipular la carga, ya que estos buques no tienen equipos de izado.

Debido a que el carguero común presentaba un problema de disminución de ganancias por tener que permanecer demasiado tiempo en lastre, se creó el carguero combinado o convoy. Este tipo de buque es simultáneamente tanquero y transportador de graneles, por lo que tiene cierta flexibilidad que le permite elegir una carga de retorno.¹⁸

En función de las características descritas sobre el transporte marítimo mundial, dadas por la infraestructura y las funciones de los puertos, los servicios que brindan y la carga que manejan, podemos establecer su importancia y sus beneficios.

Así, algunas ventajas de este medio de transporte son los beneficios que brinda la especialización de las terminales portuarias, la mayor capacidad de carga de los vehículos, las bajas tarifas que pueden ofrecerse gracias a esto y a la fuerza motriz de los barcos, la gran variedad de buques que existen para los distintos tipos de carga, la adaptación a las condiciones climáticas adversas que los hace menos susceptible de sufrir variaciones o inconvenientes en el viaje.

Además se está empezando a tomar conciencia de la importancia de desarrollar tareas conjuntas entre los puertos, los exportadores, las empresas navieras y las ciudades e industrias cercanas para formar redes logísticas que beneficien a todos por igual.

Sin embargo, también pueden presentarse inconvenientes, como ser que, generalmente, los puertos marítimos están retirados de las zonas de producción y destino final de las mercancías; cuando hay que hacer un trasbordo, el tiempo que la carga permanece en tránsito es más largo; todos los demás modos de transporte son más rápidos.¹⁹

¹⁸ *Ibidem*, pág. 139 a 144

¹⁹ *Ibidem*, pág. 115

CAPITULO II:

GÉNESIS DE LA ARGENTINA AGROEXPORTADORA Y SUS PUERTOS

En el desarrollo de este capítulo describiremos el contexto histórico y político por el cual se origina la situación actual de los puertos argentinos exportadores de cereales, subproductos y aceites. La primera parte de este capítulo estará orientada por la bibliografía encontrada en la Bolsa de Comercio de Rosario, para luego, en una segunda parte introducirnos en el desarrollo de las zonas que son de nuestro interés.

2.1 LOS INICIOS DE LA VIDA INDEPENDIENTE

“Argentina no nace con la Revolución de Mayo, ni con la Declaración de la Independencia, sino que responde a un lento proceso de formación y consolidación de lo humano con su medio geográfico y con sus circunstancias”.²⁰

El mar ha sido siempre muy importante para la Argentina debido, principalmente, a que facilita la comunicación con el resto del mundo y ayuda al desarrollo de las operaciones comerciales. Sin embargo, desde sus inicios hasta la actualidad no se ha sabido aprovechar la capacidad operativa de los puertos, por lo que la actividad portuaria siempre fue poco eficiente y compleja.²¹

Para realizar un estudio de la historia económica de la Argentina el inicio y la base deben centrarse en el desarrollo del sector agropecuario, por la importancia en su consolidación como país agro-exportador.

De acuerdo con Colomé y Gumierato²², el contexto político-institucional, a través del grado de libertad y protección que tengan las personas, así como del poder para contratar factores de producción y comercializar libremente, es el que

²⁰COLOMÉ Rinaldo y GUMIERATO Lucas. (2009) “Sobre los orígenes de la comercialización de granos en Argentina (c.1870 - 1920)” en Revista Institucional N° 1508. Rosario: Bolsa de Comercio de Rosario. Pág. 53

²¹ Armada Argentina, op. cit., pág. 49

²² Colomé y Gumierato, op. cit., pág. 55 y 56

forma las reglas de juego que llegan a favorecer o desfavorecer el desarrollo humano y el crecimiento de una región.

En el caso de la Argentina los autores detectan tres períodos referidos al marco político-institucional: el hispánico, el de las Provincias Unidas del Río de la Plata y el de la Organización Nacional.

En el período hispánico nace la agricultura con la significativa fundación de las ciudades establecidas por la corriente del Río de la Plata. En el siguiente período la provincia de Buenos Aires se destaca por ser innovadora al fundar dos colonias agrícolas. Por último, en el período de la Organización Nacional en adelante, la Confederación Argentina fomentó la inmigración y promovió la fundación de colonias agrícolas en su territorio, con lo cual comienza el crecimiento económico para el país.

A continuación presentamos los acontecimientos más importantes que llevaron a la Argentina a convertirse en el “Granero del Mundo”.

2.2 EL DESARROLLO AGRÍCOLA Y FERROVIARIO

Aunque parezca difícil de entender, la Argentina no siempre fue el gran productor agrícola que se ve en la actualidad. En sus comienzos como país independiente no se producía gran cantidad de granos.

Uno de los factores que ayudó a cambiar esta situación fue la creación del primer tramo del ferrocarril que se inauguró en 1857. Gracias a esto se adhirió al sistema productivo agropecuario superficies que antes no se consideraban por la dificultad para acercar los bienes al mercado. Asimismo, se extendió la población y se redujeron las distancias entre las áreas de comercio que estaban aisladas, al mismo tiempo que se abarataron los costos del traslado de la mercadería.

Otro factor que impulsó la producción agrícola fue la Conquista del Desierto (1879), ya que se incorporó nuevas extensiones de tierra en la región pampeana y se garantizó vida y hacienda a los productores agropecuarios que ya estaban en la zona.

En esta época no existía el almacenamiento ni el transporte a granel, para ello se ponía los granos en bolsas, porque era la forma más conveniente para manipular volúmenes relativamente pequeños. Además el cereal era trasladado junto con otros productos, como lanas y cueros, en un mismo vagón o una misma bodega. Sin embargo, al producirse mayores cantidades y al especializarse el transporte, este sistema dejó de ser útil.

En 1872 la exportación de granos era inexistente. No obstante, debido a las evoluciones en la producción a partir de la década de 1880, hacia el año 1920 se exportaban diez millones de toneladas. Es por ello que la Argentina se convirtió en “El Granero del Mundo”, con Rosario como el gran puerto exportador de trigo. ²³

En sus comienzos como exportador de grano el país tenía una forma de comercializar que era más bien informal, las actividades eran parecidas en todos los casos pero no existía una organización que las regulara y controlara. Esto cambió cuando se terminaron de constituir las Bolsas de Comercio del país con sus instituciones.

2.3 EL MERCADO INFORMAL DE GRANOS

Según Colomé y Gumierato²⁴, se distinguen dos períodos de la comercialización de granos en la Argentina: el primero, se centra en los orígenes del período 1870-1920, y el segundo, en la institucionalización del comercio.

Entre 1870 y 1920, si bien existían las Bolsas de Comercio y los Mercados de Frutos del País, las desigualdades de información sobre cotizaciones y condiciones de negocio y las diferencias de poder de negociación de los distintos actores eran comunes en el contexto de comercialización.

En los comienzos de esta época la agricultura era casi totalmente comercial y sus actores eran los productores, las casas de comercio local o almacenes de ramos generales, los molinos harineros y los exportadores. En la cadena comercial los productores se relacionaban con los almaceneros, que cumplían la función de acopiadores, o directamente con los molinos harineros. A su vez los almaceneros comercializaban con los molinos o con las casas exportadoras.

La relación más importante que tuvo el productor entre los eslabones del comercio de granos en todo el período fue con el propietario del comercio local, debido a las funciones del almacenero como proveedor de insumos y agente financiero. Los almaceneros contaban para ello con financiamiento de las firmas exportadoras, que de esta manera adquirían una posición estratégica dentro del esquema de poder en el sector. La exportación era realizada por las casas mayoristas ubicadas principalmente en las ciudades de Buenos Aires, Santa Fe y Rosario.

Más tarde aparece la figura de otro acopiador que se especializaba en la compraventa de granos, pero era distinto del almacenero de ramos generales. Por la necesidad de poner en contacto a productores y acopiadores dispersos por

²³ Ibídem, pág. 56 y 57

²⁴ Ibídem, pág. 57 a 60

toda la zona de producción con las casas exportadoras, surge la figura del corredor de cereales. Finalmente, avanzado un poco más el período, también aparecieron las cooperativas agrícolas, que prestaban servicios parecidos a los almacenes de ramos generales, aunque no llegaron a tener significación en esta etapa.

Además en este período, sí bien se habían efectuado remesas reducidas y las primeras exportaciones fueron emblemáticas, comenzaba una nueva etapa en la historia argentina, era la primera vez que un país que dos décadas antes importaba trigo para consumo interno, lograba abrir una ancha puerta para sus exportaciones de cereal.

2.4 EL MERCADO FORMAL DE GRANOS

En el segundo período se logra una consolidación y reestructuración de estas instituciones con el fin de servir con eficacia y eficiencia a la comercialización de granos. A partir de allí se gestan nuevas instituciones dentro de las ya existentes, para atender cada una por separado las distintas cuestiones particulares que impulsan el comercio.

La Bolsa de Cereales de Buenos Aires nació en 1854. En sus inicios servía principalmente como centro de reunión de las partes interesadas en el comercio de los distintos frutos de la tierra. Las operaciones que se realizaban no tenían gran complejidad ni requerían fuertes controles de calidad.

Por el lado de la demanda de granos se encontraban los “consumidores”, que eran los molinos harineros, los semilleros, los fabricantes de aceite y demás demandantes del mercado interno. En sus operaciones pocas veces intervenían las firmas exportadoras como demandantes de producto. Sin embargo, recurrían a ella para completar alguna carga, o para obtener una calidad de grano en particular que fuera demandada en los puertos de destino.

En esta etapa se tenía en cuenta ante todo los precios de los mercados extranjeros de Liverpool, Amberes, Chicago y Winnipeg para establecer su precio.

Desde las provincias del norte, del área cuyana y del centro del país, se tenía a Rosario como centro de comunicación y de comercialización de los productos. La concentración de mercaderías transportadas mediante carretas desde distintos puntos geográficos se congregaba en la plaza de López.

En 1884 un grupo de hombres de negocios relacionados al comercio en la plaza López, vieron la necesidad que tenía el interior de contar con una institución que guiase el desarrollo del comercio y dieron inicio a la organización de una Sociedad Mercantil. Así quedó formalmente constituido el “Centro Comercial del Rosario”, que luego sería la Bolsa de Comercio de Rosario.

En 1893 se aprueba la reforma al reglamento y se crea la Comisión de Comercio, dentro de la cual se da origen a la Comisión Arbitral de Cereales. Estas comisiones fueron establecidas para brindar los servicios de una Junta Arbitral y Conciliadora, es decir, para solucionar, sin gastos, costas, ni demoras, las cuestiones que resulten entre los socios. Las resoluciones surgidas de estas mediaciones dejaban precedente para evitar nuevos conflictos que pudieran presentarse en el futuro.

Adicionalmente, la Cámara fue impulsora de las operaciones a futuro, con la constitución del Mercado a Término. Este tenía como objeto celebrar, liquidar y garantizar los contratos de compraventa de granos, al contado y a fecha cierta, concretándose la operación en el futuro. Con esto se evita la sobreoferta en ciertos meses porque distribuye las mercaderías racionalmente en el tiempo.

Además se crea en 1908 el Centro de Comisionistas y Corredores de Cereales, cuya principal función es la negociación en el "piso". Esta función requiere el conocimiento total del estado del mercado, de los desperfectos y oportunidades para lograr las mejores condiciones en cada operación, tarea que cumple el Corredor de Cereales.

De esta manera se consolidaron las Cámaras Arbitrales, los Mercados a Término, los Centros de Corredores de Cereales, y las Sociedades de Acopiadores de Granos, al mismo tiempo que se terminaban de organizar las Bolsas que les dieron origen.

Se logró así uno de los objetivos básicos por los que se había creado la Bolsa de Comercio de Rosario, proveer un ambiente propicio para las actividades mercantiles, brindando transparencia y seguridad jurídica a las operaciones.

Las actividades actuales de la Cámara se centran básicamente en la inspección y certificación de las muestras que reciben, y en la determinación y publicación de los precios oficiales en pizarra. Otra tarea es la de especificar los productos de cada región y determinar las calidades promedio de la producción granaria a exportar.

Con todo esto se generó la necesidad de adecuar el sistema de puertos de la Nación para obtener las ventajas que este medio de transporte brinda.

2.5 EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

El puerto es un eslabón entre dos zonas económicas de la actividad interna de un país o entre las necesidades de este y las del exterior. Durante los siglos XVII al XIX se produjo una gran expansión del comercio mundial que abrió rutas en todos los mares, al mismo tiempo que se usaron las vías fluviales para el tráfico interno.

Siendo el transporte marítimo el más apto para la comercialización de granos, se estableció en la Argentina un sistema portuario adecuado a las exigencias de los mercados, tanto nacional como internacional.

La Argentina cuenta con una ruta marítima que tiene una longitud total de poco más de seis mil kilómetros, ofrece variadas características y dentro de ella se desarrolla el sistema portuario del país. Allí se ubican los puertos de ultramar que permiten el ingreso de los grandes barcos provenientes del exterior, los puertos fluviales de cabotaje que están ubicados al norte de los anteriores y se dispersan a lo largo de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, y los puertos de navegación costera, ubicados a lo largo de la costa patagónica, al sur de Bahía Blanca.

Los puertos de ultramar están situados en una franja que se extiende desde el puerto de Santa Fe y el de Diamante sobre el Río Paraná y el puerto de Concepción sobre el Río Uruguay al norte, hasta el puerto de Bahía Blanca al sur. Estas zonas de explotación portuaria están limitadas por la falta de posibilidades técnicas de navegación al norte y por los escasos recursos económicos del país al sur. ²⁵

Los puertos ubicados en esta zona son considerados como principales y de segunda generación, ya que constituyen el lugar físico donde se cargan y descargan barcos y son vistos como centros de transporte industrial y comercial, gracias a que la industria genera flujos de descarga de materia prima y carga de productos terminados o semi-terminados. ²⁶

El Estado presta ciertos servicios en los puertos y cobra por ello tasas legales para compensar las sumas invertidas en dichas prestaciones. Estas tasas gravan por separado a las embarcaciones y a las mercaderías. Así, quien exporta puede utilizar los galpones y/o los aparatos para el embarque, ubicados dentro de la zona portuaria.

Asimismo, cuando un buque llega desde el exterior a los muelles, el Estado exige que se verifique la situación sanitaria de la embarcación y le proporciona la utilización de faros y balizas que señalan las costas y canales. Una vez que el barco se encuentra adentro del dique o al costado del muelle, las obras artificiales posibilitan la rápida y segura operación de carga o descarga de las mercaderías que este transporta. ²⁷

²⁵ ORTIZ, Ricardo M. "Valor económico de los puertos argentinos". (1943) Rosario: Editorial Losada S.A. Pág. 12 a 14

²⁶ Armada Argentina, op. cit., pág. 52

²⁷ Ortiz, op. cit., pág. 113 y 114

Viendo el mapa “Ubicación geográfica de puertos oceánicos” podemos detallar que el complejo agroexportador más importante del país se encuentra en la provincia de Santa Fe y abarca todo el sur, desde las terminales privadas al norte de Rosario hasta Villa Constitución, y se conoce como Up-River. No obstante los puertos de Quequén y Bahía Blanca también tienen una importancia particular ya que ciertos barcos deben ser completados allí debido a que el calado del Río Paraná no les permite hacer top off en los muelles de este complejo.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE PUERTOS OCEÁNICOS



Fuente: ARMADA ARGENTINA, Secretaría General Naval. Manual de Intereses Marítimos Nacionales. Subsecretaría de Intereses Marítimos, 2007

El sistema portuario argentino no se creó de la noche a la mañana, llevó un tiempo prudencial llegar a como está constituido hoy en día. A continuación detallamos las etapas más importantes de su desarrollo.

2.5.1 ETAPAS DEL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

En un primer momento los lugares de playa donde operaban los puertos estaban equipados solamente con edificios aduaneros encargados de fiscalizar la entrada de mercaderías al país y para percibir los respectivos impuestos.

Según Ricardo M. Ortiz se reconocen dos etapas en el desarrollo del sistema portuario argentino que llevaron a su forma de desempeñarse en la actualidad.

En primer lugar, entre 1880 y 1914 se construyeron los puertos de ultramar de Buenos Aires, Rosario, La Plata, Santa Fe, Bahía Blanca y San Nicolás, y se iniciaron los de Mar del Plata, Quequén, Concepción y Diamante. En segundo lugar, entre la terminación de la Primera Guerra Mundial y la crisis de 1930 se continuó y/o completó la obra de los puertos que se habían comenzado antes de 1914 y se construyó los puertos de cabotaje, cumpliendo así, principalmente, con las exigencias del comercio interno. ²⁸

La primera legislación del sistema portuario nacional se crea en 1880 y establece la construcción de muelles y canales de acceso que eran indispensables para conseguir las profundidades más aptas para que circulen las nuevas embarcaciones. También permitió que se obtuviera seguridad en la operatoria portuaria y mayor rapidez en la carga y descarga necesaria por la evolución del comercio. ²⁹

Diez años más tarde se percibe la necesidad de acercar el barco a la zona productiva y así surgen un conjunto de embarcaderos particulares que organizan estas operaciones. ³⁰

En los comienzos del siglo pasado el sistema portuario argentino se estructura, se profundizan y señalan los nuevos canales de navegación y se logra una capacidad en las instalaciones de los puertos que exime al cargador de tener que prestar nuevos servicios. Al mismo tiempo los puertos de ultramar consiguen su funcionamiento total y el embarque de productos agrícolas logra dar una nueva imagen a sus actividades. ³¹

²⁸ *Ibíd*em, pág. 19

²⁹ Armada Argentina, *op. cit.*, pág. 49

³⁰ Ortiz, *op. cit.*, pág. 106

³¹ *Ibíd*em, pág. 115 y 116

En 1992 se crea la Ley Nacional N° 24.093, conocida como Ley de Puertos, para reglamentar todos los aspectos relacionados a la habilitación, administración y operación de los puertos existentes o a crearse en el territorio argentino. Presenta una excepción hacia los puertos o sectores de estos que se destinen exclusivamente para uso militar o ejercicio del poder de policía estatal. A continuación detallamos sus puntos más importantes.

2.5.2 LA LEY NACIONAL DE PUERTOS

A través de esta ley el Poder Ejecutivo Nacional transfiere, a título gratuito, a las provincias y a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, el dominio y/o administración de los puertos ubicados en sus respectivos territorios y que fueran de propiedad del Estado Nacional. Así, todos los puertos contenidos en esta ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas.

Conforme a esta ley, los puertos pueden ser de uso público o privado. Los primeros son los que por su ubicación y características de operatoria deban prestar obligatoriamente servicio a todo usuario que lo requiera. Los segundos son los que ofrecen y prestan servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías solo en base a las necesidades de los titulares del puerto o de terceros vinculados contractualmente con ellos.

En el caso de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, para que se realice la transferencia, se debían constituir sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que administren a cada uno de ellos.

También aclara que la administración de los puertos nacionales se podrá operar y explotar por el gobierno provincial, o bien cederla a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante licitación pública y conforme a lo que esta ley dispone.

Asimismo, pueden celebrarse acuerdos para reparar, modificar, ampliar o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación.

De esta ley y su reglamentación surge que los servicios esenciales, tales como el dragado, la señalización de los espejos de agua, instalaciones de amarre, remolques y practicaje entre otros, dentro del puerto o zona portuaria, son de responsabilidad de la persona física o jurídica a quien el Estado Provincial le haya otorgado la habilitación del mismo.

Esta ley también instituye a la Prefectura Naval Argentina como autoridad competente para otorgar las licencias habilitantes para ejercer la navegación.

Asimismo, la reglamentación establecerá las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.

Además se crea el Consejo Portuario Argentino, que nuclea a titulares y administradores de los puertos, con la finalidad de coordinar esfuerzos ante similares necesidades, dificultades y objetivos comunes. Queda conformado entonces el sistema portuario argentino con una Autoridad Portuaria Nacional, con los puertos privados agrupados en su Cámara, el puerto de Buenos Aires como estatal federal y los puertos provinciales con organizaciones para cada gobierno provincial.

Entre estos últimos aparece una nueva figura, la del puerto autónomo, que en realidad es un Consorcio de Gestión Portuaria, en donde el directorio lo constituyen los usuarios del puerto, sumando un representante del municipio donde está ubicado y uno por la autoridad provincial correspondiente.

2.6 EL PUERTO DE ROSARIO Y SUS PERIFERIAS

Como mencionamos en el apartado anterior, una de las zonas portuarias más importantes de nuestro país se localiza en sur de la provincia de Santa Fe y tiene su propia historia hasta llegar a ser el complejo agroexportador que es actualmente.

Para conocer las causas de esto recordemos que la explotación agrícola en nuestro país se inicia en la zona cercana al puerto de Santa Fe, debido a que este era un sector adecuado para la colonización agrícola, que se vio aún más beneficiado al declararse la libre navegación de los ríos. Sin embargo, varios años después el puerto de Rosario adquirió mayor importancia y esto comenzó a limitar el desarrollo del puerto de Santa Fe.

Durante el último cuarto del siglo XIX, debido a que las instalaciones del puerto de Rosario eran demasiado reducidas e insuficientes para atender a las necesidades de un creciente intercambio comercial y los poderes públicos no daban una solución a este problema, se instalaron pequeños muelles en lugares donde la disposición de la barranca permitía el atraque de las embarcaciones. Así surgieron los embarcaderos de Borghi, San Lorenzo, San Martín, Cerana y Gaboto.

Al quedar el puerto de Rosario librado al servicio público, algunas de estas áreas perdieron importancia, mientras que otras, como San Lorenzo, San Martín y Cerana, coordinaron sus actividades hasta lograr la creación de un complejo portuario particular, cuyas instalaciones atienden a las necesidades de otras casas cargadoras.

En la década de 1920 la firma exportadora Bunge y Born se establece en el muelle de San Lorenzo y años más tarde la firma Dreyfus y Cía. realiza instalaciones similares en el de Puerto General San Martín.³²

En la actualidad, sobre la margen derecha del Río Paraná se ubica una zona conocida como ROSAFE que se extiende desde Santa Fe hasta Rosario y abarca a los puertos de estas ciudades y a todos los puertos o terminales portuarias privadas situadas entre estos. Este sector se destaca y es conocido porque constituye un gran centro exportador de cereales, aceites y subproductos en general, con más del 70% del total de las exportaciones del país.³³

La zona del puerto de Rosario cuenta con un rendimiento mecánico alto que caracteriza a los puertos preferentemente destinados al embarque de cereales que disponen de los medios mecánicos para ello, es decir que la velocidad de las operaciones que se practican en sus muelles están bien dispuestas, y el desarrollo y densidad de las vías, la magnitud de los galpones, la potencia de sus aparatos de embarque y descarga, la amplitud y profundidad que admiten sus fuertes de atraque y el tipo de mercancía que mueven es el adecuado y se utiliza de forma eficiente.

Desde hace ya varios años el movimiento de los muelles ubicados en San Lorenzo y Puerto General San Martín integran la estadística oficial que corresponde al actual Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín, confirmando con esto que su conjunto constituye un nuevo puerto dotado de características propias.³⁴

2.7 EL PUERTO DE RECONQUISTA

Por otro lado, al norte de la misma provincia encontramos un puerto de cabotaje que hasta hace un quinquenio atrás complementaba sus actividades con las del Complejo antes mencionado.

En la zona norte del Paraná Medio se encuentran tres puertos importantes: Barranqueras, Corrientes y Reconquista. Para este trabajo en particular, el interés se centra en este último.

El puerto de Reconquista está ubicado en un sitio de la barranca del riacho San Gerónimo y desde 1870 se registraba la entrada de pequeñas

³² *Ibidem*, pág. 48 a 50

³³ Armada Argentina, op. cit., pág. 61

³⁴ Ortiz, op. cit., pág. 48 a 50

embarcaciones con la finalidad de efectuar operaciones de carga y descarga de mercadería. ³⁵

Cuenta con una buena profundidad y el canal de acceso tiene la ventaja que la corriente del río, de norte a sur, realiza un auto dragado de manera natural y permanente. ³⁶

Sin embargo, en la actualidad este puerto cuenta con una capacidad ociosa considerable habiendo perdido su habilitación para funcionar como puerto fluvial. Desde hace dos años, se están presentando los planos y la documentación requerida y se están realizando todas las modificaciones e inspecciones necesarias para ponerlo nuevamente en funcionamiento.

³⁵Ibidem, pág. 75

³⁶NUESTRO MAR, página de internet de la Fundación Nuestro Mar, sección Puertos. Disponible en: http://www.nuestromar.org/servicios/puertos/puertos_fluviales/pto_reconquista. Consultada el 15 de Julio de 2011

CAPITULO III:

EL COMPLEJO PORTUARIO SAN LORENZO – PUERTO GENERAL SAN MARTIN

A continuación establecemos el modo de operar de las empresas ubicadas en el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín, su historia, desarrollo, desempeño y logística en todo momento del año.

Para ello hemos observado el movimiento logístico y operativo de cinco de las empresas exportadoras de granos más importantes del Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín y hemos entrevistado a los encargados de estas áreas. Asimismo, al final del capítulo presentaremos diferencias y similitudes percibidas al recorrer sus puertos.

3.1 SU UBICACION

El puerto es, sin lugar a dudas, un instrumento muy importante para lograr un privilegiado desarrollo del comercio exterior y la posición diferenciada de una ciudad o región en particular. Si esta herramienta es valorada y potenciada adecuadamente, brinda posibilidades estratégicas y ventajas comparativas muy buenas para el desarrollo deseado. ³⁷

Históricamente, el extremo sur de la provincia de Santa Fe, en particular la zona cercana al río, se consolidó como el punto de enlace entre la producción agropecuaria pampeana y los mercados internacionales. De esta forma, el puerto de Rosario fue el centro de transporte de la región.

Sin embargo, este puerto tuvo una época en la que fue perdiendo peso, hasta quedar prácticamente paralizado, por lo que sus instalaciones quedaron casi obsoletas, y las actividades industriales y portuarias se desplazaron hacia zonas cercanas.

Fue así que se formó un complejo agroindustrial de notable importancia en torno a la elaboración de aceite y subproductos de cereales y oleaginosas, el cual

³⁷MUNICIPALIDAD DE ROSARIO. “Proa al 2000. Sistema portuario en la región de Rosario: un análisis para la toma de decisiones estratégicas en la ciudad”. Rosario, 1997. Pág. 9

es conocido actualmente como el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín.

Al habilitarse nuevamente el Puerto de Rosario algunas industrias volvieron, aunque las principales empresas procesadoras y exportadoras de granos quedaron en el Complejo.

Así se formó la zona conocida como Gran Rosario, la cual tiene una posición privilegiada que le permite contar con un sistema de puertos y terminales comerciales de gestión tanto pública como privada. De igual forma, es favorecido por su extensión a lo largo del frente ribereño, que se despliega sobre la margen derecha del Río Paraná, entre el kilómetro 456, al norte de Puerto General San Martín, y el kilómetro 396, al sur de General Lagos.³⁸

Este sector es considerado el más importante en cuanto a exportaciones del país, debido a que existen en él grandes instalaciones e infraestructuras que actúan como terminales de carga y trasbordo, brindando excelentes posibilidades para la combinación de todos los modos de transporte posibles en la región.

De esta forma, las instalaciones y el equipamiento del complejo del Gran Rosario pueden separarse en dos grandes grupos: Puerto General San Martín – San Lorenzo y Puerto Rosario. Para el desarrollo de este trabajo nos centraremos en el primero.

El Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín se encuentra situado a 30 kilómetros al norte de la ciudad de Rosario y es la zona de puertos con mayor volumen de exportación en su tipo en todo el país. Abarca la totalidad de las terminales de embarques y muelles existentes entre los kilómetros 435 y 459 de la margen derecha del Río Paraná, que integran a su vez la principal zona portuaria del país, conocida como el Up-River.

Las terminales ubicadas a lo largo de este complejo albergan diversas industrias que cubren los rubros de elaboración química, gasífera, petroquímica y, principalmente, aceitera y de embarque de granos y derivados. Estos puertos son de carácter privado, siendo las empresas que se localizan allí las dueñas del terreno y la infraestructura.

No obstante para realizar todo tipo de embarque deben dar conocimiento a la aduana de San Lorenzo, pedir los permisos pertinentes a SENASA y facilitar el control de rutina que debe llevar a cabo la Prefectura Naval Argentina.

³⁸ Ibidem, pág. 9

3.2 RELEVANCIA ACTUAL DEL COMPLEJO PORTUARIO

Algunas de las industrias procesadoras de granos que se ubican en esta zona poseen puerto propio para la salida de su producción y provisión de materia prima, y otras utilizan los puertos aledaños de aquellas que los poseen. Pasan por sus terminales la producción de cereales de una extensa región que abarca centro, litoral y noroeste del país.

En la mayoría de los casos están conectados a plantas productoras y cuentan con moderna tecnología incorporada, elevada capacidad de carga, adecuados dispositivos de seguridad y buenos controles en lo que se refiere a eventuales contaminantes o riesgos de explosión e incendio durante la operatoria.

En San Lorenzo la rada es para doce barcos, sin embargo hay quince elevadores y debido a esto los barcos deben esperar anclados en el río y puede haber demoras en que lleguen al muelle. A esta altura, y a lo largo de todo el Complejo, el Río Paraná tiene un calado garantizado por la empresa Hidrovía S.A. de 34 pies.

Es, por el momento, el último sector del río condicionado y mantenido para la navegación de buques de gran porte, 32 pies de calado. Catapultan y condicionan al Complejo Portuario San Lorenzo - Puerto San Martín, para ser estratégica y económicamente el más sólido referente, como la gran puerta principal al MERCOSUR.

A pesar que se toman todas las precauciones referidas al calado en esta zona, el Paraná tiene, hasta su salida al mar, entre veinte y veintidós pasos críticos donde el agua pierde velocidad y los sedimentos que están en suspensión disminuyen el calado del barco. Por seguridad se tienen que tomar dos pies de margen, es decir si el calado permitido es 34 pies, el barco no puede salir de ninguna terminal con más de 32 pies. Ese calado va cambiando día a día y lo controla e informa Prefectura Naval Argentina.

Esta medición se hace en forma manual y las empresas no confían en que siempre sea certero lo que miden. Por ello, desde las Cámaras vienen pidiendo desde hace mucho tiempo que se utilicen los medios satelitales, a fin de que cada dos horas se realice una actualización. Sin embargo, desde Prefectura se niegan.

La infraestructura del complejo es nueva, moderna y ágil, con la última tecnología aplicada a nivel mundial en su hardware y estructuras. Sus terminales poseen instalaciones y cintas de transferencia apropiadas para la operación con barcasas. También las condiciones naturales del río Paraná en la zona aportan lugares bastante propicios para operar en top off y/o trasbordos.

A lo largo de la región se cuenta con buenas vías de acceso, como lo es la Autopista Rosario – Santa Fe, siendo común en períodos de cosecha un intenso tráfico terrestre con un ingreso diario superior a los 2000 camiones. Además,

algunas de ellas cuentan con vinculación directa a ramales ferroviarios bitrocha que las conecta con el norte y centro del país.

En el ámbito oficial existe una delegación de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) y de la Administración General de Aduana (DGA), y en forma particular las Cooperativas de Trabajadores Portuarios de San Lorenzo y Puerto General San Martín respectivamente.

Dentro de este Complejo los principales puertos pertenecen a empresas exportadoras de cereales, aceites y subproductos y a continuación exponemos las entrevistas realizadas en algunas de ellas.

3.3 TERMINALES PRIVADAS DEL COMPLEJO

Para conseguir el objetivo de establecer como es el funcionamiento de las empresas exportadoras de cereales en el Complejo San Lorenzo – Puerto General San Martín, hicimos un recorrido por algunas de estas terminales en compañía de personal capacitado de las mismas, observamos el manejo del puerto y distinguimos las similitudes y diferencias entre ellas.

Algunas de las terminales privadas exportadoras de cereales, subproductos y aceite vegetal que se encuentran en este sector son: Vicentín, A.C.A., Nidera, Cargill y Complejo Terminal 6.

A continuación establecemos el modo de operar de cada una de ellas.

3.3.1 VICENTIN S.A.I.C. - MUELLE VICENTIN ³⁹

Este puerto se ubica sobre la margen derecha del Río Paraná, en el kilómetro 442, en la ciudad de San Lorenzo (Santa Fe) y opera desde el año 1987.

Está habilitado con carácter particular, de uso privado y con destino comercial e industrial, según los lineamientos de la Ley Nacional N° 24.093 (actividades portuarias) por decreto del Poder Ejecutivo Nacional y certificado por la Prefectura Naval Argentina con fecha 8 de agosto de 2004.

Esta empresa tuvo su origen en 1929 en la ciudad de Avellaneda, al norte de la provincia de Santa Fe. Es una empresa que actualmente es reconocida, no solo en la industria oleaginosa sino también en la industria textil.

³⁹ Entrevista al Señor Pedro Vicentín

Durante sus primeros años se dedicó solo a las actividades relacionadas con la comercialización de algodón. No fue hasta 1943 que comenzaron con la fabricación de aceites vegetales e industrialización de semillas de lino, algodón y maní.

En 1966 incorporaron la producción de aceites por extracción de solventes, y en 1979 debieron construir una segunda planta industrial, esta vez en la localidad de Ricardone, al sur de la misma provincia. Hoy en día esta planta es elaboradora de aceites de soja y girasol y, en menor proporción, algodón y lino.

Vicentín se abre camino en el mercado internacional en 1987, operando desde su propia Terminal de Embarque ubicada en San Lorenzo, en el mismo lugar donde se encuentra actualmente. Desde 1990 comienza un proceso de modernización, en el cual amplía su infraestructura portuaria e instala silos para almacenar 250.000 toneladas de productos agropecuarios.

Desde 1997 en el predio del puerto funciona una fábrica de extracción por solventes, lo que le permitió a la empresa duplicar su producción. Al siguiente año ingresó al mercado interno argentino comercializando aceites de girasol y oliva.

En el recorrido que hicimos por el Puerto de Vicentín en San Lorenzo nos acompañó el Señor Pedro Vicentín, uno de los dueños de la firma y el encargado de las plantas de Ricardone y San Lorenzo.

La planta procesadora de aceites que está instalada en esta terminal es totalmente automatizada y cuenta con una capacidad de procesamiento de 5.000 toneladas por día. Sin embargo, la carga de este producto en buques se realiza a través de la terminal vecina, perteneciente a la empresa Molinos Río de la Plata - Pecom Agra S.A.

Además esta empresa cuenta con una planta procesadora de glicerina refinada, la cual se destina casi en un 100% al mercado internacional. Por el momento se transporta en tachos de 25 litros pero se espera poder hacerlo en un envase más económico y liviano, en el corto plazo.

La capacidad de almacenaje en el predio del puerto para productos sólidos es de 240.000 toneladas y 30.000 toneladas para aceite vegetal. La terminal dispone de una recepción de 1.200 toneladas por hora de sólidos y de 800 toneladas por hora de aceite.

Los sólidos que son traídos en camión se descargan por cuatro volcadoras automáticas, que están conectadas con los silos y celdas de almacenaje a través de cintas subterráneas.

En época de cosecha ingresan diariamente a esta fábrica 650 camiones aproximadamente. No cuenta con sentido ferroviario, pero sí con capacidad para descargar barcasas en el interior del muelle principal.

La capacidad de descarga es para una barcaza por vez, es decir de 750 toneladas por hora en cereales, 500 toneladas por hora en subproductos y 250 toneladas por hora en aceites.

En esta terminal se cargan aproximadamente 270 barcos al año. Para realizar esta operación cuenta con dos cintas transportadoras para sólidos de 1.200 toneladas por hora cada una, que permiten cargar dos tipos de productos distintos en forma simultánea, como ser granos y pellets o harina.

Este puerto es considerado uno de los más importantes del país pues cuenta con un despliegue operativo y una infraestructura de almacenamiento muy importante, tanto para mercadería sólida como para líquida.

3.3.2 ASOCIACIÓN DE COOPERATIVAS ARGENTINAS (A.C.A.)

40

Este puerto se ubica sobre la margen derecha del Río Paraná, en el kilómetro 446,5, en la ciudad de San Lorenzo (Santa Fe).

Está habilitado con carácter particular, de uso privado y con destino comercial e industrial, según los lineamientos de la Ley Nacional Nº 24.093 (actividades portuarias) por decreto del Poder Ejecutivo Nacional y certificado por la Prefectura Naval Argentina con fecha 11 de marzo de 2004.

Debido a la situación económica y social que atravesaba nuestro país en la década de 1920, un grupo de productores se movilizaron para crear una cooperativa en busca de una solución a sus problemas y en defensa de la producción primaria. Así, en Febrero de 1922 se origina la actual Asociación de Cooperativas Argentinas (A.C.A.).

Inicialmente estaba integrada por 10 cooperativas de la zona central de las provincias de Santa Fe y Córdoba. Estas, asumieron el esfuerzo de concentrar la oferta granaria proveniente de establecimientos familiares, coordinando las ventajas de la producción descentralizada con la comercialización a gran escala.

Actualmente, esta Asociación es la más antigua organización cooperativa agropecuaria de segundo grado en actividad del país y reúne a 160 cooperativas de primer grado de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos y La Pampa.

⁴⁰ Entrevista al Señor Juan Carlos Piotto

A.C.A. tiene dos objetivos fundamentales:

- Comercializar la mercadería proveniente de la producción agropecuaria, incluida la industrialización y los servicios anexos, como logística, puertos, financiamiento, entre otros.
- Proveer de insumos al sector agropecuario.

A.C.A. es uno de los principales operadores de granos de la Argentina en la comercialización de cereales y oleaginosas. Sus instalaciones portuarias ubicadas de modo estratégico, centran su accionar en proteger los intereses de los productores agropecuarios y defender la producción primaria en los mercados mundiales.

Los puertos propios de San Lorenzo y Quequén se encuentran equipados con la más alta tecnología y son los encargados de embarcar la mercadería que tiene destino al exterior.

Para cumplir con el objetivo de este trabajo hicimos un recorrido por el Puerto de A.C.A. en San Lorenzo, guiados por el Señor Juan Carlos Piotto. En base a esta experiencia y a lo que nos iba contando, sabemos que este puerto solo cuenta con carga y descarga de productos agrícolas pero no tiene una planta procesadora dentro de sus instalaciones.

En cuanto a la descarga de la mercadería, posee tres celdas volcables que despachan aproximadamente 40 camiones por hora. En épocas de cosecha ingresan diariamente un promedio de 520 camiones. Debido a la localización del puerto tan cercana a la ciudad los camiones solo pueden ingresar al predio entre las 6 y las 17 horas, para mantener una relación cordial y respetuosa con la gente que vive en sus alrededores.

También cuenta con dos receptoras de vagones, conectadas al sistema ferroviario por un desvío bitrocha. Dispone para ello de un estacionamiento para 90 vagones de ferrocarril.

La capacidad de almacenaje para granos es de 240.000 toneladas, para subproductos es de 25.000 toneladas y para aceites vegetales 36.800 toneladas. Además tiene capacidad para almacenar 260.000 toneladas de fertilizante en celdas exclusivas.

Las mercaderías son clasificadas según la calidad y depositadas en los silos correspondientes. Las celdas planas tienen una pared interior que las separa a la mitad para poder almacenar dos tipos distintos de mercadería.

Desde este puerto se pueden cargar 2.000 toneladas de granos o subproducto por hora en un barco (20.000 en 10/12 horas). El elevador no está vacío por más de doce/veinte horas.

Además, esta terminal cuenta con un muelle de descarga de barcazas que consta de un sistema único en Argentina, asociado al mayor control de material particulado. Consiste en una grúa que posee un descargador continuo con aspiración de material particulado, en donde el cereal es llevado a través de un sistema de transporte a los depósitos ubicados en tierra.

Esta nueva inversión genera otro beneficio adicional: la disminución del número de camiones en ruta que deberían llegar desde el noreste argentino, y que a partir de ahora lo harán por vía fluvial a través de barcazas.

Al ingresar a la terminal pudimos apreciar que la zona urbana se encuentra lindera al puerto y notamos también que las casas vecinas se ven afectadas por la contaminación que se genera con esta actividad. Es por ello que esta empresa ha tomado como política acciones de Responsabilidad Social Empresaria (RSE) consistentes en un sistema de aspiraciones de filtro de manga para evitar que se disperse el polvillo que queda en el aire al cargar y descargar los cereales. Esto se monitorea constantemente para prevenir o atender cualquier falla que pudiera darse.

Asimismo, las celdas y silos de acopio poseen un sistema de cierre lateral, entre techos, galerías y transportes cubiertos, y paredes que evitan la salida de material particulado al momento de ingresar la mercadería.

Lo mismo sucede con el sistema de carga de buque que cuenta con supresores de polvo. Uno se encuentra ubicado en el extremo de salida, lo que disminuye la velocidad de la caída libre de cereal, y tiene también un aspirador por filtro de manga que reduce la emisión a niveles ínfimos.

Al mismo tiempo, los camiones que descargan el cereal son limpiados manualmente con aire comprimido. Las calles internas y externas del puerto son barridas manual y mecánicamente y regadas con periodicidad, con el objetivo de evitar que el material particulado se levante y los residuos que puedan quedar del cereal se dispersen.

Además, el puerto cuenta con un espacio cubierto con más de seis mil árboles de distintas especies y una barrera de media sombra de 300 metros cubiertos, para intentar proteger el barrio cercano.

A.C.A. también tiene muy en cuenta a la población que rodea su puerto, por lo que se compromete a mantener una buena relación que beneficie y favorezca a todos. Por ello desarrolla importantes acciones de Responsabilidad Social en su zona.

Así, en los distintos espacios verdes del puerto se practican diversas actividades deportivas con más de 2000 alumnos de escuelas de la ciudad de San Lorenzo que concurren al predio para realizar clases de gimnasia y practicar deportes a través del Centro de Educación Física de la Provincia.

3.3.3 NIDERA ARGENTINA S.A. – MUELLE NIDERA ⁴¹

Este puerto se ubica sobre la margen derecha del Río Paraná, en el kilómetro 451, en la ciudad de Puerto General San Martín (Santa Fe).

Está habilitado con carácter particular, de uso privado y con destino comercial e industrial, según los lineamientos de la Ley Nacional N° 24.093 (actividades portuarias) por decreto del Poder Ejecutivo Nacional y certificado por la Prefectura Naval Argentina con fecha 3 de septiembre de 2004.

Esta empresa tuvo su origen en Rotterdam, en 1920, con el fin principal de comercializar granos. Se estableció en la Argentina en 1929 y llegó a ubicarse entre las primeras 10 empresas exportadoras del país. Posteriormente se afianzó en la elaboración de aceites comestibles.

En 1973 establece el primer elevador en el país y actualmente cuenta con cinco elevadores en toda la costa argentina. En 1983 se construyó la planta y terminal para granos y aceites en Puerto General San Martín, Santa Fe.

Hoy en día, Nidera Argentina tiene como una de sus principales actividades la recepción, almacenaje, acondicionamiento y comercialización de granos, oleaginosas, aceites, harinas y derivados. Además realiza la producción y comercialización de aceites comestibles envasados para el país y el exterior.

De acuerdo al objetivo que nos planteamos para este trabajo, tuvimos la posibilidad de realizar un recorrido por el Puerto de Nidera en Puerto General San Martín, acompañados por personal de Recursos Humanos y pudimos conocer por dentro las playas de estacionamiento y ver el recorrido que hacen los camiones, guiados por el Señor Luis Roche.

La fábrica que está en el puerto es chica. En 2010 producía alrededor de 2.000 toneladas por día, lograron llegar a 4.000 y esperan para 2012 poder producir 6.000 toneladas diarias. El predio tiene 30 años y las instalaciones se fueron acomodando con el tiempo según las necesidades.

Aquí se muelen alrededor de 4.000 toneladas diarias de soja y el aceite crudo que se produce se almacena en silos. También se recibe el aceite y subproductos de maíz que produce la planta de Junín, lo que llega principalmente por tren y, en menor medida, en camiones.

De lo que se produce, el 30% es harina de soja y se exporta todo. La glicerina queda algo para el comercio interno pero también se manda, por ejemplo a Chile.

⁴¹ Entrevista a personal de Recursos Humanos y al Señor Luis Roche

Nidera tiene una playa externa para 500/600 camiones y una interna para 700. En el muelle hay cuatro tolvas de descarga de camiones y una de descarga de vagones, con un ritmo de recepción para camiones de 600 toneladas por hora y para vagones de 400 toneladas por hora. Tiene capacidad para secado, pero se intenta evitar para no tener demoras.

La capacidad de almacenamiento con que cuenta esta terminal es de 34.000 toneladas de aceite y 350.000 toneladas de granos y subproductos. Esta mercadería se transporta por cinta, en el caso de sólidos, y por cañerías, los aceites, tanto lo que se deposita directamente del transporte como lo que llega de las plantas.

La carga de cereales se realiza desde una galería con cuatro tubos, alimentados por dos cintas de 1.200 toneladas por hora cada una, pudiendo trabajar dos tubos simultáneamente. En el caso de subproductos sólidos, el ritmo se ve reducido a 1.000 toneladas por hora total, mientras que para aceites se ubica en las 500 toneladas por hora.

Se está implementando ahora la parte de fertilizantes y hay en construcción una celda y un muelle para la descarga a granel a través de barcazas.

3.3.4 CARGILL S.A. – MUELLE QUEBRACHO

42

Este puerto se ubica sobre la margen derecha del Río Paraná, en el kilómetro 454,5, en la ciudad de Puerto General San Martín, provincia de Santa Fe.

Está habilitado con carácter particular, de uso privado y con destino comercial e industrial, según los lineamientos de la Ley Nacional N° 24.093 (actividades portuarias) por decreto del Poder Ejecutivo Nacional y certificado por la Prefectura Naval Argentina con fecha 20 de agosto de 2004.

Cargill Incorporated se originó en 1865. En el año 1947 se estableció de forma permanente en Argentina debido al potencial que el país presentaba para satisfacer la creciente demanda global que se observaba, y conseguir con ello una posición significativa para el país, lo cual se convirtió en su compromiso a largo plazo.

Como un primer paso en el país se llevó a cabo una investigación para la producción de semillas híbridas de maíz. Más de seis décadas después esta empresa se convirtió en uno de los más significativos complejos agroindustriales del país, con una variada gama de operaciones.

⁴² Entrevista a los Señores Daniel Bertetto y Ricardo Sanada

Cargill construye el primer puerto privado en Puerto General San Martín pensando básicamente en la exportación de granos. En aquella época se exportaba maíz, trigo, sorgo y girasol, y no había demasiado valor agregado en la materia prima.

A los cinco años de estar funcionando, este puerto tenía una capacidad de almacenaje de 50.000 toneladas y estaba pensado para tener un in-out de alrededor de un millón de toneladas.

Aparece entonces la soja y con ella las virtudes de poder procesarla o de dar proteínas para el consumo y producir aceite. Así, la capacidad de almacenaje, de 50.000 toneladas solamente para granos en silos verticales, pasó a ser de 650.000 toneladas para granos y subproductos, y la capacidad de almacenaje de aceite, de inexistente pasa a 83.000 toneladas.

Las actividades que Cargill desarrolla en la actualidad en Argentina son la producción y distribución de insumos para el sector agropecuario, el procesamiento y la comercialización de materias primas e ingredientes para la industria alimenticia, y provee servicios relacionados con estas actividades.

Cargill cuenta con tres plantas procesadoras de oleaginosa, una en Quequén y una en Puerto General San Martín, que se pusieron en marcha en 1980, y una en Bahía Blanca, que comenzó sus actividades en 1996.

Para las exportaciones desde Argentina, las cuales representan alrededor del 90% de su ingreso anual, esta empresa cuenta con terminales portuarias propias en Puerto Diamante, provincia de Entre Ríos, en Puerto San Martín, provincia de Santa Fe, y en Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.

Desde hace más de 15 años, Cargill en Argentina se ha establecido como la principal empresa exportadora agroindustrial y la primera en el sector en obtener el Certificado ISO 9002 para sus plantas oleaginosas, procesos y productos.

También es conocida como una de las más grandes del mundo, por las cantidades que moviliza. Trabaja mucho con la comunidad, principalmente con colegios, pero teniendo presente el concepto de "no regalar el pescado sino enseñar a pescar".

En este caso el Señor Daniel Bertetto nos brindó información sobre Cargill y especialmente sobre este predio, y junto al Señor Ricardo Sanada hicimos un recorrido por el Puerto de Cargill en Puerto General San Martín.

Cuando empezó a funcionar el puerto, la única vía de ingreso de mercadería era por descarga de camiones. La capacidad actual de descarga es de 1.000 camiones por día, aunque la media son 700.

Tiene una playa de estacionamiento interna para 400 camiones y una externa para 300. Dentro del establecimiento hay tres plataformas volcables en una zona, para la mercadería que llega conforme, y dos en otra, para lo que se debe acondicionar antes de ser utilizado.

Dependiendo de la cantidad de movimiento que allá y de cómo estuvo el tiempo de cosecha en general, es decir si se considera que la mercadería tiene humedad por razones obvias, tienen capacidad para realizar el secado en este predio.

Hace 10 años Cargill pasó a tener descarga de barcazas, en un muelle interior. La capacidad de descarga de estas es de 12.000 toneladas diarias, y la ventaja de traer soja por este medio es el costo beneficio total, más el ahorro en combustible, mano de obra, que son gastos importantes para el transporte a granel. Cuando Cargill comenzó con el muelle de barcazas el porcentaje que movía versus camiones estaba alrededor del 7/8%, hoy está en el 40/45% de barcazas y el resto de camiones.

Por barcaza se trae generalmente soja, trigo y maíz de cabotaje, como así también granos, aceite y harinas proteicas de Paraguay, porque Cargill tiene una planta y una red de acopios muy grande en ese país, entonces originan allí para vender al mundo.

La mercadería proveniente de Paraguay se ingresa al país bajo el régimen aduanero de tránsito al exterior – mercadería extranjera en tránsito del exterior al exterior. Se coloca en depósitos fiscales con el control de la aduana tanto al momento de descarga como de carga al buque.

Quebracho cuenta con una capacidad de almacenaje de 605.000 toneladas en celdas, algunas completas y otras separadas para poder depositar distintas calidades de mercadería. Además tiene capacidad para almacenar 46.500 toneladas en silos.

En este predio hay 3 plantas, con una capacidad máxima de molienda de 9.000 toneladas diarias, para lo que necesitan alrededor de 320 camiones por día para mantenerlas en marcha continua. Para lograr eso hay que descargar un poquito más los días de semana, aunque siempre se tiene mayor capacidad de semilla almacenada para no correr el riesgo de tener que parar la planta.

Aquí se puede embarcar con dos líneas al mismo tiempo, a dos bodegas diferentes, con mercadería igual o distinta, sin ningún riesgo de contaminación. Cuenta con una capacidad de embarque para granos de 1.000 toneladas por línea por hora y para subproductos de 750 toneladas por hora por línea.

En Quebracho normalmente atracan los barcos de sólidos, pero tienen la posibilidad de cargar aceiteros. Sin embargos, para evitar la congestión, estos

últimos se cargan generalmente desde un puerto aledaño que Cargill tiene alquilado, perteneciente a la empresa Alto Paraná.

En una cabina a orillas del río están las máquinas desde donde se maneja el elevador, la descarga de camiones, todo lo que es embarque, movimientos internos y la descarga de barcasas. La comunicación con los operadores que están en el campus se realiza por radio.

Lo que hay siempre es material volátil, pero no necesita aspersores porque es una zona industrial, no hay población cerca a la que le afecte y lo que puede llegar a volar es poco.

3.3.5 COMPLEJO TERMINAL 6 ⁴³

Este puerto se ubica sobre la margen derecha del Río Paraná, en el kilómetro 456, en la ciudad de Puerto General San Martín (Santa Fe).

Está habilitado con carácter particular, de uso privado y con destino comercial e industrial, según los lineamientos de la Ley Nacional N° 24.093 (actividades portuarias) por decreto del Poder Ejecutivo Nacional y certificado por la Prefectura Naval Argentina con fecha 16 de julio de 2004.

Este Complejo está conformado por las empresas Terminal 6 S.A. y T6 Industrial S.A. Se trata del complejo agroindustrial exportador más importante de Latinoamérica y sus accionistas son AGD (Aceitera General Deheza) y Bunge Argentina S.A.

Terminal 6 S.A. tuvo su origen en 1985 y fue construida por empresas aceiteras con el propósito de disponer de una terminal portuaria en la cual depositar su producción y realizar sus exportaciones.

Hacia 1987 esta empresa ya contaba con un muelle para el atraque de barcos para exportación y con una celda de almacenamiento. Tres años más tarde se puso en funcionamiento las instalaciones para la descarga de barcasas.

A su vez, T6 Industrial S.A. se crea en 1998 como planta procesadora para la molienda de soja, en un principio, y luego también para la producción de biodiesel y glicerina refinada. Esta empresa muele más de 20.000 toneladas diarias de granos de soja y produce aceite crudo, harina proteica y pellets de cáscara.

⁴³ Entrevista al Señor Gerardo Gullini

En 1999 se habilitó, sobre el atracadero de barcazas, otro muelle para barcos con destino al exterior, al que se nombró Muelle Norte. Entonces las barcazas conservan su lugar y son recibidas en el interior de este muelle.

En la visita por el Puerto del Complejo T6 en Puerto General San Martín nos guió el Señor Gerardo Gullini, quien trabaja para la firma Bunge, a través de su empresa de entregadores y acondicionamiento de cereales. Asimismo, en el sector de calado nos recibieron para comentarnos detalles sobre la terminal.

En este puerto la mercadería es recibida por cualquier medio de transporte, ya que cuenta con nueve plataformas de descarga de camiones, tres grupos para descarga de vagones y una instalación para descarga de barcazas.

En el caso de los camiones, al ingresar van directamente a playas separadas si son para AGD o Bunge, excepto la soja. El desvío ferroviario es bitrocha, por lo que los vagones pueden pertenecer a cualquier empresa de trenes. La barcaza le permite recibir mercadería proveniente del norte del país y de otros países de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

El cereal ingresa todo por el mismo lugar y es separado una vez que se hacen las verificaciones de calidad. Se separa lo que va a almacenaje solamente de lo que es para la fábrica, y lo que llega para Bunge de lo que ingresa para AGD, excepto en el caso de la soja que ingresa toda junta.

En cuanto al almacenaje, Terminal 6 tiene nueve celdas de 52.000 toneladas de capacidad cada una y 10 silos verticales que en conjunto almacenan 60.000 toneladas de grano, en total para líquidos y sólidos. Esta terminal está capacitada para recibir alrededor de 76.000 toneladas diarias de mercadería.

El ritmo de embarque es de 2.000 toneladas por hora para granos y 1.600 toneladas por hora para subproductos, por medio de dos líneas de abastecimiento y cuatro tubos. Estas líneas permiten embarcar dos productos simultáneamente, directo desde el silo, la planta o el vehículo de transporte terrestre.

Este puerto cuenta con dos muelles, Muelle Norte y Muelle Sur. El primero está ubicado en el kilómetro 456,3 mientras que el segundo se localiza en el kilómetro 456. Si en algún momento necesitan cargar aceite y tienen el puerto ocupado están habilitados y conectados con un muelle aledaño, perteneciente a la empresa Alto Paraná, al igual que Cargill.

Asimismo, en la actualidad algunos clientes independientes utilizan esta terminal y sus servicios para hacer envíos particulares, participando en una importante proporción del volumen total de embarque.

A pesar que este puerto no se encuentra tan cercano a la ciudad, cuenta con un sistema de aspiración de polvillo y limpieza continua, especialmente en el sector de máquinas de calado. También tiene aspiradores de celdas.

3.4 DIFERENCIAS Y SIMILITUDES

Todas las terminales tienen una serie de diferencias y similitudes que las hacen únicas y particulares. El modo de organizarse y las capacidades son diferentes, aunque las actividades generales, como la carga y descarga de la mercadería, se realizan de forma análoga.

3.4.1 PROCESO DE DESCARGA DE MERCADERÍA

Las empresas ubicadas en este gran Complejo Portuario cuentan con grandes extensiones de territorio para desarrollar su actividad. En el caso particular de los exportadores de cereales, aceites y subproductos, cuentan con el predio de la terminal portuaria y una playa externa que recibe a los camiones.

En el caso de la mercadería que llega por carretera su ingreso se realiza en un espacio alejado de la terminal y por lo general fuera de la ciudad. En este primer momento el camionero entrega la carta de porte a quien lo recibe y, una vez que se ingresan los datos y los operadores confirman que todo está correcto, dan paso al camión indicándole hacia donde debe dirigirse y con qué turno lo van a llamar.

Para que el camión pueda seguir en cada paso del circuito de descarga, al corroborar los datos se le hace entrega de una tarjeta magnética que le va a permitir tener acceso pero solo cuando le corresponda su turno.

Cuando le llega el primer turno, de la playa externa el camión pasa a la zona de la terminal donde se le hace el calado, después se pesa y, si todo está conforme, se descarga.

Actualmente esta última operación se realiza por medio de una plataforma automática volcable que eleva el camión a 45° con todas las puertas y compuertas abiertas para vaciarlo completamente. La mercadería cae a unas cintas subterráneas que la transportan hacia su destino, ya sea los silos o celdas, la planta de procesamiento o la carga directa al buque.

Una vez que el camión descarga se le realiza un barrido para asegurarse que haya caído toda la mercadería, luego pasa por la balanza de salida, donde se lo pesa para apuntar su tara, y finalmente se le entrega la carta porte completa para que pueda volver.

Las empresas que tienen posibilidad de recibir mercadería por vía férrea tienen una ventaja importante frente a las demás, ya que este medio de transporte es más barato que el camión y su descarga se efectúa en menos pasos. La mercadería transportada en tren viene generalmente de todo el norte del país.

En el caso de la descarga de vagones, el tren llega a la terminal y pasa directamente a la zona de descarga pues la balanza se encuentra en el mismo lugar donde se realiza el vaciado. Primero se pesa el vagón lleno y luego vacío para saber por diferencia cuanto pesaba la mercadería.

El vagón tiene compuertas inferiores que se abren sobre unas rejillas que están conectadas con las cintas que llevarán la mercadería a su destino, el cual puede ser cualquiera de los ya mencionados.

Otra ventaja que tienen algunas empresas, y que otras pronto implementarán, es la descarga de barcazas. Este medio es el más económico de los tres, pero solo puede transportar mercadería de zonas con acceso a ríos importantes, como ser el Río Paraná y el Paraguay.

Las barcazas se descargan por medio de grapas, que sacan la mercadería de la bodega, la depositan en una tolva, que a su vez la coloca en la cinta que la lleva a su destino. En este caso solo se pesa el producto que llega pero no la barcaza.

Todas las terminales se manejan con cintas transportadoras para llevar la mercadería de un sector a otro, ya sea del transporte a la planta y después a los silos o directamente a las celdas o al buque.

3.4.2 INCONVENIENTES AL DESCARGAR

Al transportar la mercadería por camión pueden presentarse algunos inconvenientes que impiden que la mercadería siga su recorrido normal hasta la descarga. Si bien varias de estas dificultades pueden darse también en otros medios de transporte, son más comunes en los camiones.

Para solucionar estos problemas el camionero debe dirigirse a donde se encuentran los entregadores y comentarles su situación. Estas personas son las encargadas de contactarse con el vendedor para ponerlo al tanto y ayudarlo a tomar la mejor decisión sobre qué pasos seguir.

El entregador tiene un representante en la primera playa por si un camión no tiene cupo o los datos no son correctos, en la calada hay otro por si hay algún problema con la mercadería y en la balanza por si al camión le faltan o le sobran kilos. Es el intermediario entre la empresa compradora, que le avisa si hay algún inconveniente con los camiones, y el vendedor, que es a quien consulta como actuar en cada caso.

3.4.3 CARGA DE BUQUES

Para cargar los barcos, los sólidos se llevan por dos cintas transportadoras y los líquidos por caños con bombas que los empujan.

Los buques graneleros en estos puertos se cargan por dos cintas que transportan la misma o distinta mercadería, dependiendo de la necesidad de envío. Los sólidos se cargan en dos bodegas a la vez para que el barco no se desestabilice.

Las puertas del barco se pueden abrir de dos formas, de babor a estribor o la mitad para un lado y la otra mitad para el otro lado. Una persona maneja el tubo - con joystick a bordo - y otras dos le indican desde el borde de la bodega hacia dónde ir y hasta cuándo cargar.

En el caso del aceite, se puede cargar de una vez en el tanque del barco, ya que no se desestabiliza. Esto depende principalmente de la cantidad de manifold con que cuenta el barco.

3.4.4 TIPOS DE BUQUES UTILIZADOS

Los barcos que navegan por el mundo y que actualmente se contratan para transportar mercadería a granel son cinco, los Handy (transportan entre 25 y 30 mil toneladas), los Handy Max (trasladan entre 35/38 mil toneladas), los Panamax (movilizan entre 45 y 60 mil toneladas), los Pos-Panamax (acarrean alrededor de 80 mil toneladas) y los Cape Zise (soportan cerca de 90 mil toneladas).

Básicamente este polo aceitero trabaja con los 3 primeros. A pesar que el río cuenta con buen calado, los pasos críticos que se presentan impiden el paso de buques con mayor cantidad de carga. En algunas situaciones, cuando el río está bajo, los barcos deben hacer top off en los puertos del sur, como ser Bahía Blanco o Quequén. Para ello algunas de estas empresas también cuentan con instalaciones y terminales en estos puertos.

3.4.5 EXPORTACIÓN DE SUBPRODUCTOS

Con el auge de la industria aceitera surge también el aumento de la producción de expeler y pellet. Así se fue dando el desarrollo de subproductos, al igual que su aumento de exportación.

Por aquel entonces se producían y se vendían pellet y expeler como tal, y los compradores debían encargarse de procesarlos para obtener, en su gran mayoría, productos balanceados.

Hoy en día la mayoría de las compañías que tienen industrias procesadoras venden directamente la harina o el producto balanceado. Sin embargo, una de las pocas empresas que comercializa pellet es Cargill y esto se debe a que sus clientes prefieren esta mercadería y la empresa consigue mayor ganancia y necesita cuidar tanto la temperatura como en el caso de la harina.

CAPITULO IV:

EL PUERTO RECONQUISTA

Para finalizar el desarrollo de este trabajo, evaluaremos las causas que llevaron al Puerto Reconquista a su situación actual y las medidas que se están tomando para revertir esta realidad.

La información principal para el desarrollo de este capítulo la brindaron la Señora Silvia Macaro y el Señor Luis Martínez en entrevistas personales. Además, al final del capítulo exponemos algunas comparaciones de este puerto con el complejo portuario que analizamos en el capítulo anterior.

4.1 UBICACIÓN E HISTORIA DEL PUERTO RECONQUISTA

Este puerto se ubica sobre el Riacho San Jerónimo, en la provincia de Santa Fe, a la altura del kilómetro 949 del Río Paraná por lo que las embarcaciones deben recorrer 20 kilómetros por este riacho, de norte a sur, para llegar al río. Además se encuentra a 12 kilómetros de la ciudad de Reconquista.

El brazo San Jerónimo tuvo gran importancia en la década de 1880, ya que, por su proximidad con la zona productora y su gran extensión, casi toda la navegación al Paraguay se efectuaba por intermedio de él. ⁴⁴

En 1885, cuando el Gobierno Nacional dispuso que se construyera el camino carretero y el muelle para instalar el puerto, la ribera del riacho San Jerónimo comenzó a poblarse de diferentes personas que llegaban con inquietudes sobre las tareas que se iban a realizar y los pasos a seguir una vez instalado el puerto. Así se fue formando lo que hoy se conoce como Barrio del Puerto. ⁴⁵

Hacia 1886 la "Sociedad del Puerto, Vignon y Cía." presentó ante el Gobierno Nacional un compromiso para llevar a cabo obras de infraestructura

⁴⁴ Ortiz, op. cit., pág. 76

⁴⁵ LUPIS Julio M. "Recordando... Nota I". Pág. de internet del Puerto Reconquista, sección Historia. Disponible en: http://www.eapre.gob.ar/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=61&Itemid=92. Consultada el 05 de Diciembre de 2011

portuaria en Reconquista. Sin embargo, diferencias de apreciación hacia este proyecto llevaron a que el Gobierno lo rechazara y construyera por sus medios un pequeño muelle habilitado en 1887.

Sin embargo, no es hasta después de 1890, con la llegada del ferrocarril, que este puerto logra intensidad en sus operaciones, aunque en el proyecto inicial del tren solo iba de Santa Fe a Vera por lo que no fue sencillo conseguir la conexión hasta Reconquista. ⁴⁶

Con el tiempo el ferrocarril fue ganando importancia y el tráfico fluvial comenzó a disminuir. Años más tarde el ferrocarril ha quedado sin uso, pero debido a factores político-económicos, que explicaremos más adelante, hoy en día el puerto de Reconquista no presta otro servicio más que el de la balsa automóvil y para pasajeros, que vincula a Reconquista con Goya a través del río Paraná.

En sus comienzos el puerto tuvo que responder a la aduana de Goya. Esta era la encargada de controlar y legalizar los documentos necesarios, como ser guías de removido y conocimientos de embarque. ⁴⁷

En 1937 se creó el Resguardo de Aduana de Reconquista y los encargados de vigilar la zona portuaria se ubicaban con el destacamento de Prefectura que estaba en el puerto. En el año 1970 la aduana de Reconquista pasó a depender de la Aduana de Santa Fe. ⁴⁸

El funcionamiento de este puerto fue modificado por la Ley Nacional N° 24.093 (actividades portuarias), por la cual se transfirió de la Nación a la Provincia de Santa Fe en el año 1994.

Asimismo, según la Ley Provincial N° 11.229 se establece el Ente Administrador Puerto Reconquista (E.A.P.Re.), un organismo de carácter público – privado que administra el manejo y desarrollo de este puerto. ⁴⁹

En el año 1998 se establece una concesión con la empresa Río del Norte S.A., perteneciente a las compañías Vicentín S.A.I.C. y Buyatti S.A.I.C.A., por un período de 30 años con el propósito de transformar el puerto para el uso de toda la región.

Sin embargo, esta empresa no ha realizado ningún tipo de inversión, ya que el puerto presenta la misma infraestructura antigua y deteriorada de siempre,

⁴⁶Ortiz, op. cit. Pág. 75 y 76

⁴⁷Lupis, Julio M., op. cit.

⁴⁸LUPIS Julio M. "Recordando... Nota VIII". Pág. de internet del Puerto Reconquista, sección Historia. Disponible en: http://www.eapre.gob.ar/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=61&Itemid=92. Consultada el 05 de Diciembre de 2011

⁴⁹Nuestro Mar, op. cit.

con equipamientos insuficiente que no permiten atraer tráfico significativo de cargas.

Debido a la quita de subsidios al combustible por parte del Gobierno, en el año 2007 el transporte fluvial debió aumentar su precio. Por aquel entonces el transporte terrestre presentaba una competencia de bajos costos que también influyó en los usuarios al momento de decidir el medio de transporte a utilizar. Así, el Puerto Reconquista fue perdiendo importancia hasta quedar en desuso.

Al no realizarse movimientos con la frecuencia establecida por la Ley de Puertos, el muelle fue deshabilitado automáticamente. Años más tarde, al pretender volver a utilizarlo, Prefectura no permitió a Río del Norte ingresar barcasas por estar fuera de regla. En ese momento se comenzaron a realizar todas las acciones pertinentes para conseguir la rehabilitación del puerto.

A pesar de los altibajos que tiene el mismo en cuanto al transporte fluvial, funcionan en sus instalaciones dos areneras que cuentan con toda la infraestructura propia necesaria para la extracción de piedra y arena del riacho, y con capacidad de almacenamiento.

A continuación evaluaremos cómo se organiza y funciona este puerto para explicar su situación actual.

4.2 FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO RECONQUISTA

Desde su comienzo como puerto público-privado de la provincia el Puerto Reconquista se maneja en base a la Ley Nacional de Puertos. Es por ello que una parte del mismo está concesionada y el organismo encargado de controlar las actividades del puerto es un Directorio constituido por cinco funcionarios privados, representantes de los usuarios del puerto, y dos encargados públicos, designados por el gobierno provincial y local respectivamente.

Sin embargo, en realidad este puerto es principalmente privado, ya que la mayoría de los representantes del Directorio son parte de la empresa concesionaria, por lo que actúan y deciden según los intereses particulares de la compañía.

Esto se debe a que esta ley obliga a las provincias a desarrollar consorcios de usuarios del puerto y estos lo deben administrar. Sin embargo, en el caso de este puerto el único usuario es la empresa Río del Norte. Así, la Nación entrega los puertos a las provincias como organismos mixtos, pero a la larga terminan siendo más privados que públicos.

A su vez, el Puerto Reconquista se divide en Terminal A y Terminal B. La primera es toda la parte concesionada a Río del Norte S.A. y es donde están los cinco muelles de atraque, por lo que la empresa los tiene adjudicados a todos.

En la segunda Terminal solo se encuentra la oficina del E.A.P.Re., el sector de carga y descarga de la balsa y un embarcadero para lanchas. Sin embargo, se podría desarrollar infraestructura para cargar contenedores, pero no hay nada armado y nadie se interesa en realizar las inversiones necesarias.

La empresa Río del Norte, según el contrato de concesión, debe cumplir una cantidad determinada de embarques por año. No obstante, al no estar habilitado el puerto no se puede transportar por vía fluvial desde este lugar y esto representa pérdidas, tanto para la empresa como para el puerto.

Asimismo, al estar los muelles ubicados en la zona privada las empresas ajenas interesadas en utilizar las instalaciones del puerto para transportar mercadería por el río, deben pagarle a Río del Norte por este servicio. Pero nunca se dio a conocer que esto podía hacerse, por lo que nadie solicitó el servicio de carga y, por ello, la empresa no publica las tarifas para carga de terceros.

En el 2010 se lograron cuestiones legales que nunca se habían realizado en el puerto, como la registración de dominio del Puerto que llevaba 15 años sin escritura.

De allí en adelante, y hasta la actualidad, se está intentando buscar la forma de rehabilitar el puerto para dar un mayor énfasis al transporte fluvial y para descongestionar las rutas, tomando provecho de los bajos costos que presenta el movimiento de mercadería por el río.

A esta altura, la documentación necesaria para que se rehabilite el puerto, al igual que todos los planos requeridos, está presentada ante las entidades encargadas. No obstante, se debe terminar de acomodar la infraestructura con las medidas de seguridad y presentar los informes del encargado de Riesgo del Trabajo.

Esto se debe hacer de manera correcta ya que las entidades encargadas de habilitar los puertos son oficinas nacionales que no están dispuestas a arriesgarse a rehabilitar un puerto si no tienen seguridad de que se encuentra todo en orden.

La autorización de amarre la proporciona la Prefectura Naval Argentina, pero previamente la Secretaría de Transporte, a través de la Subsecretaría de Vías Navegables de la Nación tiene que habilitar el puerto.

Esta subsecretaría se compone por tres organismos, cada uno especializado en un área diferente. La primera es la Dirección Nacional de Puertos, esta cuenta con ingenieros que controlan y habilitan el puerto

propiamente dicho. La segunda es la Dirección Nacional de Vías Navegables, la cual también tiene ingenieros para la habilitación del avanzadero. Por último está la Dirección de Actividades Portuarias, que es la encargada de revisar los informes de las entidades anteriores, desde el punto de vista legal, para elevarlos a la Presidencia de la Nación.

Finalmente será la Aduana Central la encargada de habilitar el espejo de agua frente al puerto para que las empresas puedan ingresar las barcazas que serán transportadas a los puertos ubicados al sur de la provincia o directamente a los países vecinos.

Por otro lado, la infraestructura de este puerto es muy diferente a la de los puertos del Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín, por eso la manera de cargar y descargar la mercadería también varía. Seguidamente planteamos como se llevaban a cabo estas actividades cuando el Puerto Reconquista aún funcionaba.

4.3 DESCARGA Y CARGA DE LA MERCADERÍA

Como dijimos anteriormente, el Puerto Reconquista no está habilitado para operar como terminal portuaria. Sin embargo, en este apartado explicaremos como se cargaba y descargaba la mercadería hasta el momento de su inhabilitación, y como se lo seguirá haciendo una vez que se ponga en funcionamiento nuevamente, ya que al parecer no hay intenciones de cambiarlo.

La forma de operar sobre el muelle no es la más apropiada ni la más beneficiosa, ya que los camiones son pesados al ingresar al puerto y pasan directamente a la zona de descarga, donde se los posiciona sobre una plataforma volcable que descarga la mercadería en una cinta transportadora, y esta la lleva hasta la barcaza.

A pesar de tener cuatro muelles en buenas condiciones y poder amarrar una barcaza por vez en cada uno, este sistema no es ágil. Se necesitaban aproximadamente seis horas por día para completar una barcaza y, si había que llenar ocho barcazas para completar el remolcador, se requerían mínimo dos días.

Esto desencadenaba un alto costo de flete porque, a pesar que el remolcador pasaba solo una vez por semana, se debía pagar al personal, la prestación de las barcazas y el remolcador menor por esos dos días.

Además, las barcazas no tienen un espacio donde puedan esperar amarradas correctamente antes y después de ser cargadas. Se colocaban en las islas que se encuentran frente al puerto pero no hay ningún tipo de infraestructura allí que las asegure.

Esta era la forma de trabajar porque el puerto no cuenta con infraestructura de almacenamiento. Si la tuviera se podría agilizar la descarga de los camiones al hacerla de manera más constante y se cargaría directamente la cantidad de mercadería necesaria en la barcaza, con lo cual la carga se depositaría con mayor rapidez.

Asimismo, tampoco hay industrias en los alrededores que permitan tener la mercadería al alcance del muelle. El producto debe ser transportado desde las fábricas o los acopios de la zona en camiones. También esto tiene su demora ya que se debe coordinar la cantidad de camiones que se descargan por hora y los que se necesitan para llenar una barcaza para no congestionar la entrada/salida del transporte terrestre.

Otra cuestión a considerar es que, a pesar que el trayecto desde el Paraná al puerto conserva un calado de entre 8 y 10 pies de profundidad y cuenta con un dragado natural y una corriente propicia para el transporte fluvial, en algunos momentos se encuentran sedimentos que impiden el paso de un remolcador troncal. Este, al no tener acceso a la zona de puerto debe esperar a orillas del Paraná a que las barcas lleguen para completar el convoy, lo cual puede tardar días.

En el caso de la mercadería que va a los puertos del sur de la provincia, las demoras en el puerto o su falta de infraestructura adecuada no son los únicos problemas que se presentan. Asimismo, estos inconvenientes son los que ocasionan que los grandes buques no lleguen a los puertos menores del norte del país.

El mayor inconveniente fuera de los que presenta el puerto, es que debido a la falta de profundidad en el Río Paraná desde Santa Fe hacia el norte, se deben utilizar trenes de barcasas para transportar la mercadería con destino al exterior. Es por ello que se considera a los puertos fluviales que se encuentran sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná como alimentadores de los puertos de ultramar del país.⁵⁰

Gracias a las reformas que se están realizando en la Hidrovía, esta zona conflictiva va a poder mejorar su situación y obtener beneficios por ello. Sin embargo, esto no será para todos los puertos ubicados en la cuenca del Paraná, ya que aquellos que no se encuentran sobre el río mismo tendrán que ver la forma de ser incluidos en este proyecto o seguirá quedando rezagados.

Este es el caso, del Puerto Reconquista que se localiza a 20 kilómetros de la Hidrovía y de no ser agregado al proyecto no podrá aprovechar estas mejoras

⁵⁰ Armada Argentina, op. cit. Pág. 52

porque será inaccesible hacer el dragado y el balizamiento tanto por cuenta del Puerto como para la provincia, por los costos que esto implica. ⁵¹

Dado que el proyecto de la Hidrovía Paraguay – Paraná permitiría al Puerto Reconquista crecer, a continuación presentamos algunos datos importantes sobre la misma.

4.4 IMPORTANCIA DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ PARA EL CRECIMIENTO DEL PUERTO RECONQUISTA

Uno de los sistemas navegables más significativos en América del Sur es la Hidrovía Paraguay – Paraná, que tiene su mayor extensión en la Argentina. Es importante ya que se considera una de las vías naturales de comunicación y transporte que une a los países del Cono Sur y favorece el desarrollo de la historia y la economía de las ciudades ubicadas a lo largo de estos ríos, al mismo tiempo que reduce los períodos de navegación y los costos de flete.

La Hidrovía cuenta con una extensión de casi 720.000 kilómetros que recorren Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Se considera por ello la columna vertebral del MERCOSUR desde el punto de vista físico y comercial.

En la Argentina se han incorporado en el último tiempo inversiones de capital privados que proveen de infraestructura a la Hidrovía Paraguay – Paraná a través de una concesión. En este proyecto de mejoras los puertos son muy importantes, ya que se transforman en factores de crecimiento y desarrollo de los centros económicos por la relación que se presenta entre el puerto, la ciudad y sus zonas de influencia.

El recorrido de la Hidrovía por nuestro país se divide en varias zonas. En este caso solo mencionaremos los relacionados con nuestra zona de interés, el Puerto Reconquista.

En los puertos ubicados en el tramo de Corrientes a Reconquista navegan convoyes provenientes principalmente del Río Paraguay o del Alto Paraná. Hacia el sur, desde Reconquista a Santa Fe, se hace más difícil navegar debido a la falta de dragado apropiado y de balizamiento en el canal troncal; por ello hay que dividir los trenes de barcazas, generando demoras y mayores costos de flete. ⁵²

⁵¹Oscar Díaz. "Hay que hacer mucha fuerza para el dragado al acceso a Puerto Reconquista". Diario Sin Mordaza, Reconquista, 6 de Septiembre de 2010.

⁵²Moiraghi de Pérez, Lilita E. "Hidrovía: Análisis de los principales puertos del Río Paraná en la Mesopotamia, su desarrollo e importancia". Página de internet de la Universidad Nacional del Noreste. Disponible en: <http://www1.unne.edu.ar/cyt/2002/01-Sociales/S-044.pdf>. Consultada el 29/11/11

La empresa encargada de la concesión de la Hidrovía está realizando trabajos para mejorar la navegabilidad por el Río Paraná entre Santa Fe y Reconquista. El problema es que ninguno de estos dos puertos se encuentra sobre la margen de este río, por lo que los arreglos que se realicen sobre el Paraná no ayudarán a optimizar el transporte fluvial desde estos puertos sino desde su conexión con la Hidrovía.

En el año 2008 el Señor Martínez presentó un proyecto para que el riacho San Jerónimo sea incluido dentro de la zona de dragado de la Hidrovía, gestión que aún no tuvo respuesta.

Asimismo, Martínez ha realizado algunas investigaciones y nos dijo que él entiende que también podrían salir de este puerto embarcaciones portacontenedores y que hay en la zona empresas que se beneficiarían si el puerto podría ofrecerles este servicio.

No obstante, la inversión necesaria para llevar a cabo esto es muy alta y no hay, por el momento, alguien interesado en ocuparse del tema aunque esto represente una ventaja competitiva para toda la región.

Por todo esto, el Señor Martínez comenta que dado que el proyecto de mejoramiento de la Hidrovía se centra solo en el recorrido de los Ríos Paraguay y Paraná, se debe intentar por todos los medios que los accesos a los puertos de cabotaje, como el Puerto Reconquista, sean considerados especialmente para el balizamiento y dragado.

En base a esta información podemos explicar a continuación los resultados de las comparaciones hechas entre el Puerto Reconquista y las terminales del Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín.

4.5 COMPARACIÓN DEL PUERTO RECONQUISTA CON EL COMPLEJO PORTUARIO SAN LORENZO – PUERTO GENERAL SAN MARTIN

Debido a que el Puerto Reconquista era utilizado principalmente para el traslado de productos agrícolas y sus derivados, a la importante producción agrícola que se da en el norte del país y dado que la mayoría de ella se exporta desde el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín, es que lo hemos elegido como punto de comparación para este trabajo.

Para dar cumplimiento al objetivo establecido a priori exponemos a continuación una comparación de las terminales del Complejo San Lorenzo – Puerto General San Martín con el Puerto Reconquista, para conocer las causas que originan la capacidad ociosa operativa de este último, en el año 2011.

Como vimos anteriormente, las empresas ubicadas en el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín cuentan con puertos privados y muelle propio, lo que les permite tener independencia en sus decisiones en cuanto a las transacciones que realizan, a la logística y a la infraestructura.

Entonces podemos decir que estas compañías necesitan una logística portuaria acorde, ya que tienen que organizarse y coordinar sus actividades de la mejor manera posible, porque además son las únicas responsables de sus acciones. Esto es beneficioso ya que quiere decir que las transacciones son autónomas, la organización y la administración la manejan las propias empresas y eso les da agilidad y eficiencia para desempeñarse.

También las favorece la posibilidad de exportar en forma directa al resto del mundo, generalmente con carga de buques completos, porque el dragado del río se los permite, y en un tiempo razonable. Esto además se logra gracias a la posibilidad de descargar los camiones con dinamismo, y los vagones y barcazas en los casos en que se cuenta con estas posibilidades.

Asimismo, es muy importante destacar que también se encuentran industrias en el mismo predio del puerto o existen zonas industriales contiguas. De esta manera tienen mayor accesibilidad y disposición de la mercadería que va a ser cargada, lo cual también forma parte de la cadena logística.

Por último, es importante destacar que las barcazas que deben esperar para ingresar al muelle pueden hacerlo sin problema en las islas ubicadas enfrente. Esto se debe a que las islas están acondicionadas para recibirlas y protegerlas de cualquier inclemencia del tiempo.

En el caso del Puerto Reconquista, se están llevando a cabo todas las medidas necesarias para rehabilitarlo, ya que el mismo hace cinco años que no se puede utilizar para el transporte fluvial.

Hay una parte que se encuentra concesionada a la empresa Río del Norte S.A., hasta 2028 y esta empresa tiene adjudicados todos los muelles que se intentan rehabilitar, por lo que la parte pública no tiene posibilidad de prestar ningún tipo de servicio a terceros. En este caso la logística portuaria es nula, ya que cada eslabón de la cadena productiva, comercial y de distribución se desarrolla en forma independiente.

La responsabilidad por parte de Río del Norte es limitada, ya que al ser un puerto con administración mixta las decisiones deberían ser tomadas en conjunto. Sin embargo, no siempre se resuelve de esta manera porque las obligaciones de cada una de las partes (público y privado) no están expresas.

Asimismo, cuando se realizaban despachos desde este puerto la operatoria no era eficiente. La carga era muy lenta, las instalaciones muy viejas, demoraban

mucho para abrir y cerrar las barcazas, el camión tenía que pesar en otra plazoleta, la mercadería iba directamente del camión a la barcaza, por lo que se tardaba mucho tiempo en llenarla, y para ingresar y sacar el tren de barcazas había que alquilar un remolcador.

La operatoria de carga se realizaba de esta manera, porque el puerto no cuenta con capacidad de almacenamiento, entonces hay que esperar que llegue el camión con la mercadería, ya que desde la ciudad más cercana y donde se ubican la mayoría de las industrias – Reconquista –, hay una distancia de 12 kilómetros hasta el puerto.

Por otro lado, la exportación directa desde este puerto es posible solo a los países limítrofes, ya que el dragado del Río Paraná y, en especial, el del riacho San Jerónimo no es suficiente para que ingresen los barcos que poseen grandes dimensiones.

Por último, las barcazas no poseían un lugar propicio donde ser amarradas a la espera de su atraque en el muelle, por lo que algunos armadores no se sentían cómodos al enviar las embarcaciones a este puerto.

CONCLUSION

El presente trabajo tuvo por finalidad explicar las causas de la capacidad ociosa operativa en el Puerto Reconquista, comparado con las terminales portuarias del Complejo San Lorenzo – Puerto General San Martín, que operaron en su máxima capacidad exportadora, en el año 2011.

En primer lugar, dimos a conocer las características del transporte marítimo, sus puertos, las rutas que se utilizan, los servicios que se prestan y la carga que se transporta. Con esto dejamos en claro que los puertos y buques especializados en carga a granel se diferencian de los de carga general debido a los requerimientos del tipo de mercadería con que se trabaja. Asimismo, el tipo de servicio de flete utilizado para la carga a granel es el eventual y generalmente se contrata por un período largo de tiempo para realizar más de un viaje.

Seguidamente, describimos como fue el comercio de grano en la Argentina, desde su independencia hasta la actualidad. Así entendimos la situación actual de los puertos exportadores de cereales, aceites y subproductos. En base a esto podemos precisar que en un primer momento los puertos de Rosario y Santa Fe fueron los mayores exportadores de cereales, pero luego, por diversos motivos, se consolidó la zona de ROSAFE, quedando el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín como principal centro de exportación de graneles. Del mismo modo, comprendimos la importancia de las Bolsas de Comercio y sus organismos internos.

Consecuentemente, establecimos el comportamiento de las empresas con puertos privados en el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín. Ello nos permitió conocer cómo funcionan las terminales portuarias del sector. Además observamos que las empresas exportadoras de cereales, subproductos y aceites que se ubican en este complejo portuario, operan de manera similar entre ellas en la descarga, transporte y carga de mercaderías. También los inconvenientes que puedan surgir en estos procesos son resueltos de forma análoga. Sin embargo, su estructura, capacidades de almacenamiento y organización interna varían de una a otra.

Finalmente, evaluamos la capacidad ociosa con la que trabaja el Puerto Reconquista y la comparamos con las características de los puertos antes mencionados para conocer sus similitudes y diferencias. Entonces pudimos comprender que una de las mayores diferencias es que los puertos ubicados en el Complejo Portuario están todos habilitados y funcionando a su máxima capacidad, mientras que el Puerto Reconquista se está intentando rehabilitar

porque había perdido su habilitación hace cinco años al no cumplir con la cantidad de movimiento establecido por la ley.

Además, por el calado que tiene el río, al Complejo Portuario llegan barcos graneleros y convoy de gran tamaño, como el Panamax; en tanto el Puerto Reconquista solo logra cargar barcazas, porque a pesar que el Riacho tiene un buen calado natural no es suficiente para que entren barcos grandes.

Una característica que tienen en común ambas zonas, aunque no es positiva, es que el camino presenta ciertos pasos críticos, los que hay que controlar para saber donde están y cuidarse cuando se pasa cerca.

La logística portuaria también es totalmente diferente en un lugar y en el otro. En el Complejo Portuario las empresas pueden recibir la mercadería por camión, barcaza o tren. A su vez, la carga que llega puede ser granos para ser exportados o almacenados en su estado natural o para ser procesados, o pueden ser productos elaborados, como aceites y pellet. Asimismo, sus destinos son: directamente al barco, a depósito de almacenamiento o a las plantas procesadoras.

Por otro lado, en el Puerto Reconquista la descarga es siempre de camión y se realiza directamente a la barcaza porque el puerto no cuenta con depósitos para almacenar mercadería ni hay industrias cerca para traerla directamente.

Por lo tanto, podemos establecer que la hipótesis que sostiene que: “en comparación con las terminales portuarias del Complejo San Lorenzo – Puerto General San Martín que trabajan a su máxima capacidad, el puerto de Reconquista tenía en el año 2011 una capacidad ociosa importante debido a la carencia del dragado esencial para que circulen los barcos de carga y de la ausencia de una logística portuaria adecuada”, queda validada.

En efecto, la capacidad ociosa del Puerto Reconquista se debe a que el dragado natural y los pasos críticos que existen en el Riacho San Jerónimo no permiten que los remolcadores troncales, que son los que pasan por el Río Paraná, lleguen a este puerto. Entonces deben esperar en la conjunción del riacho y el río hasta que el remolcador menor trae las barcazas.

Por otra parte, la logística portuaria es muy pobre por lo que los movimientos en el puerto son lentos. Además las industrias están alejadas y deben hacerse cargo de llevar la mercadería al muelle cuando llegan las barcazas porque el puerto no cuenta con capacidad de almacenamiento. Por otro lado, los remolcadores menores se alquilan también al llegar las barcazas.

Si bien es cierto que la capacidad ociosa actual del puerto se debe principalmente a que no está habilitado, el transporte fluvial nunca fue de gran importancia para la región.

Asimismo, las comparaciones establecidas nos llevaron a conocer que las causas que originan la capacidad ociosa operativa en el Puerto Reconquista están relacionadas principalmente a la ausencia de voluntad política, tanto de las autoridades públicas como del ámbito privado. Esto se debe primeramente a que hace catorce años que la empresa Río del Norte S.A. tiene adjudicados los muelles del puerto y no ha realizado ningún tipo de inversión en infraestructura.

Como si eso no fuera suficiente, el Estado Provincial no tiene poder sobre las decisiones que se toman en el Puerto porque la mayoría de los miembros del Directorio pertenecen a la empresa que tiene la concesión. Entonces solo lleva el nombre de puerto público-privado pero en realidad es más privado que público.

Otra causa muy importante es que la descarga y la carga de la mercadería son lentas, por lo que aumentan los costos de personal, puerto e incluso barcaza. Asimismo, al no contar con capacidad de almacenamiento hay que estar pendiente de cuando van a estar las barcazas para enviar los camiones y contratar el remolcador.

RECOMENDACIONES

Por todo esto podemos decir que, aunque el puerto sea rehabilitado, si no se toman medidas y se mejora la situación del puerto, este no tendrá la importancia necesaria para lograr el desarrollo económico y social que se espera conseguir para la región. Sin inversión en infraestructura es muy difícil que la gente de la zona se interese en utilizar menos el transporte carretero para comenzar de cero a utilizar el medio fluvial.

Un camino a seguir para lograr que este puerto sea reconocido es tomar las experiencias de las grandes empresas ubicadas en el Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín e intentar imitarlas, tanto en el desarrollo de la logística, como en los espacios de almacenamiento.

Dado que el proyecto de mejoramiento de la Hidrovía Paraguay – Paraná se centra solo en el recorrido de estos ríos, se debe intentar por todos los medios que los accesos, tanto de Puerto Reconquista como de Santa Fe y Resistencia, sean considerados especialmente para el balizamiento y dragado. Si esto se lograra se aseguraría que pudiera entrar, por lo menos, un remolcador troncal de barcas.

Tomando en consideración los temas desarrollados en este trabajo podemos decir que lo que podría hacerse ya desde ahora es integrar la cadena logística para agilizar la operatoria del puerto. Para ello se necesita una inversión en espacios para almacenamiento de mercadería, conexión de estos con los muelles donde se cargan las barcas y una mejor disposición de la balanza y plataformas volcables para descargar los camiones, con cintas transportadoras que lleven la mercadería a los silos o celdas de almacenamiento.

La ubicación geográfica y estratégica con que cuenta el Puerto Reconquista lo convierte en atractivo para la transferencia de cargas tanto de removido internacional, principalmente con los países del MERCOSUR, como de cabotaje interno. Esto además le daría un importante reconocimiento al desarrollo productivo local y de toda la región.

GLOSARIO

- Armador: Persona o empresa que arma o dota un barco para su explotación comercial; aquel que utiliza un buque del cual tiene la disponibilidad, en uno o más viajes, bajo la dirección y gobierno de un capitán por él designado, de forma expresa o tácita.

- Astilleros: establecimiento donde se construyen y reparan buques.

- Cabotaje: tráfico marítimo en las costas de un país determinado; navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su Nación, sin perder de vista la costa.

- Corredor: mandatario que, como comerciante acreditado, actúa vendiendo o comprando por cuenta de uno o varios mandantes.

- Elevador: vehículo destinado a subir, bajar o desplazar, mediante un dispositivo especial, mercancías en almacenes, construcciones, etc.

- Expeler: subproducto de la molienda de oleaginosas.

- Fletador: en el contrato de fletamento, encargado de entregar la carga que ha de transportarse; exportador que contrata los servicios de un buque de tráfico eventual con el fin de realizar un embarque, particularmente de carga a granel.

- Granel: mercadería que tiene mucho peso y cuyo valor unitario es muy pequeño.

- Grapa: pieza de hierro u otro metal, cuyos dos extremos, doblados y aguzados, se clavan para unir o sujetar dos tablas u otras cosas.

- Hidrovía: Programa definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre.

- Hinterland: región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto alrededor del mismo. (Rúa Costa); territorio o área de influencia. Este concepto se aplica específicamente a la región o distrito interno situado tras un puerto o río, donde se recogen las exportaciones y a través de la cual se distribuyen las importaciones.

- In-out: movimiento de carga anual.

- Interfaz: Conexión física y funcional entre dos aparatos o sistemas independientes.

- Lastre: piedra, arena, agua u otra cosa de peso que se pone en el fondo de la embarcación, a fin de que esta entre en el agua hasta donde convenga, o en la barquilla de los globos para que asciendan o desciendan más rápidamente.

- Logística portuaria: se considera como una cadena que comienza en el lugar de producción de la materia prima y va hasta los centros de consumos en los países de destino.

- Manifold: parte del sistema de tuberías de cargue, descargue o manejo de productos, en el cual confluyen varios tubos y válvulas, por lo que también se le conoce como "múltiple de cargue".

- Pellet: pequeñas porciones de material aglomerado o comprimido; Pellet alimenticio: las porciones en las que suele presentarse el alimento balanceado para animales.

- Puerto: según la Ley de Puertos, ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptas para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas.

- Rada: Bahía, ensenada, donde las naves pueden estar ancladas al abrigo de algunos vientos.

- Tara: peso del camión sin mercadería.

- Tolva: Caja en forma de tronco de pirámide o de cono invertido y abierta por abajo, dentro de la cual se echan granos u otros cuerpos para que caigan poco a poco entre las piezas del mecanismo destinado a triturarlos, molerlos, limpiarlos, clasificarlos o para facilitar su descarga.

- Toneladas de peso muerto – TPM: medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo de una embarcación, cuyo valor se expresa en toneladas métricas.

- Top off: cuando los buques se cargan por completo en un solo lugar.

- Trasbordos: Trasladar efectos o personas de una embarcación a otra.

- UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development / Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo: principal órgano de la Asamblea General de la ONU para los asuntos relacionados con el comercio, las inversiones y el desarrollo. Los objetivos de la organización son maximizar las oportunidades comerciales, de inversión y desarrollo de los países en vías de desarrollo así como la asistencia en sus esfuerzos para integrarse en la economía mundial.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS:

- ❖ GRELA, Placido (1990) El estibador portuario. Rosario: El Remanso
- ❖ RUIBAL HANDABAKA, Alberto. (1994) Gestión Logística de la Distribución Física Internacional. Bogotá: Grupo Editorial Norma S.A.
- ❖ ORTIZ, Ricardo M. (1943) Valor económico de los puertos argentinos. Buenos Aires: Editorial Losada S.A.
- ❖ RUA COSTA, Carles (2006) Los puertos en el transporte marítimo. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya
- ❖ DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2001) 22º Edición. Madrid: Espasa-Calpe

LEYES:

- ❖ LEY NACIONAL DE PUERTOS NUMERO 24.093/92

DIARIOS Y REVISTAS:

- ❖ “El puerto tienen hoy una vergonzosa deuda social”. Diario Uno Reconquista, 30 de Noviembre de 2011.
- ❖ Oscar Díaz. “Hay que hacer mucha fuerza para el dragado al acceso a Puerto Reconquista”. Diario Sin Mordaza, Reconquista, 6 de Septiembre de 2010.
- ❖ COLOMÉ Rinaldo y GUMIERATO Lucas. Sobre los orígenes de la comercialización de granos en Argentina (c.1870 - 1920). Revista Institucional de la Bolsa de Comercio de Rosario. Rosario. N° 1508. Agosto 2009. Páginas 52 a 61.

INFORMES ESPECIALES:

- ❖ ARMADA ARGENTINA, Secretaría General Naval. Manual de Intereses Marítimos Nacionales. Subsecretaría de Intereses Marítimos, 2007.
- ❖ MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, Plan Estratégico. Proa al 2000. Sistema portuario en la región de Rosario: un análisis para la toma de decisiones estratégicas en la ciudad. Rosario. Universidad Nacional de Rosario, 1997.

SITIOS WEB:

- ❖ LUPIS, Julio M. Recordando... Nota I. E.A.P.Re., página de internet del Ente Administrador Puerto de Reconquista, sección Historia. Reconquista. 20 de Febrero de 1988. Disponible en: http://www.eapre.gob.ar/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=61&Itemid=92. Fecha de consulta: 05/12/11

❖LUPIS, Julio M. Recordando... Nota VIII. E.A.P.Re., página de internet del Ente Administrador Puerto de Reconquista, sección Historia. Reconquista. Disponible en: http://www.eapre.gob.ar/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=61&Itemid=92. Fecha de consulta: 05/12/11

❖Moiraghi de Pérez, Liliana E. Hidrovía: Análisis de los principales puertos del Río Paraná en la Mesopotamia, su desarrollo e importancia. Corrientes. Página de internet de la Universidad Nacional del Noreste. Corrientes, 2002. Disponible en: <http://www1.unne.edu.ar/cyt/2002/01-Sociales/S-044.pdf>. Fecha de consulta: 29/11/11

❖NUESTRO MAR, página de internet de la Fundación Nuestro Mar, sección Puertos. Disponible en: http://www.nuestromar.org/servicios/puertos/puertos_fluviales/pto_reconquista. Fecha de consulta: 15/07/11

ANEXOS

Observaciones realizadas en los recorridos por los puertos del Complejo San Lorenzo - Puerto General San Martín, los días:

- ✓ 27 de julio de 2011 a A.C.A.
- ✓ 02 de septiembre de 2011 a Vicentín
- ✓ 07 de septiembre de 2011 a Terminal 6
- ✓ 28 de septiembre de 2011 a Nidera
- 11 de octubre de 2011 a Cargill

CUESTIONARIO DE ENTREVISTAS EN EL COMPLEJO:

- ¿Cómo es el funcionamiento dentro del puerto?
- ¿Tienen planta industrial en este predio? ¿Qué fabrican?
- ¿Qué capacidad de almacenamiento tienen?
- ¿Qué capacidad de descarga tienen?
- ¿Cómo es el circuito de descarga?
- ¿Qué se hace con la mercadería no conforme?
- ¿Cuáles son los medios por los que llega la mercadería?
- ¿Qué capacidad de carga tienen?
- ¿Cómo se realiza la carga? ¿Qué mercadería pueden cargar?
- ¿Qué buques cargan desde este muelle?
- ¿Tienen alguna restricción por el lugar donde están ubicados?
- ¿Cómo las solucionan?

Observación del Puerto Reconquista y entrevistas sobre este y la situación actual de las exportaciones a los países limítrofes:

- ✓ 11 de noviembre de 2011 y 06 de marzo de 2012 a la Sra. Silvia Macaro
- ✓ 08 de noviembre de 2011 y 09 de marzo de 2012 al Sr. Luis Martínez

CUESTIONARIO DE ENTREVISTAS SOBRE EL PUERTO RECONQUISTA:

- ✓ ¿Cuál es la situación actual del puerto?
- ✓ ¿Cómo funcionaba el puerto?
- ✓ ¿Cuándo y por qué se deshabilitó?
- ✓ ¿Se tomaron medidas al respecto? ¿Qué se hizo?
- ✓ ¿Quién tiene la concesión? ¿Por cuánto tiempo?
- ¿Puede alguna persona ajena a esta empresa disponer de los servicios del puerto para transportar mercadería?
- ¿Qué capacidad de almacenamiento tiene el puerto?
- ✓ ¿Cómo llegaba la mercadería al puerto?
- ✓ ¿Cómo se realizan la descarga y la carga?
- ✓ ¿Qué capacidad de carga tienen?
- ✓ ¿Dónde esperaban las barcazas? ¿Y los remolcadores troncales?
- ✓ ¿Tiene el riacho buen dragado para que circulen las barcazas?
- ✓ ¿Qué expectativas hay con respecto al futuro cercano? (cinco - diez años)