

**ACADEMIA DEL MAR****ACTA DE LA SESION PLENARIA ORDINARIA N°77.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 28 de septiembre de 2004, siendo las 18 horas se inició la septuagésima séptima Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Doctor Oscar R. Puiggrós y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

N° 06: Clte. Francisco N. Castro;  
N° 18: Cap. de Nav. Néstor A. Domínguez ;  
N° 40: Clte. Edmundo J. Schaer;  
N° 38: Vicealte. Julio Italo Lavezzo;  
N° 37: Doctor Alfredo De las Carreras;  
N° 35: Ing. Humberto R. Ciancaglini;  
N° 33: Señor Julio C. Bazán;  
N° 27: Doctor Mario Cámpora;  
N° 25: Cap. de Frag. José Guillermo Zuloaga;  
N° 19 : Alte. Jorge O. Ferrer;  
N° 17: Señor Pedro A. Fox;  
N° 13: Clte. Jorge J. A. Palma;  
N° 11: Arq. Hernán Alvarez Forn;  
N° 10: Ing. Fernando Vila;

**AC. PRESIDENTE:** En la última reunión, a raíz del decreto del Poder Ejecutivo modificando el tema de las banderas de conveniencia, hubo una conversación, hubo entusiasmo por el tema y generalmente cuando hay opiniones diferentes se suscita un debate y como el Académico Fox había expresado su punto de vista y no era compartido con otros invitados, nos pareció que convenía ampliar hoy el tema. Le voy a pedir al académico Fox que hable exactamente unos 15 minutos. Si algún invitado de honor que tenemos aquí tiene alguna opinión, me gustaría que la expresara.

**AC. FOX:** Comenzaría diciendo que estos últimos 30 años hemos perdido el control del conocimiento de los cambios bruscos que han sucedido. En un momento determinado, a pesar de que comenzó un 1974, yo estaba presente como empleado en la UTA y estaban tratando el tema del transporte multimodal. No existe ningún convenio internacional en relación con ese tema, la Argentina tiene su propia ley, pero lo grave es que los asesores que deben asesorar a los señores legisladores, en un párrafo de transporte multimodal inexistente en la comunidad europea y en Estados Unidos; en Argentina existe. Decía que por la operación multimodal se percibirá un solo flete, un solo número; y me pregunto: ¿dónde está la trampa?.

**AC. PRESIDENTE:** Cuando habla de “multimodal”, ¿a qué se refiere?

**AC. FOX:** Siempre en un transporte multimodal está el marítimo como base. El flete marítimo, por razones de fuerza es monopólico y en dólares, nadie puede tomar ninguna medida. Europa a través de sus propias regulaciones, protesta, pero como ahora son todos monopólicos en los países desarrollados, los que deberíamos protestar somos nosotros pero no tenemos derecho ni posibilidad. Si antes era marítimo “puerto a puerto”, ahora es más grande, es “puerta a puerta”. Siendo un flete único, perdimos el control; dentro de mi país no puede haber un “dumping”. Además en la Argentina el 90% de las transacciones comerciales se hacen en condiciones FOB

y CIF y en esos contratos jamás se puede emplear un conocimiento de embarque, un papel multimodal, porque entre el FOB y el CIF, cada parte tiene su responsabilidad; yo sería un loco si hago un transporte multimodal FOB o CIF.

Si ustedes leyeran todas las cláusulas INCOTER de París, verían todas las posibilidades de compra-venta y si se compra FOB o CIF no puede haber transporte multimodal y menos con una ley que no existe. Me pregunto: ¿porqué no existe en Estados Unidos? Y respondo: porque la legislación terrestre que tienen es moderna. Nuestro código de comercio es de la época de las carretas. Lo que hizo Estados Unidos es adecuar para hacer todo con el ferrocarril y disposiciones para hacer el transporte y todo ésto ha llevado a la concentración. A los buques de 10.000 TEUS les sobran espacios, pero no tienen por que tomar las cargas de los países del sur.

**AC. PRESIDENTE:** Me interesa precisar que lo que usted nos explica y critica es una legislación argentina que está sometida en los hechos a un monopolio del norte en materia de transporte multimodal, ¿es así?

**AC. FOX:** No es de aplicación pero hay algunos vivos que la aplican porque está también el comerciante que quiere hacer algo de vivo. El problema más serio de la Argentina es que tienen billones de dólares de pérdidas en Estados Unidos y Europa en robos y hurtos por falsificar información. La Aduana tiene que tener todos los papeles para poder chequear si todos son correctos. Hoy mostré una empresa de navegación holandesa que desapareció como empresa fantasma. Era una empresa seria quizás, que trabajó con barcos chiquitos que no vienen a Buenos Aires, pero se hace aparecer como si vinieran, el buque que salió de Buenos Aires y va a cualquier lado pero menos al Asia descarga en Las Palmas y toman la carga de un barco chico la pasan a un “feeder” que se lleva la carga total. La reciben allí según el derecho marítimo de la Escuela de Náutica; el conocimiento de embarque lo tiene que llevar el barco, no se lo puede entregar a un tercero pero a éstos no les importa porque hoy no se gana por el flete marítimo sino por el “interland” y mucho más si toda esta operación es entre terceros países, este flete más uno del “interland”, más uno del otro interland en dólares. Este, ¿no representa un ingreso de divisas más importante que la mejor mercadería del mundo?. No hay mercadería de comercio exterior que pueda superar la jerarquía que tiene ese ingreso de divisas para el país.

Todo el mundo habla de comercio exterior, los que están en el transporte hablan de comercio exterior e internacional o tráfico cruzado. Cuando un barco sale de Buenos Aires para Alemania y pasa por Santos, es del comercio internacional, es ingreso de divisas puras, hace a la balanza de pagos de mi país.

**AC. PRESIDENTE:** Tema del decreto de la última sesión sobre la construcción de buques argentinos.

**AC. FOX:** La primera observación fue que si bien esto es importante por el decreto, en relación con que un comité analice lo que está pasando en el mundo y la verdad, no sirve casi para nada. Sirve para los barcos que van por la Hidrovía, para algún remolcador que va a tener que poner la bandera argentina y va a servir para los astilleros Tandanor y AFNE que construyen barcos para el cabotaje pero que a nadie se le ocurra hacer un barco de cinco mil contenedores.

**AC. PRESIDENTE:** Cuáles serían los obstáculos?

**AC. FOX:** No tenemos gradas ni técnicos, los astilleros que hacen esos barcos manejan el 90% de las construcciones navales, tienen barcos trabajando todo el tiempo con tecnología de primera, no tenemos ese tipo de astilleros, sí los tenemos para los barcos de cabotaje. Pero

ocurre que, al mismo tiempo, algunos quieren matar al cabotaje como algunas publicaciones que impulsaron a los barcos para que no sean de aplicación. No creamos que eso va a resolver el problema total porque al día de hoy el tráfico de cabotaje tampoco lamentablemente lo vamos a poder manejar. Supongamos que yo tengo un barco argentino para el cabotaje; ¿que transporte ahí? salvo que sea granelero, o líquidos, o petrolero,.... porque eso no se modificó en 30 años, la filosofía comercial y la técnica no se modificó, mientras que en los países que tienen el dominio del mundo sí. Entonces si yo tuviera un buque porta- contenedores lo pongo nuevo en el cabotaje, pero resulta que no puedo hacer nada y ¿porqué?. Si me regalan 1000 contenedores, 500 los envío para Estados Unidos, otros para otro lado, pero no los puedo re-entregar, hay un mundo de contenedores vacíos. El hecho es que la toma o entrega de un contenedor se modificó en el mundo. En el caso de los petroleros y los graneleros el cambio no fue tan grande. Pero, en el caso de los contenedores lo tenemos que pensar desde el principio, desde atrás. Hay que sacar la Ley de la Marina Mercante y no sé en qué puede ayudar.

**CAPITAN DE NAVÍO BARIDON:** Yo no coincido en absoluto con usted, salvo en algo como lo último que dijo que estaba en contra del decreto N°1772 y si este decreto lo anula, estoy de acuerdo en eso también con usted. Pero, si ustedes recuerdan la reunión anterior, yo dije que este decreto tenía dos partes, una que tiene que ver con el tema de la marina mercante porque obliga a volver a la bandera a los buques y dije que de acuerdo a la opinión recogida entre los armadores estimo que no les preocupa el tema de la industria naval sino el recurso a la bandera de los buques. La incoherencia entre que las tripulaciones tienen que regirse por la legislación argentina, en eso no me quiero meter mucho, no quiero irme de lo que sé, que es sobre la industria naval. Quiero dejar claro que sí tenemos capacidad de hacer buques en la Argentina, se ha hecho el “Silveira” y el “Ingeniero Huergo” de 85 mil toneladas cada uno y de 200 metros de eslora. Además en la Argentina se hizo un destructor como “Santísima Trinidad” que es lo mejor de lo mejor y se lo hizo en nuestro país con la exigencia de que se hiciera igual que en Inglaterra. Me duele que se diga que en la Argentina no tenemos técnicos, ni capacidad, hoy se hace un astillero desde cero con 60 ó 70 millones de dólares, que hoy no estemos capacitados para hacer cierto tamaño de barcos es porque no está la inversión, se tarda menos de dos años.

Vamos a ser objetivos, en Argentina se hicieron buques con el nivel del Destructor “Santísima Trinidad”, se exportó el tercer buque de Río Santiago que salió tan bien que a los 12 meses tuvo que devolver el 5% porque en 12 meses no perdió un solo día de puerto ni de navegación porque nunca tuvo un problema y recibimos por escrito las felicitaciones y se encargó un segundo o tercero y faltó un cuarto más y no estoy de acuerdo que no tengamos ni técnicos ni capacidad.

El decreto 1010 dice que no se va a impedir que los buques grandes que tengan menos de 10 años naveguen y explicita que los buques chicos como son las barcazas, remolcadores sean hechos en la Argentina y posiblemente eso quizás aumente los fletes y traiga algunos problemas, pero el mundo tiene que decidir si da trabajo o no a sus propios países.

En todos los astilleros grandes del mundo, se los construye muy lejos de las grandes ciudades porque de esa forma cuando no hay trabajo, si el Estado no pone plata, 20 mil personas se quedan sin trabajo; en el tema de la industria naval es necesario, no existe intercambio de mercadería sin transporte marítimo; se siguen haciendo aún cuando nadie gana plata haciendo buques. El problema no es si tenemos capacidad o no.

**AC. CASTRO:** En una oportunidad el contraalmirante Marin fue quien diseñó el astillero y su obra maestra fue la Fragata “Libertad” que, en alguna medida, fue un modelo. El diseñó el casco tomando una serie de medidas y, cuando hizo la Fragata “Libertad”, tomó todas las medidas para que el casco resistiera el mar y así es como hoy en día dicho buque ganó todas las regatas en las que participó.

**AC. DE LAS CARRERAS:** Yo no sé nada de esto pero he leído algo, quisiera saber de esos dos barcos cuándo fueron hechos?

**CAPITÁN DE NAVÍO BARIDÓN:** Hace 20 años.

**AC. DE LAS CARRERAS:** Porque yo he visto un noticiero de cómo se fabrican en Corea del Sur los barcos, yo creo que hacen buques de un tonelaje de más del doble de los buques que hacen los ingenieros nuestros. Los arman muy rápido porque lo hacen por partes en diferentes lugares y luego los ensamblan, yo pienso que son mucho más baratos. Allá el trabajo es muy artesanal, no industrial, y el problema acá es industrial. Mi pregunta es si estamos en condiciones de competir con esa gente.

**AC. FOX:** La persona que estuvo en contra la impulsó el chileno Menéndez y por estar a favor (lee) El primero en contra del decreto N°1772 fui yo y me tuve que retirar del primer Centro de Armadores. Estos los saco de las Naciones Unidas: respecto a la construcción de los buques porta-contenedores, en Asia los astilleros tienen el 86% de la construcción donde el 62% es por parte de tres astilleros, las gradas el 13% y norteamericano y submarino el 1% y hablo de barcos porta-contenedores. Por nuestra parte, insisto, estamos capacitados para hacer barcos medianos porque los grandes no estamos aptos para eso por ahora, porque pensamos en marina mercante, si son tan eficientes pueden trabajar en cualquier lado. Podemos hacer buques graneleros para lo fluvial y cabotaje y llegará el momento más adelante. Tenemos instalaciones con maquinarias ociosas, tenemos que trabajar las 24 horas del día para poder competir.

**CAPITÁN DE NAVÍO BARIDÓN:** Estamos en capacidad de hacer cualquier barco y ello no es económico, pero el hecho de la decisión de si vamos o no a hacer barcos, no pasa de lo económico. En Holanda, hace 7 ó 8 años se ganó en Costa Rica para hacer un remolcador. La India tiene el 80% de subsidio pero entiendo que nadie gana plata haciendo barcos, no hay un solo astillero en el mundo que haga grandes barcos que gane plata, pero se siguen haciendo porque son necesarios, por un mecanismo financiero y se tiene a la gente trabajando.

**AC. DE LAS CARRERAS:** Yo he leído un artículo estando de viaje, muy interesante, que se aplica a la Argentina pero se refiere a Europa y a la industria naval y dice que Europa no puede competir más, porque tiene muchas cargas sociales, muchas jornadas como tiene Francia, de 36 horas, lo que ha encarecido la industria. Todos los asiáticos que tienen menos salarios compiten mucho y nosotros tenemos el mismo problema, acá hay cargas sociales formidables, en Europa la salud es gratis, en China y Corea del sur no les importa; es decir, es muy difícil competir y a la Argentina le resulta difícil. El sindicalismo defiende al que tiene trabajo pero no deja entrar al mercado laboral.

**AC. DOMINGUEZ:** Respecto a los destructores “Santísima Trinidad” y “Hércules”, este último construido anteriormente en Inglaterra, yo participé de esos dos proyectos dedicándoles 8 años de mi vida y quiero decir, en beneficio de los técnicos argentinos, que fue un verdadero desafío tecnológico. La industria naval militar plantea problemas mucho más sofisticados que la industria de los buques mercantes y los argentinos que estuvimos en Inglaterra logramos lanzar misiles en forma positiva antes que el destructor inglés “Sheffield”, que había salido del mismo astillero Vickers seis meses antes, haciendo todo el proceso de mar o sea todas las pruebas de arquitectura naval en el sentido de la propulsión, que llevaban un mes, mientras que las pruebas de sistemas de armas y electrónicos llevaban 12 meses. Esto muestra que la complejidad está

demostrada en esa proporción, era muchísimo más complejo armar el sistema electrónico y de armas del buque y probarlo que hacer la construcción del casco y la propulsión. En las dos tareas, los técnicos argentinos pudieron superar la construcción y las pruebas del “Hércules” en Inglaterra y después transferir la experiencia a la construcción y pruebas del “Santísima Trinidad” en el país. En el Astillero Río Santiago de AFNE tuve la oportunidad de transferir lo aprendido en Inglaterra y de seguir el proceso desde las pruebas de computación hasta las de lanzamiento de misiles y este buque funcionó tan bien, o mejor, que el “Hércules” que como dije, fue construido en el astillero Vickers en Barrow-in-Furness de Inglaterra. Todo esto prueba que la capacidad tecnológica y técnica de los argentinos es satisfactoria cuando son sometidos a una construcción de un buque de tecnología avanzada para la época. Si se paralizan los astilleros ello se va perdiendo gradualmente y es muy difícil recuperarlo después. Han pasado veinticinco años y no sé de la situación actual al respecto.

Me preocupa porque escuché decir al Ministro de Educación, que muchas escuelas técnicas durante este proceso de privatización en la Argentina se cerraron. Con una medida tal se ha creado un bache histórico de formación de técnicos en la Argentina, No sé si en los próximos años en la Argentina, si quisiéramos hacer un buque como la “Santísima Trinidad”, realmente lo podríamos hacer.

**AC. FOX:** La Escuela de Náutica “Manuel Belgrano” fue considerada una de las mejores de las marinas mercantes, a ella han concurrido cadetes de todas partes de Latinoamérica, pero hoy lamentablemente no tenemos ni siquiera profesores; 30 años que se perdieron. ¿Quién enseña hoy?, tenemos una Universidad de la Marina Mercante que da vergüenza porque se quedaron en la época de los años 60 ó 70 del siglo pasado.

**AC. ALVAREZ FORN:** La industria naval que tenemos hoy, deportiva y de lanchas es excelente. En este momento hay dos astilleros que están haciendo acá, grandes veleros y cascos con la técnica más moderna con elementos que se están comprando en Europa. Estamos muy bien conceptuados y se hacen contratos para vender a los europeos que se los llevan para allá. La Universidad de Quilmes tiene un departamento náutico de donde han salido proyectos excelentes que se han exportado al mundo y por ese lado estamos bien, es artesanal y es interesante la técnica a dónde se ha llegado.

**AC. PRESIDENTE:** No es fácil hacer una síntesis porque da la sensación que hasta hace poco tiempo en la industria naval como en otras industrias, ha habido una tecnología en Argentina, sobresaliente. Nosotros no podemos dudar que los argentinos nos caracterizamos por la imaginación en ciertos niveles y en ciertas áreas, y ésta parece ser una manifestación que pareciera no ser contradicha. De ahí surge otro aspecto, el de si la nación argentina debe financiar la construcción de barcos que en todas partes del mundo se hace y si esa financiación es económicamente conveniente, habida cuenta que entre otras cosas hay una competencia muy perjudicial por las leyes sociales de los obreros y de los que están en el tráfico del comercio internacional.

He hablado con alguna gente que yo sé que venía estudiando el tema hace rato, y se inclinan en este momento por una cierta moderación y prudencia porque dicen que la Argentina no está en este momento en condiciones de financiar la construcción de barcos porque ese servicio sale mucho más caro que entre los chinos, coreanos, etc. De modo que me parece que el tema está bastante desarrollado pero admite un análisis más prolijo; yo me siento muy contento por haber escuchado opiniones no coincidentes en algunos aspectos y creo que nadie ha descuidado la capacidad tecnológica de los argentinos para construir barcos, ya sea de calado o de capacidad más importante que los militares o los deportivos, pero está el otro aspecto, en un país como la

Argentina que en este momento está económicamente muy deprimido, parece difícil afrontar la financiación de barcos que no sabemos si podrán ser utilizados comercialmente con éxito. No sé si es una visión correcta o no, me gustaría saber si están de acuerdo.

**AC. LAVEZZO:** El tema más que por la industria naval entraba por el tema fletes;. Todo nuestro comercio exterior, más aún, todo nuestro comercio internacional donde somos competitivos, requiere estrictamente del comercio naval y hemos perdido una de las industrias más importantes. Entonces me pregunto: ¿qué tendría que legislar ese decreto para recuperar los fletes?. La financiación de los buques no es problema. Venimos perdiendo los fletes año tras año y también la Escuela de Náutica; si hubiera necesidad de fletes, habría necesidad de esa escuela. El tema es que los fletes son la industria más importante del mundo. Cuando uno toma los valores que factura cada país en sus exportaciones, el número 1 son los fletes, no es la industria aero-espacial, entonces, ¿cómo podemos hacer para tener los fletes?. Esto es muy difícil, ¿hacia dónde tenemos que ir?.

La cuestión es cómo los obtengo, si yo quiero obtener fletes los puedo subsidiar, que me va a resultar más barato que perderlos; si yo recupero el flete y me sale caro para las cargas sociales lo puedo subsidiar porque lo mismo siguen ingresando divisas. No me preocupa el subsidio, sí los fletes.

**CAPITÁN DE NAVÍO BARIDÓN:** Coincido totalmente porque es lo primero que aprendimos y yo les diría que hay dos motivos, primero: tenemos que ser un país industrial, los fletes van porque tenemos que producir, y segundo: nunca nadie va a tener un barco acá si no gana plata.

**AC. FOX:** Me preocupa y yo sólo no llego a ningún lado, mi preocupación es que se está estudiando en Estados Unidos lo que ellos llaman “los mapas”. Los tienen divididos en ferrocarriles, etc.; no hablan de buques, lógicamente este es un estudio hecho por cualquier cantidad de empresas especializadas. Inclusive los expertos de la propia administración americana, que estuvieron en Argentina y Latinoamérica y que vinieron muy infantilmente para ver cómo era el tema aquí y estudian ahora como debería ser en Latinoamérica y yo no tengo respuesta porque acá está el tema de los fletes. Quiero que se comprenda que en este transporte multimodal, si yo tengo el mejor puerto del mundo con las mejores características, el que maneja ahora el conocimiento multimodal no es como antes, ahora entra el comprador y vendedor, hay un tercero y si a él le interesa que la carga vaya, es un interés del manejo total porque así es el acuerdo con Ferrocarriles. Esta gente está estudiando cómo van a hacer “el mapa” y qué produce cada sector y qué sería lo más conveniente para ellos. Dentro del ALCA no está puesto que tenemos que defender nuestras importaciones y exportaciones y que alguien fabrique “los mapas”; hay gente que está trabajando, yo sólo no puedo hacer nada, más que leer.

**AC. LAVEZZO:** Completando lo anterior, en el comercio internacional lo primero son los fletes en volumen y en dinero, y segundo las materias primas.

**AC. PALMA:** Hago moción para que esto continúe en la próxima reunión.

**AC. PRESIDENTE:** Lo vamos a pensar, muchas gracias, doy por finalizada esta reunión.