

ACADEMIA DEL MAR.

ACTA DE LA SESION PLENARIA ORDINARIA N° 34.

En la ciudad de Buenos Aires, el 26 de octubre de 1999, siendo las 18 se inició la trigésimo cuarta Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Almirante Jorge O. Ferrer y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

- N° 3: Contraalmirante Jorge A. Fraga;
- N° 9: Contraalmirante Juan H.R. Questa;
- N° 10: Ing. Fernando Vila;
- N° 6: Contraalmirante Francisco N. Castro;
- N° 18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez;
- N° 12: Sr. Enrique Pugliese;
- N° 17: Sr. Pedro Fox;
- N° 25: Capitán de Fragata José Zuloaga;
- N° 30: Ing. Manuel Solanet;
- N° 13: Contraalmirante Jorge J.A. Palma;
- N° 27: Dr. Mario Cámpora.

AC. PRESIDENTE: Agradezco la presencia de ustedes. Les quiero comentar que el Académico Ortiz de Rosas va a estar ausente, porque coincide la reunión de hoy con la presentación de su libro, y les pide que lo disculpen. El Académico Caminos está con gripe, pero me informó que estuvo en Europa con diversos temas referidos a la Ley del Mar, las Regulaciones Internacionales y el uso de las Armadas en el plano marítimo. Informará sobre la interacción internacional de acuerdo con la Ley del Mar, para lo cual él nos va a proveer con una especie de resumen durante la próxima sesión. Ello será de interés para todos nosotros y se concretará el 30 de noviembre.

También les quiero comentar que hoy nos va a hablar sobre diferentes temas actuales el Académico Fox. Él estuvo en el Uruguay para un evento muy importante; yo tengo un recorte de El País referente a su actuación y dispongo de fotocopias para ustedes. Allí trató temas similares a los que desarrollará hoy aquí. El Académico Fox, para hacer más sintética su exposición, lo que ha repartido es para que lo veamos nosotros en tiempos libres. Nos va a hablar de otros temas para no duplicar el tiempo y el esfuerzo de expresión y de escucha.

Les digo también que concretaremos para la sesión que viene, quienes serían los que quisieran presentar un trabajo individual o en conjunto para el próximo año; por supuesto que todavía hay tiempo para que alguien proponga, personalmente o telefónicamente, su intervención o propuesta de un trabajo en cualquier área que haga al quehacer nuestro.

Hoy tuve una reunión en el Edificio Libertad por una condecoración y estando allí, diferentes marinos mercantes de empresas navieras se ofrecieron, cuando les expliqué la pobreza de producción de nuestra Academia y que no hemos logrado trabajos de importancia para nuestra sociedad, a colaborar. Ellos podrían informar sobre problemas que ellos viven en los ríos, la Hidrovía, los puertos, etc. mediante una opinión sintética.

Esto puede ser útil para algún trabajo que alguno quiera encarar para producir algo que sea adecuado como para presentarlo a las autoridades del Congreso y otras autoridades políticas.

Si les parece bien, quisiera primero preguntar si alguien quiere intervenir en la sesión de hoy o hacer algún comentario previo.

AC. FRAGA: Yo vengo de la Academia Nacional de Geografía donde se ha recibido de Cancillería una nota referente a la última declaración conjunta Argentino-Británico en la cual se habla de actualizar la toponimia en Malvinas con indicación a la Academia, de señalar que sea convenido que la Argentina está dispuesta a revisar la toponimia. Esto tiene un antecedente en Londres. Desde allí la Cancillería llamó a la Academia Nacional de Geografía para aclarar este tema y les contestamos que hicieran lo que están haciendo las Naciones Unidas. Pero yo colijo que la intención de ese tema va más allá; se trata de una intención política porque vino también la propuesta de hacer un monumento en Malvinas y parece que ya lo han diseñado, ya lo tienen avanzado y la pretensión era inaugurararlo con el actual presidente antes del 10 de diciembre. Sobre eso se le pidió la opinión a la Academia Nacional de Geografía, que le contestó que era un tema que no concernía a la Academia. En cuanto a la toponimia, la intención que para mí esta oculta, es sacar los nombres que se pusieron en 1982. Yo estaría de acuerdo en modificar los que pusieron los ingleses también y hay un organismo al que le corresponde, que es el Servicio de Hidrografía Naval. Acabamos de diseñar una nota con la idea de revisar la toponimia que no es muy clara y con las pertinentes aclaraciones a la Cancillería para que diga que es lo que pretende.

AC. CAMPORA: Me remonto un poco a la historia; tengamos en cuenta que nosotros aprendimos de Malvinas que Puerto Stanley se llamaba Stanley y no Puerto Argentino. En el 82 después de perder la guerra, se decidió que para dejar de producir algún hecho, había que rebautizar todo rindiendo homenaje a nuestros caídos. El Académico Fraga dijo que la responsabilidad es del Servicio de Hidrografía Naval pero, en realidad es de la Comisión de Coordinación Geográfica creada por Decreto del año 54 e integrada por directores del Instituto Geográfico Militar y de Tránsito Aéreo. En lo que es costero y marítimo, los demás respetan lo que dice el Servicio de Hidrografía Naval, pero cuando nos vamos para adentro es el Instituto Geográfico Militar el que predomina. Tengamos en cuenta lo que dice nuestra Constitución actual respecto a recuperar las Malvinas pero recuperando usos y costumbres. Eso debería estar incluido en el tema toponimia.

AC. PRESIDENTE: Si le parece bien cuando finalice su exposición se va a poder hacer algún comentario.

AC. FOX: Sobre la charla que yo di no hace mucho sobre comercio electrónico y telefónico, lo que yo quería tratar era el tema de telepuertos para mostrar algo más. Pero me pareció más inteligente avanzar en otros temas, sobre cosas que me preocupan que suceden en el mundo. El Pacífico está perdiendo vigencia por una decisión norteamericana de cerrar un acuerdo con el Canal de Suez y que las cargas del Pacífico, que supuestamente pasaban por el Canal de Panamá y luego del Pacífico a la costa occidental y hacia los

destinos de la costa oeste, al día de hoy, por un acuerdo en Nueva York con el Canal de Suez y las dos empresas más grandes del mundo, pasarán por este último canal. Las cargas se llevan ahora por rutas pendulares, desde el punto de vista de costo y las vías de navegación. Se trata de un tema de logística operativa del container que quieren que esté siempre en movimiento aunque esté sobre un barco vacío; han disminuido los costos en forma profunda y se ha cambiado el mosaico de las rutas con debilitamiento del Pacífico y mejora del Atlántico; los puertos del Pacífico y del Atlántico que hacen al Canal de Panamá no fueron tomados en concesión por Taiwan. Hay un dominio aparente, pero se presenta esta decisión americana con las compañías más grandes del mundo.

De este trabajo de comercio electrónico quiero hacer hincapié sobre el telepuerto, ya no se dice más puerto, hay tecnología informática y desapareció este concepto en el mundo. Se hacen puertos comunitarios que van más allá del perímetro; Rotterdam se interesa por todo el tema de las cargas propias y de transporte; hay una filosofía mucho más moderna, gracias a la informática y este nuevo sistema, más aún, puertos comunitarios que a su vez ingresan con otros puertos bajo la PC. Porque el cargador va a ir a la pantalla y se va a comunicar con los puertos. Van a desaparecer los agentes marítimos, los intermediarios y el cargador va a tener la máquina y su conocimiento de embarque lo cierra a través de su computadora. Si hay algún problema con algún contenedor y quiere llevar antes una carga, va a haber un sistema de computación que va a mirar si en otro buque hay alguno y la misma computadora va a sacar ese contenedor y colocarlo en otro. El saber que podemos cargar o mover o tomar cargas regionales; ése es un poco el fondo de la presentación de este comercio electrónico.

Voy a pasar dos proyecciones del puerto de Génova y de Hamburgo; la autoridad portuaria y este puerto están enlazados con otros, todos en comunidad portuaria.

En el puerto de Hamburgo la autoridad portuaria recibe toda la información antes que llegue el barco y la idea es que haya una pantalla donde entre la Prefectura y la Aduana y que todos tengan acceso. El mundo siga avanzando en todo lo que es el comercio electrónico indirecto, donde se dan todas las operaciones comerciales, contrato de compraventa, de transporte y sin papeles. Esto tiene que ser unificado y uniforme. En esto han trabajado Institutos multimillonarios que se formaron con la intervención de las empresas más importantes del mundo, junto con las aseguradoras de contenedores, con el apoyo de los principales cargadores del mundo y para llegar a tener un sistema para poder controlar electrónicamente, y a través de un status jurídico, todo lo que es puerta a puerta. De esta manera el barco se transforma en una mercadería.

Cualquiera puede entrar a esos telepuertos, y esperamos tener un helipuerto y tener ingreso de todos los interesados.

Mi próximo trabajo es respecto al Cono Sur y rápidamente nuestro movimiento de contenedores para ver qué empresa naviera compra la Terminal y determinar cuál va a trabajar o no. Vemos que puertos como Barcelona pasan al frente y mueven un millón de contenedores, van eligiendo los puertos concentradores y los eligen los megacarrier a través de alianzas. De estas hay muchas y surge un ranking a medida que van ingresando. Son puertos de concentración además de tener cargas propias.

Acá vemos las principales empresas o grupos de presión y las más grandes se unen. La Merks, que tiene de capacidad toda una fuerza brutal con 620 mil espacios para contenedores con más de 2 millones de contenedores; las compañías americanas aparecen

como vendidas; Singapur es el principal hoy en día en movimiento de contenedores y en informática, terreno en el cual supera a los americanos. La APL fue comprada por Singapur y vemos que cantidad de TEUS que va de este a oeste. Tienen además sus barcos propios, chiquitos, que pueden ir al sur y además compran Terminales. Por ejemplo, la Sealand, que tiene concesiones en distintos puertos con dominio en el barco, contenedor y terminales.

Como respuesta a eso los puertos dijeron que ya que hay alianzas de transportistas, por no haberla de portuarios. En el mundo tan sólo hay cuatro ó cinco; la más grande es la PSA CORPORATION. La P & O SERVICES y la SSA son fuertes en portuarios y en ferrocarril. La idea es ponerlos en un mapa en algún momento y determinar cuál va a ser el crecimiento de los barcos (siempre hablando de portacontenedores). El barco más grande del mundo hoy en día es el Regina Maersk con capacidad de 6.000 contenedores. Cuanto más grande es el barco menos puertos se tocan pero... ¿hasta cuándo? y ¿cómo serán los barcos que se construirán en el futuro?. Ya se piensa en los buques de 8.000 contenedores; ellos van ganando en eslora y en manga. Si construyera el de 15 mil Teus, tendrá una manga tremendamente grande. Y...¿qué va a pasar en las Terminales? ¿quién comprará las grúas?; ¿qué brazo tendrán?. Esto corresponde a la categoría de las grúas instaladas y que se van a instalar; todos esto no sólo para los puertos arriba del Ecuador sino algunos en el sur. Habrá que pensar en la filosofía de los grandes buques que manejan el "puerta a puerta" y que son responsables del seguimiento. Ellos manejan el 60% de todos los contenedores del mundo; el resto esta constituido por las compañías de leasing. Vimos las principales empresas, cómo están compuestas las alianzas, la capacidad y los buques más grandes que tienen. Hoy observamos que los de 6.400 tienen cuatro unidades y hay compañías con muchos barcos y otras con barcos menores.

El último gráfico muestra el desarrollo de los contenedores que se pueden poner sobre cubierta y quería mostrarles la compra de la grúa (¿quién la compra?) y ver qué sucede en el Cono Sur. Las grandes empresas que venden sus empresas de navegación tienen después un gran dilema a resolver. Los que tienen la fuerza en el Cono Sur son muchas empresas para mantener el status quo; si sus buques son de 32 pies de calado para abajo, mejor. Pero eso constituye un peligro, porque tenemos que pensar más que en el barco, en la mercadería. ¿Podrá la mercadería soportar la exportación argentina en contenedor?. Los grandes no van a bajar al sur, se van a quedar mejor en Cepetiva, en Salto, en Suape (un puerto nuevo que inventaron y que nadie conocía), y podrán decir que no tienen espacio para mandar la carga argentina. ¿Y podremos soportar el flete del feeder más el costo de lo que podrá cobrar la terminal en Brasil? y esto sumarle el transporte del buque grande que va, por ejemplo, de Salto a Rotterdam y ahí se distribuye. Dicho de otra manera, yo creo que cualquier carga del mundo puede absorber un trasbordo; pero...¿podrá la mayoría soportar dos trasbordos cuando uno de ellos se hace en un país en desarrollo?. Esta es la pregunta a contestar en este tema. Hay un interés de las compañías chicas, habría que mirar los barcos, los TEUS y cómo desarrollar el Atlántico. Pero... ¿se podrá desarrollar el Pacífico?. No; solamente en Buenos Aires hay 15 grúas pórticos en una Terminal.

Hay un tema político, no comercial, y la lógica dice que si yo tengo un puerto para trasbordo tendré que tener carga propia. Pero el puerto que se quiere crear en Mejillones (Chile), en principio para cargas masivas, se encuentra cerca de Antofagasta, alejado del centro de consumo y en el Pacífico dicen que tendrá que ser puerto concentrador en El

Callao. Otros dicen que el centro tiene que estar en Balboa (Panamá). También pienso en la mercadería chilena. Valparaíso está a 90 Km. del puerto de San Antonio; acaba de ser muy bien licitado, hubo concesiones muy bien hechas pero los dos puertos están muy cercanos y el problema de los puertos chilenos es colocar una grúa con el tema de las mareas y el movimiento de las aguas para poder encajar el contenedor, no tienen muelles para buques de 300 m. son todos lineales, de 1.500 m. y tienen la Cordillera para descargar.

Y ya que estamos en la globalización...¿porqué no estudiamos la globalización del Pacífico y del Atlántico?

Hoy una mercadería europea, para ir a San Antonio, tiene que pasar por el Canal de Panamá y lo está haciendo con barcos "lecheros", porque no hay otra opción. La cuestión es que no llega a tiempo la mercadería y las cargas para Brasil ya están en el barco, las cargas de Argentina y Uruguay ya están; si colocan una carga más para Santiago podríamos captar cargas, ganando el puerto y la mercadería. Si la mercadería quiere salir por Mendoza, que salga, si quiere descargar por otro sitio, que lo haga. Donde quieran pero que tengna opciones, que haya barcos de 1.300, de 1.500, de 2.000 hasta 14.500 TEUS, que en la Argentina de hoy no pueden entrar, pero sí en puertos brasileños. Se requiere que al menos hagamos un puerto no natural y donde no hay cargas propias. Pero la intención política no existe.

Analicemos el mapa y nuestro futuro, porque, además de todo esto, no tenemos marina mercante.

Por otro lado recuerdo que todo esto está en INTERNET. Si entran en la red verán que, por la nueva ley americana del 99, se apoya fuertemente a los grandes transportistas, megacarrier y grandes cargadores, con lo cual surge la preocupación de las PYMES. El consejo que le dan al Ministro de Economía es que estas se unan. Alguien tiene que haber adentro para juntar, como una especie de asociación y en vez de presentar un contenedor al buque, presentar 50 contenedores más y así obtener un valor económico. Esa es la idea, una ventanilla única en el telepuerto, donde ingresen las PYMES, la Aduana, la Prefectura y todas las autoridades que tengan que ver. Este es un tema pendiente.

Chile lo tiene pensado; a pesar de la pelea entre Valparaíso y San Antonio. Para unir contenedores, hasta la Ley del Shipping la favorece. Hay que mirar la logística integral, la mecánica puerta a puerta, no sólo un tramo.

Me gustaría hacer ese mapa; ya están las grúas pero al mismo tiempo hay un exceso de barcos y tienen que bajar algunos al sur para buscar espacios. ¿Tendrán espacio en nuestras aguas?.

AC. PRESIDENTE: Muy interesante, muy claro; quisiera alguien hacer algún comentario o aclaración?

AC. FOX: Esto (muestra un mapa didáctico) lo recibí en Washington, del cuerpo de ingenieros, donde está todo lo que un chico tiene que aprender, con la explicación a los maestros.

AC. PRESIDENTE: Pasando a otro tema informo que el Instituto Seguros de Vida va a colaborar con la Academia en base a una gestión que hizo el Almirante Castro. Va a dar \$

2.000 para nuestra gestión; el dinero ya está en trámite. Es una suma modesta pero para esto sirve.

Habría que pasar ese texto (refiriéndose al texto del Académico Fox) y discutirlo, analizarlo y conformarlo. Alguien tiene alguna observación?

AC. FRAGA: Le escuché decir al Sr. Fox que en estas circunstancias, a Chile, ¿le cabría la posibilidad de todo su tráfico para Los Angeles?.

AC. FOX: No, lo que le interesa a Chile es mantener una flota impresionante; con el listado de los barcos chiquitos que tiene, dentro de la filosofía tienden a la defensa del barco más que a la defensa de la mercadería.

Quieren tener un puerto fuera de contexto por los costos. Japón también tiene que ingresar al Pacífico más allá que ha perdido fuerza en su comercio exterior y Chile un tercio de su comercio. Entonces Japón quería poner 1.500 millones de dólares en El Callao y ahí terminaría el trayecto de los buques y se la concentraría la carga. Van a tratar de mantener el poderío de su marina mercante. Otra manera de mantenerlo es que nadie haga un puerto de mayor profundidad porque podrían ingresar barcos de mayor tonelaje y habría una competencia. Buscan formar un monopolio dentro del MERCOSUR, donde no tenemos flota. Una cosa es el MERCOSUR comercial y otra cosa es el tema marítimo. Si yo detecto todo eso tengo que pensar que tengo que comerciar no sólo con el MERCOSUR sino también con Europa, con Japón, con Estados Unidos y, de esta manera, no tener una dependencia mayor.

AC. ZULOAGA: Merk solucionó el problema con Montevideo?

AC. FOX: No lo solucionó porque Montevideo tiene una ventaja y una desventaja; la desventaja es que es una terminal. Tendrá que tener cuidado; si bien está en mejores posibilidades de dragado, no tiene espacio físico para poner los contenedores. Si pasamos del Canal de Panamá al de Suez por un problema de costos del contenedor vacío, por ahí pasa la cosa, el tema de los costos. Viene el tema desfavorable para la mercadería porque ya hoy aumentan los fletes, y como hay desbalance, se aplica un sobrecargo. Se van poniendo distintos items, tenemos que pensar primero en el comercio exterior.

AC. DOMINGUEZ: Usted habló del concepto de "puerto comunitario" y yo entiendo que básicamente lo que es común a los puertos en este caso es la información. Se usa la agilidad que brinda la informática para estructurar todo un sistema portuario de embarques, de contenedores y de medios de transporte, buscando la máxima eficiencia y la solución en tiempo real de los problemas que puede tener cualquier PYME o alguien que quiera enviar una carga.

AC. FOX: El mejor ejemplo sería Rotterdam, desde donde salen a buscar clientes. En este puerto la logística dejó de estar dentro del perímetro de la terminal y es allí se conectan los otros países.

Tenemos que tener estadísticas que sean comparables. ¿Qué me importa de un puerto?. Respondo, no solamente lo que se cargó y descargó sino también lo que se trasborda, las cargas en tránsito, qué se trae o se deja de traer, etc.

AC. SOLANET: El riesgo de buscar estadísticas donde no hay objetivos de control aduanero o de recaudación es imponer la obligación de entregar información al solo efecto de estudios posteriores. La Aduana grava el producto que entra.

AC. FOX: Con un telepuerto la información pasa. Hablamos de la integración del transporte con la infraestructura del transporte terrestre. Hay que tener cuidado con esos trabajos, con el tipo de infraestructura se pretende tener y con el dominio de la informática a usar. Si esta va a ser manejada dentro del Cono Sur o desde afuera, comenzando por las estadísticas y luego por la integración. Podríamos perder presencia si no hay capacidad intelectual en los grupos humanos que están desarrollando estos temas de avanzada.

AC. SOLANET: En la medida que se quiera optimizar desde algún órgano central el movimiento de las cargas o la integración de los medios se empieza a interferir en la libertad de elección de los cargadores y a cargar a éstos con mayores costos de obtención y entrega de información. ¿No es más eficiente generar condiciones para que los cargadores elijan por si mismos?. Por supuesto que es necesario trasladar los costos de infraestructura a costos operativos en la forma adecuada. Es necesario que el camión pague el camino, que el ferrocarril pague la vía, que el puerto pague a las empresas marítimas adecuadamente los costos y después dejar que la cosa prospere libremente.

AC. FOX: Que la mercadería tenga opciones, que pueda elegir, no que haya un monopolio. Están trabajando todos los grupos del MERCOSUR para hacer una suerte de estadística buena o mala. Pasamos años, nosotros los argentinos, para aprender a comprar.

AC. PRESIDENTE: El tema es fascinante, sería muy bueno si en la próxima sesión alguien tiene inquietudes, porque es evidente que cada país se enriquece con el movimiento, con la libertad de mercado y que eso produce trabajo y otros beneficios. Pero, en el trasfondo de todo eso, ¿puede un país periférico hacer algo más?; esta es la pregunta para que, quizás en la próxima sesión, haya alguna respuesta. Esto sería muy interesante.

AC. FOX: Ese es el tema de fondo, qué moneda de cambio hay para alguna determinación política.

AC. PRESIDENTE: ¿Qué hace cada país?. Los capitales mandan, se mueven, son libres, pero ¿qué puede hacer un país?. Nada más, se levanta la sesión.

