

ACADEMIA DEL MAR.**ACTA DE LA SESIÓN PLENARIA ORDINARIA N°12.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 26 de agosto de 1997, siendo las 18, se inició la duodécima Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Contraalmirante Fernando A. Milia y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

- N° 3: Contraalmirante Jorge A. Fraga;
- N° 18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez;
- N° 12: Señor Enrique Pugliese;
- N° 6: Contraalmirante Francisco N. Castro;
- N° 17: Señor Pedro A. Fox;
- N° 9: Contraalmirante Juan H. R. Questa;
- N° 14: Señor Elvio Baldinelli;
- N° 20: Doctor Remo Entelman;
- N° 25: Capitán de Fragata José G. Zuloaga;
- N° 11: Vicealmirante Leandro M. B. Maloberti.

Ac. PRESIDENTE: Vamos a comenzar la sesión del día de la fecha; hay pocas noticias administrativas, una de interés se refiere a la parte burocrática de los libros y demás, que está en marcha; tenemos el balance hecho en limpio y se está pasando a los libros rubricados, de manera que en septiembre u octubre llamaremos a una Asamblea para aprobarlo junto con la modificación que tratamos la otra vez en relación con el Estatuto. El segundo anuncio es que ha sido el último Comandante de la Fragata "Presidente Sarmiento", el Académico Zuloaga, quién sugirió hacer una visita a ése buque que en este año cumple su centenario. Sería el 7 de octubre alrededor del mediodía y almorzaríamos allí. No se pueden quejar por falta de preaviso. La invitación es con acompañantes que no sean menores de 12 años. Si alguno de los académicos quiere traer visitas de tipo familiar, con mucho gusto se les ofrece esta posibilidad. El almuerzo será informal y colocaremos una placa recordatoria de la visita de la Academia. El buque no dispone de muchos medios para la gastronomía. Luego de una visita por el buque , a partir de las 11 y 30 hs., haríamos la entrega de la placa en la Cámara del Comandante y, luego, en la Cámara de Oficiales tendrá lugar el convite. Es posible que la ceremonia sea presidida por el Vicepresidente 1°, el Académico Roberto Guyer, porque puede ser que yo me encuentre en los EE.UU. y no llegue a tiempo.

Tenemos dinero suficiente para ello y pretendemos que cada uno vaya por sus propios medios hasta el buque.

Nos toca en la sesión de hoy discutir el Cuaderno Talásico presentado por nuestro Académico Pedro Fox. Como la persona que tenía que dirigir el debate, el Académico Puiggrós, está a pundo de ser intervenida quirúrgicamente y para no darle sorpresivamente a nadie dicha responsabilidad, me haré cargo yo de ésa función.

Recuerdo que las reglas de juego son iniciar el debate con la exposición, por parte del autor del Cuaderno Talásico, de la filosofía o enfoque general de su trabajo, luego, si hubiera

comentarios por escrito, se les dará prioridad para su exposición y, finalmente, quién les habla recibirá los pedidos para el uso de la palabra.

Ac. FOX: Este trabajo yo lo asemejo a una pelota para jugar al pato. Esto es así porque tiene varias agarrederas. Se podría tomar la del comercio, la del transporte (en sus varias facetas, incluyendo el multimodal), la de la tecnología, la de los puertos, etc. Hay una ligazón entre estos elementos que están en esta filosofía de trabajo.

Yo creo que el contenedor, dado que hablamos de las cargas globalizadas, ha sido el factor que lo ha revolucionado todo, desde las antiguas reglas de compraventa históricas hasta el viejo conocimiento de embarco de puerto a puerto, que todavía seguimos utilizando, y el cambio tecnológico que el contenedor permitió. El multimodalismo es sinónimo de transporte, filosofía de transporte, que yo expresé en inglés, de acuerdo con las definiciones que mejor aconseja la UTA en el año 1996 para evitar confusiones. Como en la Argentina no existen legislaciones adecuadas no están definidas algunas palabras y yo me limito a expresarlas en inglés para evitar interpretaciones erróneas. El contenedor fue el que permitió el transporte multimodal y el crecimiento de los barcos en sus dimensiones. Se pensó en puertos estratégicos, pero ello va decayendo a través de los acuerdos bilaterales de transporte y la gestión del MERCOSUR. La fuerza del transporte multimodal la tienen hoy en día dos entes: uno constituido por las grandes empresas navieras que manejan más de mil millones de dólares con más de 1.000 contenedores y barcos para hacer su transporte y otro en que figuran los grandes que van a quedar si se analiza lo que viene sucediendo.

Yo recibí ayer una carta de Panamá y es impresionante la cantidad de capitales que operan en esto. Actualmente hay 150 bancos instalados, compañías de aviación (las más grandes del mundo) y los dos puertos capitales. Es decir que se está trabajando para el transporte y el contenedor lo permitió. Por eso es que la filosofía que se llevó a cabo es la de éstos grandes barcos que obligan a modificar los puertos, a cambiar las grúas, a tener mejor calidad y disponer de mayor extensión en la proximidad de donde está atracado el buque. He visto algunos proyectos en Barcelona y en Bilbao. Es impresionante cómo se aceleró el cambio de las grúas, que ahora tienen un brazo de 58 metros para poder levantar los contenedores de los futuros barcos coloso. Hoy en día ya hay barcos que transportan 6.000 contenedores.

Todo esto significa un tremendo cambio y ello afecta la compraventa. Históricamente los países como los nuestros, en los años 30 ó 40 (cuando comenzaron las reglas), no sabían comprar. Más adelante Israel revirtió la situación; los norteamericanos colocaban la patente del auto y lo publicitaban. Después se aprendió a comprar FOB (Free-On-Board) y ahora se está yendo de puerto en puerto. El verdadero multimodalismo sería por ejemplo, Stuttgart-Ascochinga-Córdoba, pero el que maneja el respectivo documento es el que determinará por dónde sale la carga, luego, en el puerto del sur, se va a descargar a Buenos Aires en la terminal y con los elementos que se van a utilizar para llevarla a Córdoba. Quiere decir que este gran cambio mundial, que la globalización ha permitido, fue posible porque el contenedor lo apuró. Quizás no hubiera sido tan acelerado si no existiera el contenedor; porque los que inventan las reglas de compra-venta son los abogados. Hoy comprar FOB puede ser fácil, pero comprar en Stuttgart quizás no, o lleve algunos años el llegar a tener la capacidad de manejarse con un operador de Stuttgart para llegar a Ascochinga. Si en un puerto de aguas profundas las aguas no son tan profundas como los canales, en la práctica, los barcos con contenedores (que pesan entre 10 y 12 toneladas) no calan los 40 pies que

serían convenientes para el país para evitar una doble escala. Pero esto sí que obliga a algo importante: tener los espacios que necesita el buque. Es aquí donde radica el tema del transporte multimodal. El ferrocarril está en todas las partes del mundo, sobre todo en los EE.UU. donde tiene la ventaja de salir al Atlántico y al Pacífico y tiene una red ferroviaria tremendamente importante. Pero son estos grandes colosos los que imponen la logística. Es un error pensar que somos nosotros los que haremos la logística. Si una carga está en Mendoza, la lógica dice que debe salir por un puerto chileno pero, en el futuro, los que harán la logística serán los que con sus barcos y sus fusiones van a medir el resultado de sus viajes. Por otra parte hay un crónico exceso de barcos. Hace más de 15 años que sobran barcos. Siguen sobrando en el tráfico hacia el sur y se han dado cuenta que, si entran en el interior el flete se les multiplica en una relación de 1 a 3. Se triplican sus ingresos y esto está haciendo que sobren espacios y que busquen la posibilidad con las cargas norte-sur sin ser captados por los puertos de trasbordo. Puede ser la costa este americana, puede ser Panamá y las compañías navieras también se acercan. De ahora a un cierto número de años, tendremos en nuestro tráfico la posibilidad de hacer el transporte común norte-sur, el modal con un sólo medio de transporte más el multimodalismo a Europa. Argentina, que acepta los que están en el país y que hacen de este a oeste, muestra un multimodalismo horizontal, como lo es el de Japón a EE.UU. Es evidente que va a haber muchas cargas que, a costos menores, serán transportadas a puertos claves. Puede ser un puerto de Brasil, alguno de Chile (a pesar de que yo digo que Chile no tiene posibilidad de crecimiento porque tiene la Cordillera de los Andes que le quita espacio). Distinto es si hablamos de graneles, Brasil, hoy tiene los puertos más caros del mundo, dado que está en 600 dólares, y la Argentina los tiene dentro de los más baratos. Pero hay un problema: ¿qué va a pasar de ahora a 10 años?. Un barco se amortiza en 10 a 20 años, depende del país que lo usa. De alguna manera, quien proyecta puertos debe pensar con un siglo de anticipación. La preocupación que yo tengo es que nuestro puerto no tiene las profundidades adecuadas ni el pulmón para la descarga, hay centenares de depósitos fiscales en el Gran Buenos Aires porque antes allí se efectuaba la carga. Hay más movimientos, más traslados, más posibilidades de robo y a ello se suman los problemas aduaneros.

El problema de fondo reside en dónde hacemos ingresar las divisas. Esto partiendo de la base de que no tenemos Marina Mercante y que no podemos competir. Me pregunto: si ya no la tenemos por distintas razones de la cadena de transporte multimodal ¿podemos manejar algo?. Yo estoy pensando que la Argentina, o los propios argentinos podrían participar en las cargas regionales. Si yo tengo una concesión tengo un techo del que no me puedo mover; pero pienso que me gustaría mover más cargas regionales y tengo que modificar para eso toda la filosofía de los ferrocarriles. Los barcos cargan y descargan en un día o en un medio día, son buques importantes. El tema es qué nicho vamos a poder manejar. La historia comienza después de la famosa ronda de Tokio. En la última reunión de Montevideo; donde se tendría que haber conversado del tema de los bienes simultáneamente con el de los servicios no se hizo. Si uno compara hay una mayor flexibilidad en los servicios. Mi error técnico, cuando yo discutía estos temas fue considerarlos en forma aislada. Debo analizar el valor FOB de la mercadería más el flete. La parte agrícola en Europa, por ejemplo en Francia (donde se subvenciona con inversiones siderales el valor), era de 350 mil millones de dólares. Esto equivale a casi toda la deuda externa de Latinoamérica. Al haber negociado los servicios y los fletes, creo que debemos hablar de mejorar los productos que ingresen más las mercaderías nuestras y las regionales.

No veo otra solución para los ingresos de divisas. Este es el enfoque que yo quise dar a este trabajo.

Ac. PRESIDENTE: Muchas gracias, es un aporte que le agradecemos.

Ac. FRAGA: Esto que expresó el Académico Fox debe movernos a la reflexión. Habida cuenta del incremento del tonelaje, del tamaño y calado de los grandes graneleros que ya están operando en el hemisferio norte y la carencia de puertos de aguas profundas en nuestro país. Los buques tipo PANAMAX, nos informa el Cuaderno Talásico N°7, están siendo reemplazados por los conocidos como "POST-PANAMÁ", "OVER-PANAMAX", "tipo Cape Size" o "Colosos". Estos buques superan holgadamente las 100.000 toneladas, tienen esloras de más de 300 metros y mangas de 46 metros; por lo cual, no sólo no pasarán por el canal de Panamá, sino que serán muy difíciles de maniobrar en el canal Mitre y el Paraná de las Palmas. Sus calados, superiores a los 42 pies, hacen también muy improbable que puedan arribar a los puertos de la Hidrovía en el área de Rosario.

También surgirán impedimentos en caso de mantenerse el gálibo previsto para el puente entre Colonia y Buenos Aires, lo cual también incidirá en la posibilidad de entrada a Buenos Aires de los grandes portacontenedores, de similares tamaños y también su pasaje a la Hidrovía.

Estimo que el tema debe ser objeto de un análisis inmediato para determinar si los gastos que se están efectuando para dragar la Hidrovía, contranatura, y los previstos para la construcción del puente al Uruguay y el de Rosario a Victoria no deberían conducir a la necesidad de construir un puerto de ultramar en la boca del Río de la Plata, como ya ha sido propuesto, o en la Laguna de Rocha, como lo oferta el Uruguay. Todo ello con vistas a una solución eficaz y definitiva para el futuro del comercio marítimo de nuestro país.

Yo creo que ésto no va más y que llegó el momento de replantearlo; tal vez la Academia podrá sugerir a la Armada que sea tenido en cuenta porque seguimos pagando con resultados muy inciertos.

Ac. ZULOAGA: Es interesantísimo el trabajo del Académico Fox. Apareta ser futurología. La República Argentina, por distintas razones, está llegando a una dimensión de comercio exterior que alcanza al orden de los 60 o 70 mil millones de dólares de ida y vuelta. Sin embargo no tenemos un sólo puerto que reciba los barcos que él mencionaba; es decir, un barco de 6.000 contenedores no cabe en ningún puerto argentino en este momento. Como gran triunfo de la Agencia Marítima Delfino entra un porta-contenedores con 1.100 contenedores y ya están abarrotados; imagínense ustedes que pasaría con un barco de 6.000 contenedores.

Entonces, yo pienso que acá hay un problema tremendo de no estar preparados para la circunstancia que el país debe afrontar hoy. No hay justificación legislativa para atender los seguros, para atender los famosos fletes que se negocian con Europa, entonces, desgraciadamente, si no nos adecuamos jurídica y estructuralmente para manejar un sistema multimodal con el cual afrontar el mundo en forma global, estamos destinados a ser los segundones de Brasil. Esto sería así porque no tendríamos un sólo puerto en condiciones de afrontar un futuro como el que menciona el Académico Fox en su trabajo.

Ac. CASTRO: Es evidente que nosotros estamos en el cuello de botella por el problema de los puertos y mi pregunta es respecto a si existe la posibilidad de desarrollar, en un plazo relativamente breve, un sistema que permita que lleguen los buques a un determinado lugar del Río de la Plata porque, de lo contrario, vamos a depender del Brasil, que tiene puertos adecuados, y vamos a tener una servidumbre. Mi pregunta concreta es si hay estudios o trabajos respecto a la posibilidad de que nuestros puertos puedan ser empleados para manejarnos con buques del tamaño de los que ustedes señalan.

Ac. FOX: Sé que hay dos estudios, uno del puerto de Buenos Aires; para mejorarlo, ampliarlo y profundizarlo. También se habla de dragar la zona de la Hidrovía y de otros estudios en la Bahía Magdalena.

Ac. FRAGA: Hay una solución del puerto en la Boca por el Tratado del Río de la Plata; a mi me gustaría esa solución antes que seguir dragando el río; entonces en ése caso habría que aprovechar la Hidrovía, sacar la producción lo más afuera posible en barcazas.

Ac. BALDINELLI: Me da un poco de pena decir que no hay que seguir dragando el río y veo con alegría que Rosario resucita pero, como usted dijo, esto no quita que siga habiendo tránsito allí. Quiero agregar dos datos, uno sobre el proyecto faraónico Buenos Aires-Colonia, en cuanto a que tiene el problema de impedir el acceso a los grandes buques; yo tenía la preocupación, que se me está yendo, de que es una obra privada que se financia con el peaje que cobra. Se presentaron nueve propuestas y me he enterado que lo que piden no es garantía para los créditos sino una garantía de flujo, que es mas o menos lo mismo. El pedido creo que no fue satisfecho. El otro dato es que el movimiento de mercaderías del MERCOSUR es muy importante. En Europa, por ejemplo, uno desembarca una mercadería en la Comunidad Europea y debe pagar los derechos arancelarios en cualquiera de los países. En el MERCOSUR no es así; si uno entra una mercadería en Brasil, partiendo de Buenos Aires, debe pagar los derechos y al entrar en Europa debe pagar los mismos derechos. Esto constituye una falla en el contrato de renta aduanera. La Tesorería argentina se queda con los derechos; este es un tema que se da y que tuvo soluciones. En la Unión Aduanera de Bélgica-Luxemburgo se hizo un acuerdo de distribución según la población de los países y así se asignaron los ingresos. En la Comunidad Europea hubo una solución más simple: tiene más del 1% del IVA. En el MERCOSUR tiene que haber una solución para que no se vuelvan a pagar las cargas.

Ac. ZULOAGA: En este momento están las 6 terminales del puerto de Buenos Aires, puerto que ha sido modificado con las estructuras de lofts y departamentos sobre la base de los viejos edificios de Puerto Madero, con eso se ha agotado la posibilidad de un puerto de magnitud porque no tiene más capacidad. Tal es así que uno entró en quiebra y la 7ma. terminal, Exolgán, la estan construyendo del otro lado de la ciudad; esa terminal se gana a las obras porque las condiciones del contrato son diferentes.

Hay una incoherencia total con respecto a las posibilidades futuras del país en cuanto a puerto receptor del inmenso volumen de cargas que puedan entrar y salir de él.

Ac. MALOBERTI: Me enteré, leyendo un magnífico libro que editó el Ferrocarril del Sur, que la idea original del puerto de Buenos Aires era hacerlo en Beriso pero la Nación no se

lo permitió a la Provincia de Buenos Aires. Así quedamos en el tremendo error del puerto de Buenos Aires que, por cierto, lo ha salvado el barro. En cuanto al puente Colonia-Buenos Aires, no sé para qué, habiendo transporte marítimo en tres horas.

Ac. FOX: El tema del puente no lo he estudiado, pero se me ocurrió que si no tiene ferrocarril la cosa cambia. Yo no quisiera ver pasar sólo camiones.

En cuanto al tema del MERCOSUR existe una preocupación que es lamentable. El transporte globalizado nos remite al container y, en cuanto a esto, en el MERCOSUR existen muchas asimetrías; entre otras esta el hecho de que todavía en Brasil existe una ley de reserva de cargas del fondo de la Marina Mercante que debe estar a más del 20% del valor del flete. Por otra parte tenemos que ser realistas, todo el mercado ligado al transporte dentro del MERCOSUR está falto de la realidad del mundo en cuanto a que, el que tiene la fuerza, está en el norte. Si los documentos están mal es porque no hemos negociado bien. Yo creo que al haber negociado los servicios separadamente hemos quedado desprotegidos. En lo que respecta a la Marina Mercante dejo entrever, en la última hoja de mi Cuaderno Talásico, que no tengo conocimiento de lo que cedió cada país. Hay un informe interesante que muestra como negociaron esto los distintos países y allí se muestra como la liberalización nuestra fue total. En Brasil no ocurrió así y tampoco con el multimodalismo. Creo que tiene que haber una armonía entre el contrato de transporte y el de compraventa, no tenemos definiciones sobre depósitos fiscales, terminales, seguros, etc. El panorama es triste.

Ac. PRESIDENTE: El Coordinador de este debate va a aprovechar para decir algunas cosas.

Uno de los ejes de lo que nos sucede es la Hidrovía. Creo que en la Argentina hay un concepto erróneo. El Río Paraná es sorprendentemente hondo, me ha tocado navegarlo y en el curso de su trayecto debo decirles que, por ejemplo, frente a la Isla Martín García tiene normalmente entre 40 y 70 metros de profundidad. En algunos lugares, se produce un remanso y ahí se producen los pasos, que son lugares donde la profundidad llega a 60 metros. En total, desde Rosario a Martín García, la longitud sumada de todos los pasos es de 4 a 5 kilómetros sobre 500. Parecería que si se controlara al famoso Río Bermejo, que aporta sólo el 4% del flujo del Río Paraná y el 80% de los sedimentos, el problema del dragado se solucionaría. En la Isla Martín García hay un tapón que es el Río de la Plata que es playo.

Es imposible pensar en una continuidad de los grandes barcos que no entran a menos que cavemos enormes zanjas en el río. Todo esto está confundido, hay una niebla que produce una de las patrias que supimos conseguir. Hay una "patria dragadora" que es simplemente fantástica porque cubre cientos de kilómetros y la realidad del río les dice que están dragando apenas 1.000 metros. En eso gastamos ríos de dinero y además hay una "patria de los prestadores de servicios". Yo soy santafesino y en Santa Fe hay una gran preocupación por el puerto. Éste tiene problemas por el mal diseño del canal y la "patria dragadora" hace todos los movimientos necesarios para que no se encuentre una solución. Hay una serie de aspectos poco claros. La influencia del puente a Colonia comenzó en 1954 cuando se comenzó promover la obra.

Deseo aportar a otro último punto: el planteado por el Académico Fox respecto a que si hay una carga en Mendoza es lógico que salga por el Pacífico independientemente del tipo de

carga. En este trabajo propulsamos hacer un mapa que diga para cada tipo de carga cuál era la frontera para saber si sacarla por el Pacífico o mandarla a un puerto local.

Ac. FOX: Yo no dije eso; yo dije que se puede pensar que es más económica una salida por Valparaíso. Su resultado de viaje no tiene nada que ver sino cómo se va a trabajar la combinación de los "feeder" con los colosos.

Ac. FRAGA: Con respecto a la salida por el Pacífico hay que tener en cuenta que Buenos Aires está en el meridiano 60° oeste y Shangai en el 120° este, o sea, a 180°. Por ello ELMA no quería ir por el Pacífico. En el Atlántico es posible reabastecerse y hacer reparaciones en cambio, en el Pacífico, ello es mucho más complicado y no hay puerto de aguas profundas. Después se debe cruzar el espacio vacío más grande del mundo, en el cual no se puede realizar ninguna operación. Por lo tanto yo no creo que la salida al Pacífico sea muy buena. Hay que ver con qué cargas y adónde se las transporta. Es muy interesante para las provincias de Cuyo y del Noroeste Argentino, para sacar la producción que va a América del Norte, y yo no lo niego. Pero a los chilenos les conviene más salir por el Atlántico porque su tráfico va al Atlántico Norte.

Ac. ENTELMAN: Hay un trabajo muy serio tratando de probar que, por razones económicas y de carga el viaje de Argentina hacia el oeste y con destino a cualquier lugar del mundo es mejor por la vía del Atlántico.

Ac. BALDINELLI: En la Provincia de Neuquén quieren salir por un puerto chileno; pero la realidad es que resulta mucho más barato salir por Bahía Blanca que yendo por el Pacífico. La Cordillera de los Andes hace que la carga no pueda ser trasladada con camiones de más de 8 toneladas. Acá se habló, además, de las dificultades de entrar los buques con containers.

Ac. PRESIDENTE: Se produce un cambio en una decisión y quiero pedir el consenso. Estaban en preparación para su edición los Cuadernos Talásicos 1 a 6 y habría que agregar el N°7 con una demora de unos 15 a 20 días más.

Realmente creo que se ha justificado la existencia de la Academia con los aportes que tenemos que hacer en virtud de que ya no tenemos industria naval, marina mercante y puertos. De manera que ésa tarea tan difícil que es pensar es muy necesaria en este momento en la Argentina.

Pregunto: ¿Es justificada mi impresión de que faltan "traders" en la Argentina?.

Ac. FOX: Yo estuve en Europa y me fue muy difícil aprender las costumbres del puerto dado que no todos son iguales. Sería importante enseñar a importar algo.

Ac. ZULOAGA: En Japón el transporte multimodal se frena en el puerto; hacia el interior las tarifas son las que impone el país.

Ac. BALDINELLI: Durante 40 años no ha sido importante comprar bien, recién ahora empezó a serlo.

Ac. FOX: En el tema de la captura de la pesca aclaro que no le podemos vender a Taiwán porque los aranceles son distintos. Tenemos que mandar nuestras capturas a Montevideo y entramos en el terreno de porqué la pesca está en la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación) y no en la OMC (Organización Mundial de Comercio); de porqué Chile no entra en el MERCOSUR (porque defiende un arancel y no incluye los servicios y es independiente), etc. Todo esto demuestra diferentes políticas.

Ac. PRESIDENTE: Sin otro particular, se levanta la sesión.