

32069



AREA DE INFLUENCIA
DEL PUERTO DE
SAN ANTONIO ESTE (SANE)
INFORME FINAL

INDICE GENERAL

1. SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO
2. EL GOLFO DE SAN MATIAS Y EL PUERTO DE SAN ANTONIO
 - 2.1. EL PUERTO DE SAN ANTONIO OESTE
 - 2.2. EL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE
 - 2.2.1. Movimiento de cargas
 - 2.2.2. Organización del espacio e infraestructura de servicios
 - 2.2.3. Almacenaje y equipamiento portuario
 - 2.2.4. Vinculación con el resto del país
 - 2.3. AYER Y HOY EN SAN ANTONIO
3. LA PROYECCION REGIONAL DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE
 - 3.1. AREA DE INFLUENCIA DE SAN ANTONIO ESTE EN FUNCION DE SU ACCESIBILIDAD TERRESTRE
 - 3.2. AREA DE INFLUENCIA DE SAN ANTONIO ESTE EN FUNCION DEL TIPO DE CARGAS CON QUE OPERA O POTENCIALMENTE PODRIA OPERAR
 - 3.3. AREA DE INFLUENCIA DE SAN ANTONIO ESTE SEGUN LAS VENTAJAS QUE OFRECE CON RESPECTO A LOS PUERTOS VECINOS DE LA REGION
4. CONCLUSIONES

ANEXO 1:

CARACTERISTICAS DE PUERTOS DEL LITORAL ATLANTICO

ANEXO 2:

SEPARATA DEL "DERROTERO MARITIMO"

ANEXO 3:

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ANEXO 4:

MOVIMIENTO DE MERCADERIAS DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE (1983/85)

ANEXO 5:

BENEFICIOS INSTITUCIONALES DE PROMOCION

ANEXO 6:

EXPORTACIONES PROVENIENTES DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

ANEXO 7:

ZONAS DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

NOMINA DE PLANOS

- 1 - La cuenca del Plata
- 2 - El sistema portuario argentino
- 3 - Ubicación geográfica del Puerto de San Antonio Este
- 4 - Puerto San Antonio Este - Uso del suelo
- 5 - Proyecto de provisión de agua para el Puerto de San Antonio Este
- 6 - Infraestructura eléctrica de la Provincia de Río Negro
- 7 - Infraestructura eléctrica del área de San Antonio Oeste y San Antonio Este
- 8 - Proyecto de suministro de gas a futuras radicaciones industriales del área de San Antonio
- 9 - Red telefónica - Microondas de la Provincia de Río Negro
- 10 - Red vial y ferroviaria de la Provincia de Río Negro
- 11 - Servicios Aéreos, aeropuertos y aerodromos de la Provincia de Río Negro
- 12 - Area de influencia de San Antonio Este en función de su accesibilidad terrestre
- 13 - San Antonio Este y Punta Colorada - Areas de influencia en función de la accesibilidad terrestre.
- 14 - Distribución de la población por departamentos en la región Comahue
- 15 - Area de influencia de San Antonio Este según el tipo de carga

NOMINA DE GRAFICOS

- 1 - Exportaciones del puerto SAE - Volúmen de exportación de frutos comparado con otros productos
- 2 - Puerto SAE - Movimiento de mercaderías exportadas
- 3 - Exportaciones del puerto SAE
- 4 - Puerto SAE - Movimiento de navegación, cantidad de buques entrados
- 5 - Puerto SAE - Movimiento de contenedores
- 6 - Puerto SAE - Estadía de buques de ultramar
- 7 - Puerto SAE - Movimiento de mercaderías comparado con otros puertos cercanos

1. SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

El Sistema portuario Argentino está configurado por dos Subsistemas de diferentes características:

- . La cuenca del plata
- . El litoral marítimo

La primera geográficamente supera los límites nacionales ya que queda definida por el complejo de los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay y del Plata más sus afluentes. Cubre una superficie de 3.100.000 Km.² e incluye una población de alrededor de 60 millones de habitantes (plano 1).

Dentro de nuestro país abarca todos los puertos fluviales incluyendo el puerto de Bs.As. y el de La Plata.

La segunda cubre el litoral atlántico (plano 2). Son puertos ubicados en rías y ríos o en zonas abiertas que no los protegen adecuadamente de los vientos patagónicos, característicos por su intensidad y gran frecuencia. El régimen de mareas de la costa establece gran amplitud entre pleamar y bajamar, en valores crecientes de norte a sur.

En Bahía Blanca, en el puerto límite norte, dicha amplitud alcanza los 10 pies llegando a Río Gallegos a 30 pies. Esta amplitud genera fuertes corrientes dentro de la ría o río donde se ubican los puertos, produce el consiguiente arrastre de suelo y limita la construcción de muelles de atraque pues las mayores amplitudes dejan varados los buques durante la baja mar, condicionando su estadía en puerto. Quedan exceptuados de este régimen los puertos de Mar del Plata, Quequen y Madryn. Las zonas de influencia de los puertos de litoral marítimo abarca no sólo las tierras emergidas, sino la plataforma submarina cuya riqueza potencial aún no ha sido debidamente capitalizada por el quehacer nacional en sus variados aspectos: fuente energética, fuente de alimentos, vía de comunicación, recursos mineros y recursos turísticos. Debe también mencionarse la debida protección al medio ambiente biológico que permita preservar los bienes naturales de la región. Con referencia a las tierras emergidas, el informe de JICEFA de 1969, definió las zonas que estos puertos deberían servir considerándolas básicamente como puertos de cabotaje cuyo intercambio con la agrupación fluvial y especialmente con Buenos Aires y La Plata es muy importante, dicho informe los identificó así:

- zona central, oeste y sud de la pampa húmeda con su producción cerealera.
- alto valle con su producción de hidrocarburos y frutícola.

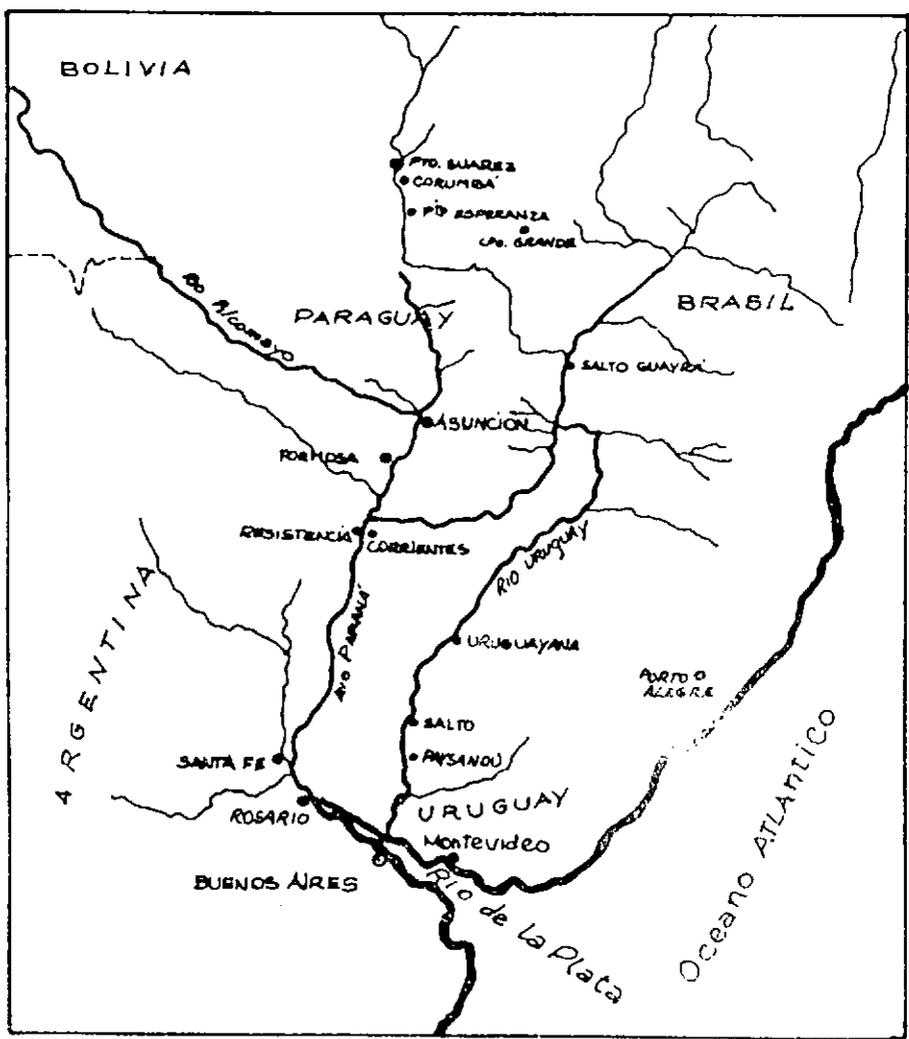
- Sierra Grande con su producción de mineral de hierro
- Valle del Chubut con el caolin
- Golfo de San Jorge con hidrocarburos
- Sur de Sta.Cruz con carbón e hidrocarburos
- Tierra del Fuego con hidrocarburos

Actualmente debe considerarse el desarrollo de la explotación y la industrialización derivada de minería , algas, pesca, frutales, hortalizas y lanas y su potencial futuro.

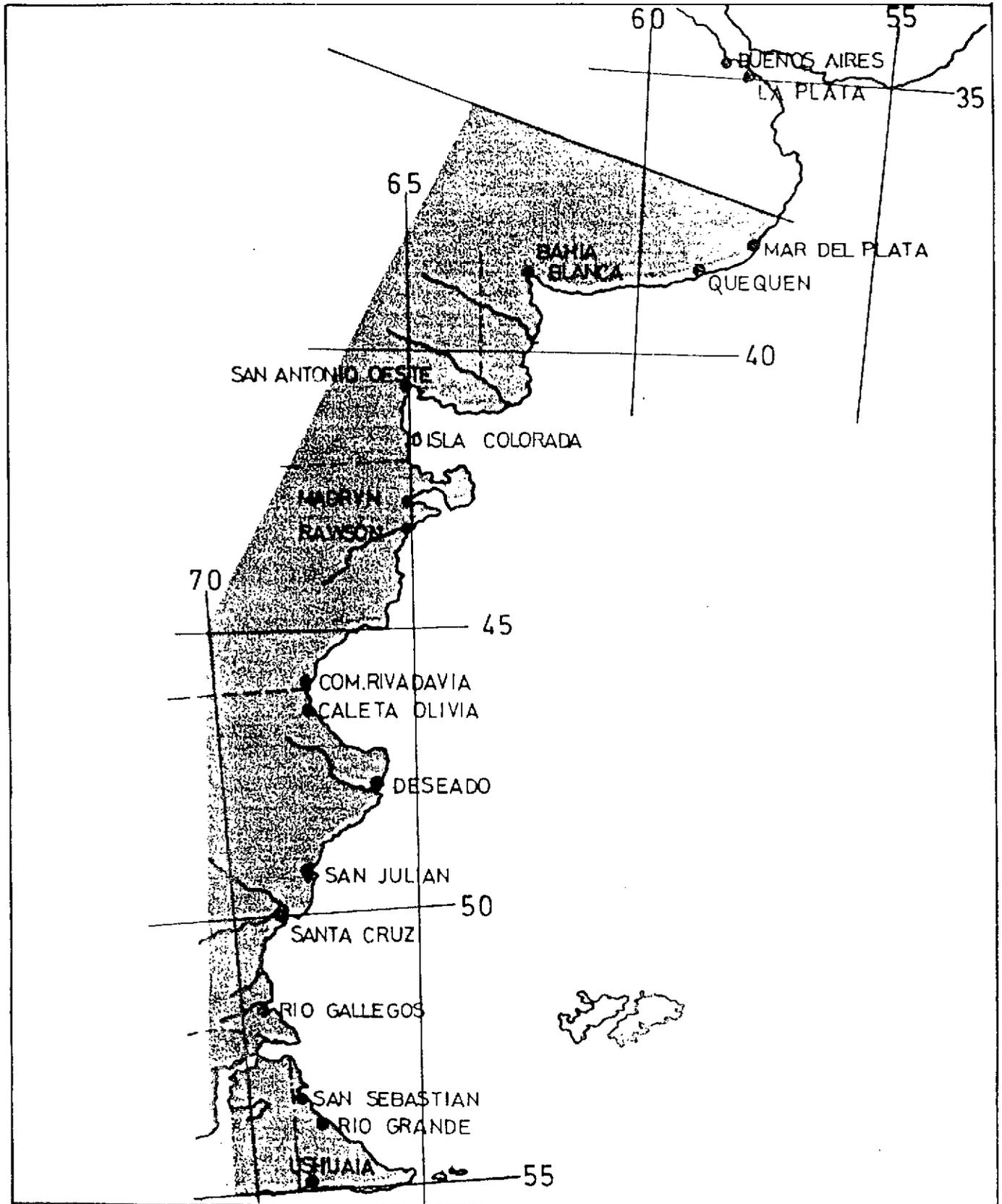
Dentro de este marco de referencia general ubicamos el puerto de San Antonio Este.

El anexo 1 reúne información descriptiva sintética de San Antonio Este y los puertos vecinos vinculados a su área de influencia en alguna forma.

LA CUENCA DEL PLATA



FUENTE = PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES (1977)



FUENTE = PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES

2. EL GOLFO DE SAN MATÍAS Y EL PUERTO DE SAN ANTONIO

El Golfo de San Matías abarca un amplio desarrollo de costa comprendido entre la Punta Bermeja , al Norte y la Punta Norte sobre el sector norte de la península de Valdés, al sur.

El sector norte de sus costas hasta la caleta de los Loros, acantilado de altura máxima de 150 m., con un único abrigo de los vientos del noroeste proporcionado por la Bahía Rosas.

El tramo siguiente hasta la Punta Villarino alterna el acantilado con playa baja de arena. La punta Villarino es el extremo Sudeste de entrada al puerto de San Antonio.

Este está al abrigo de todos los vientos aún cuando no su entrada, barrida por los vientos del Sudeste.

Al sur del Puerto de San Antonio la costa impresiona como un acantilado pero en realidad se levanta suavemente hacia el interior para alcanzar la meseta alta. Constituida en su mayor parte por greda mezclada con cascajo, predregullo y conchas fósiles termina en el mar con una playa corta de arena o tierra gredosa recubierta de musgo, con algunos tramos de arena limpia. El anexo 2 incluye una separata del "Derrotero Marítimo" que amplía esta sintética descripción del entorno desde el mar, del puerto de San Antonio Este.

2.1. EL PUERTO DE SAN ANTONIO OESTE

Descubierto a principios del año 1779 (Siglo XVIII) por la expedición de Juan de la Piedra, es mencionado posteriormente (Siglo XIX) por los capitanes ingleses Phillip Parker King y Robert Fitz Roy en su "Derrotero" como un punto importante de salida del comercio regional y como término de un corredor interoceánico que vincule Chile (Prov. de Osonó, Valdivia Llanquihue) con la costa de la Patagonia.

Uno de los problemas más graves detectados desde su descubrimiento fue la carencia de agua potable, circunstancia está reiterativa y limitante en la colonización patagónica.

El puerto de San Antonio original es conocido como San Antonio Oeste y a principios de siglo XX beneficiado dentro del plan Ramos Mexía (Ley 5559) promulgada el 11/09/08) con la línea férrea San Antonio - Nahuel Huapi, actualmente en uso: El plan previó la transcontinentalidad del ferrocarril que permitiría la unión de Valdivia - Bariloche - San Antonio. Esta propuesta de alta importancia para el desarrollo e integración regional

quedó postergada por otros emprendimientos, pero resulta aconsejable re-veer la posibilidad de su concreción a la luz de los nuevos recursos tecnológicos y las nuevas demandas de servicio regional.

La construcción del ferrocarril generó un pico de actividad para el puerto en 1922 (26.646 ton.) descendiendo luego dicho volúmen en el promedio del decenio para recuperarse con motivo de la construcción del ramal Viedma - San Antonio Oeste del ferrocarril a fines del decenio.

Desde comienzos de la segunda guerra mundial se eliminó la conexión directa con el exterior y no tardó mucho en morir el movimiento debido al cabotaje.

En rigor en 1946 el total de cargas movidas por el puerto fué de 500 ton. En 1962 la provincia de Río Negro busca la recuperación del puerto de San Antonio apoyada en la política nacional del momento que se buscaba en la Patagonia y su potencial riqueza de hidrocarburos y recursos minerales "el Norte en el Sur".

El tema ha sido, a través del último cuarto de siglo, objeto de una amplia gama de estudios, propuestas y polémicas de las que la bibliografía consultada es sólo muestra (Ver anexo 3 Bibliografía consultada).

2.2. EL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE

"El estudio para la Planificación de un Puerto de San Antonio Este, provincia de Río Negro" producido por la DIGID en 1973 sirve de base finalmente para que el 27 de febrero de 1983 se inaugure con un embarque de peras y manzanas el nuevo puerto de San Antonio.

Ubicado en la margen norte de punta Villarino al Sudeste del pueblo de San Antonio Oeste (plano 3) este puerto que evolucionó, antes de existir, desde un puerto pesquero y de apoyo regional hasta puerto industrial de ultramar - para salida de un area industrial aún sin consolidar - funciona actualmente como puerto de salida para la producción frutí-cola del Alto valle y sus industrias derivadas (Ver gráfico 1).

Como puerto tiene la peculiar característica de no integrarse físicamente con un asentamiento urbano.

San Antonio Oeste que lo provee de recursos humanos dista 60 Km., distancia suficiente para establecer su divorcio funcional.

2.2.1. Movimiento de Cargas

Desde su inauguración su actividad ha crecido (ver gráfico 2) a pesar de las limitaciones en el manipuleo de las cargas que se realizan sin paletizar con la consiguiente demora, particularmente notable en la estación de pico de salida de producción.

El tonelaje de cargas generales, diferentes a la fruta, no alcanza a dar un movimiento parejo a lo largo del año (ver gráficos 1 y 3)

El de San Antonio Este es un puerto que funciona a pleno durante la estación de cosecha de frutas. El cuadro siguiente, que muestra la información, es claro en tal sentido (fuente: Administración de Puertos). El anexo 4 muestra una mayor desagregación de la misma información.

	TONELAJE TOTAL			BUQUES ENTRADAS/SALIDAS		
	1983	1984	1985	1983	1984	1985
Enero			507			1
Febr.	3059	31147	19339	1	1	5
Marzo	17566	26309	38941	6	11	14
Abril	24987	49494	65503	7	7	19
Mayo	21180	7818	47423	8	8	19
Junio	12429	70	18420	4	2	8
Julio			4667			3
Agosto			7143			6
Sept.		5358	3125		4	2
Oct.		7451*	7479		2	6
Nov.		2188	470		3	1
Dic.			799			2

* Incluye 4.991 tn. procedentes de ALUAR como prueba de puerto alternativo de Madryn.

El movimiento de buques y de contenedores (gráficos 4,5 y 6) permite establecer que:

- . el movimiento de base son buques de ultramar.
- . el movimiento de cabotaje nacional e internacional no es representativo.
- . la permanencia en puerto está condicionada por la operación de carga, pero no es excesivamente prolongada.

Si comparamos el movimiento de San Antonio Este con otros puertos patagónicos como Madryn y Comodoro Rivadavia, notamos que su giro es modesto (ver gráfico 7) pero debe tenerse en cuenta su breve vida y su potencial futuro, aspecto desarrollado más adelante en este documento.

2.2.2. Organización del espacio e infraestructura de servicios

Los estudios realizados para la construcción del puerto y la zona industrial proyectada responden a una zonificación previa que permite organizar las diferentes funciones y proveer la infraestructura de servicios (plano 4).

San Antonio Este (y Oeste) está ubicado en una zona semiárida que carece totalmente de agua potable en corrientes superficiales o subterráneas, el agua obtenida por perforaciones es salobre no utilizable para la alimentación.

Durante años (más de medio siglo), se proveyó a San Antonio Oeste de agua potable desde el arroyo Valcheta mediante vagones tanques. Recién en la década del 60 se concretó la obra del canal POMONA-SAN ANTONIO.

El puerto de San Antonio Este recibe actualmente agua potable desde San Antonio Oeste en camiones tanques que abastecen una torre tanque de 100 m³ y una cisterna de 500 m³, cuenta además con sala de bombeo y cloración.

Estos volúmenes aseguran la provisión necesaria para las instalaciones portuarias, el abastecimiento a buques y pesqueros y el pequeño núcleo de población estable.

Para el futuro se prevee la construcción de un canal derivado del POMO NA-SAN ANTONIO OESTE tal como lo muestra el plano 5.

La provisión de energía, sea ésta eléctrica o a través del suministro de gas, es vital para la radicación de industria prevista en la fundación del nuevo puerto. La provincia de Río Negro posee centrales propias de energía hidroeléctricas y térmicas conectados al sistema nacional interconectado. El plano 6 muestra la red actual y proyectada a nivel provincial mientras que el plano 7 muestra el detalle correspondiente a la zona del Puerto de San Antonio Este.

Actualmente dos grupos electrógenos proveen la potencia requerida por la Administración General de Puertos (100 KVA más otros tantos de reserva) y se cuenta con 400 metros de líneas de distribución de media y baja tensión.

Con respecto a la provisión de gas está prevista la construcción de una derivación del gasoducto troncal "Gral. San Martín" de 30 pulgadas previa instalación de una planta de separación de impurezas y medición. El plano 8 muestra este proyecto.

2.2.3. Almacenaje y equipamiento portuario

El puerto propiamente dicho cuenta con unos 1.800 m² de almacenaje cubierto, una playa para contenedores de 1 Ha., 8,5 Ha. de plazoletas de hormigón, facilidades para estacionamiento de camiones (1,2 ha.) y comodidades para el personal que cumple tareas en el puerto (vestuarios, fogones, parrillas con moblaje y dos refugios peatonales). Un pequeño centro cívico sirve de residencia a la administración del puerto y los servicios de seguridad y primeros auxilios.

Para el manipuleo de cargas cuenta con 2 grúas eléctricas sobre rieles con 30 mts. de alcance máximo y 6,5 tn. de capacidad de izaje, 1 grúa mecánica sobre neumáticos (45 tn. y 45 mts. de alcance) y otra del mismo tipo con mayor capacidad de carga (50 tn.), un tractor de 46 HP, 2 acoplados de 2 tn. y 1 motoestibadora de 4,5 tn. de potencia., (Ver anexo 1).

2.2.4. Vinculaciones con el resto del país

Desde el punto de vista de las comunicaciones, tan importantes para la actividad comercial, el Puerto de San Antonio Este cuenta con un radio enlace por microondas de baja capacidad, de 24 canales con San Antonio Oeste, se dispone así de 21 líneas telefónicas conectadas al sistema nacional de telediscado, una cabina pública, un canal de reserva y otro para télex que mediante un multiplexor permite disponer de 24 líneas de télex exclusivas para el puerto. El plano 9 muestra la red telefónica y microondas en la provincia de Río Negro, sistema al que pertenece.

El Puerto de San Antonio Este está bien vinculado con el resto del país. La red de caminos nacionales y provinciales cubre adecuadamente el territorio provincial, que por otra parte es la última provincia hacia el sur vinculada por ferrocarril con la metropoli y surcada por dos corredores ferroviarios de este a oeste, circunstancia ésta importante cuando se analiza el desarrollo regional. El plano 10 muestra ambas redes.

Finalmente el plano 11, muestra la infraestructura que asegura la vinculación aérea, medio de locomoción de particular importancia en el territorio patagónico, de grandes distancias y vacíos. Dentro del área portuaria se construyó una pista de tierra de 800 mts. apta para aviones de pequeño porte mientras que el aeropuerto de San Antonio Oeste permite la operación de aeronaves de tipo comercial. LADE realiza escalas allí dentro de la diagramación normal de sus servicios.

2.3. AYER Y HOY EN SAN ANTONIO

Si bien el puerto de San Antonio Este es un puerto nuevo, tiene tras sí antecedentes regionales que no deben descartarse cuando se proyecta su gestión futura.

El cuadro siguiente compara algunos aspectos de dos años buenos de ambas épocas:

RUBRO \ EPOCA	Principios de siglo (1923)	Hoy (1985)
superficie cubierta	8.800 m ²	1.804 m ² (playa de contenedores de 1 Ha.)
muelles	6	2
lugares de atraque	6	2
buques entrados	107 (8 de ultramar)	86
tonelaje total	21.792 ton.	213.816 ton.
propiedad	. ferrocarril del sur (2 muelles) . empresas privadas (4 muelles)	. Administración General de Puertos

De esta comparación se rescatan algunas observaciones de la situación actual:

- . notable diferencia de tonelaje movido, consecuencia de la mayor capacidad de los buques permitida por el buen calado actual.
- . un tráfico basado en buques de ultramar confirmado por el destino de las cargas.
- . la prácticamente ausencia de navegación de cabotaje, que constituyó en el pasado la base del movimiento, reflejo de la decadencia de la flota mercante de bandera nacional actual y de la pérdida de los mercados regionales.
- . el interés compartido en la operación en el pasado.

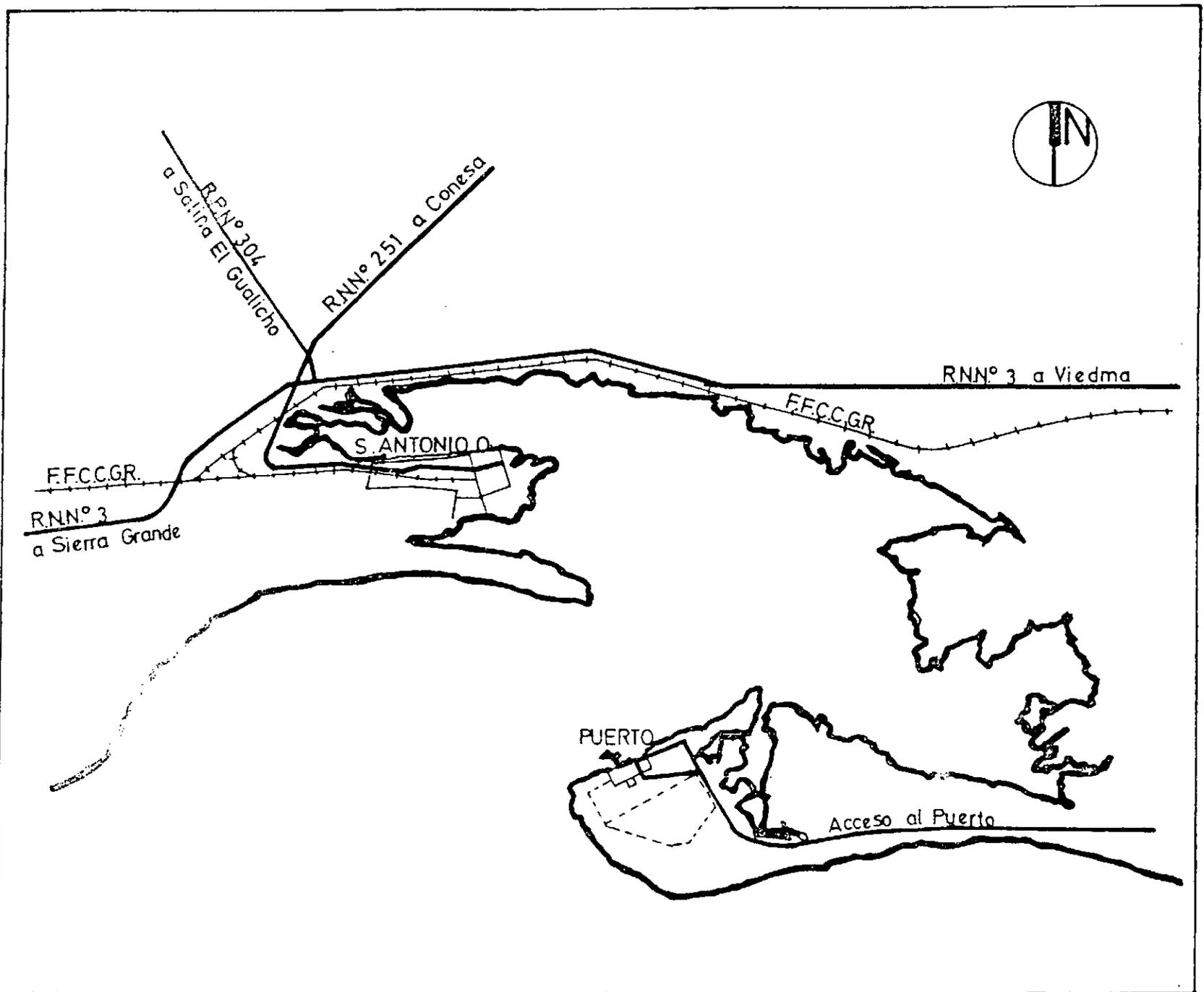
Destino de las Cargas:

Europa y Arabia	76 %
América del Norte	20 %
Sud América	4 %

Fuente: Elaboración propia en base a Anexo 4.

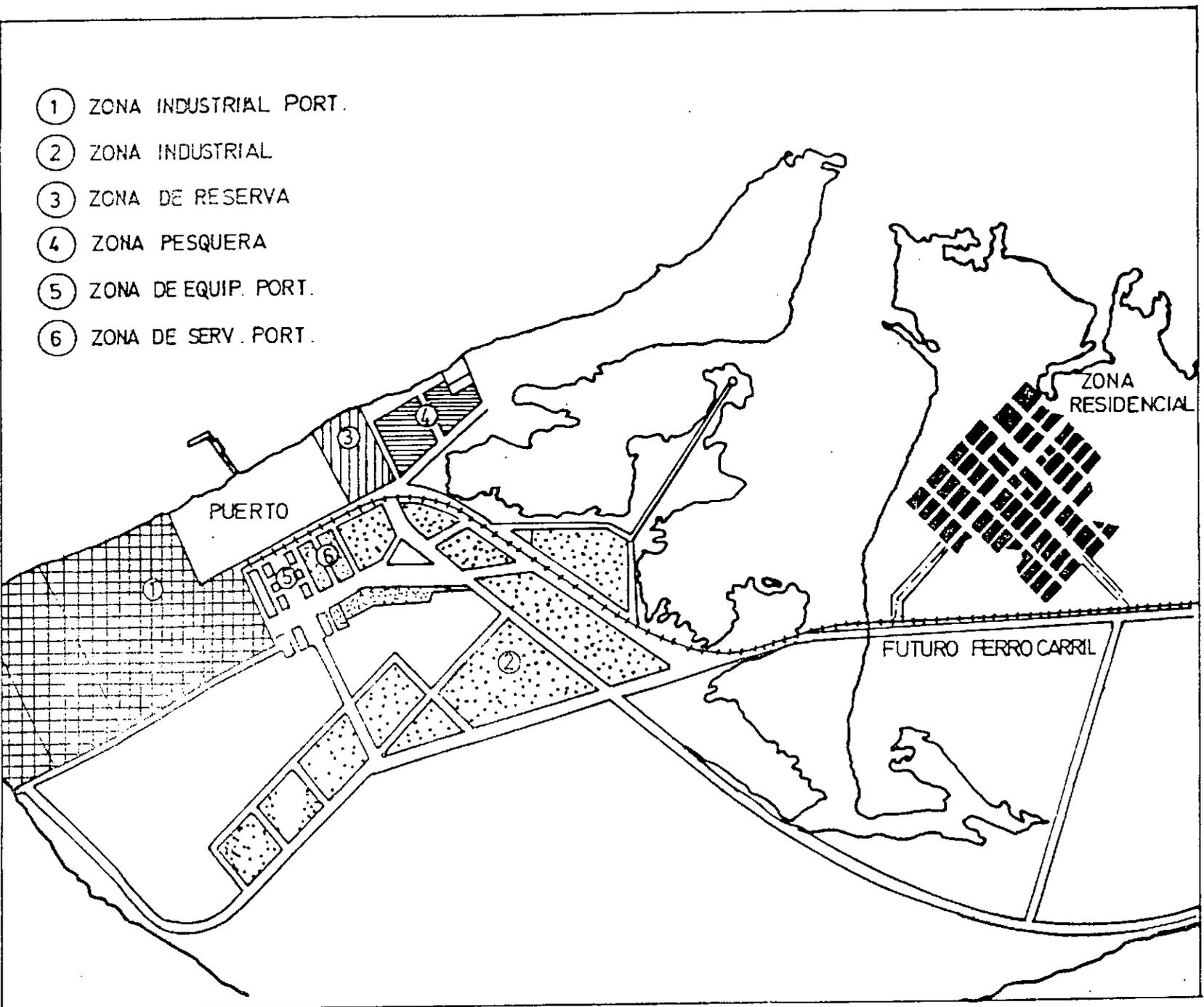
Hoy el puerto ve estimulada su gestión merced a medidas de gobierno que estimulan la exportación de mercaderías por ese punto (ver anexo 5) más que por iniciativas privadas.

UBICACION GEOGRAFICA DEL PUERTO DE
SAN ANTONIO ESTE



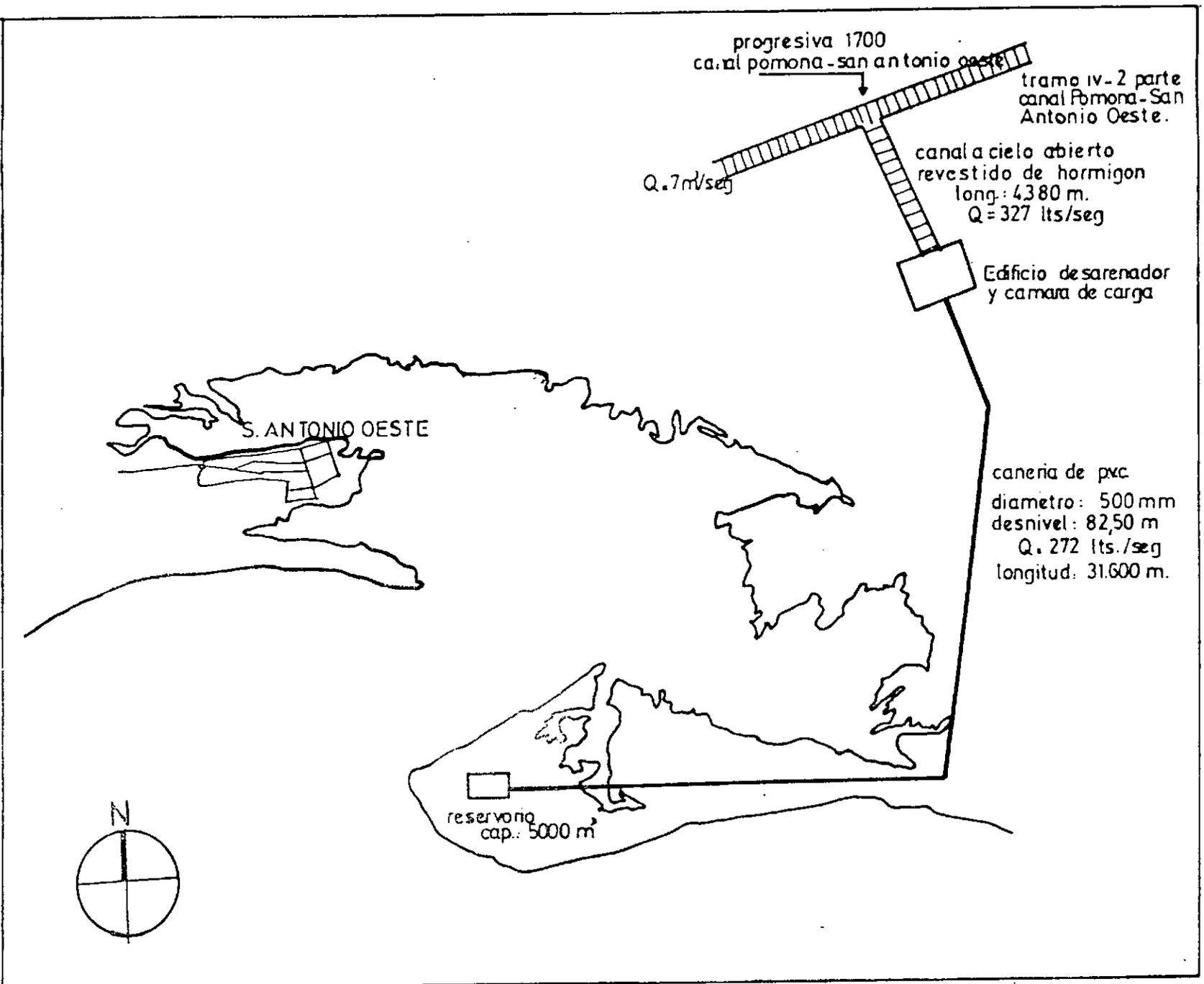
FUENTE = SECRETARIA DE PLANIFICACION DE RIO NEGRO

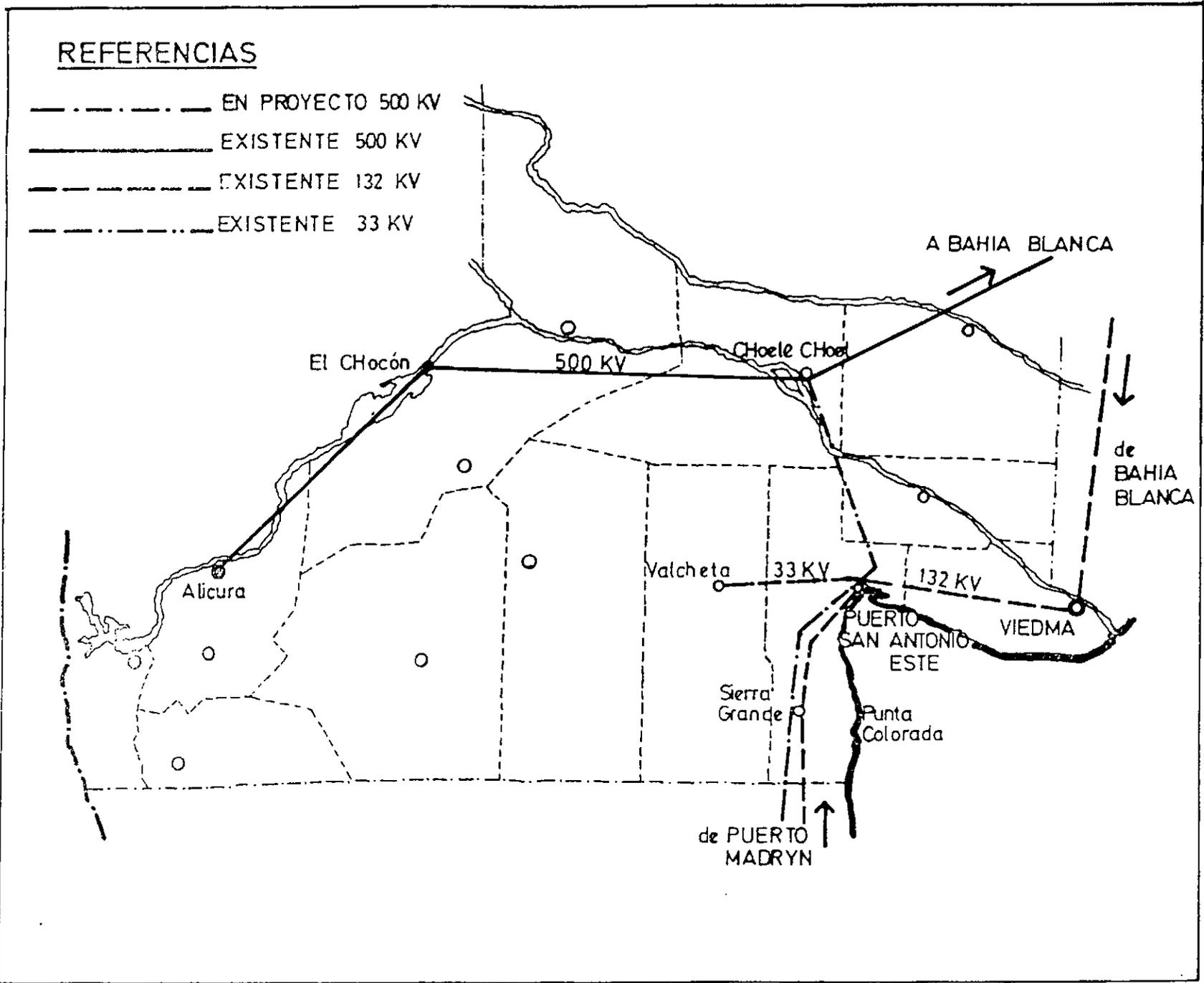
PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE
USO DEL SUELO (zona industrial)



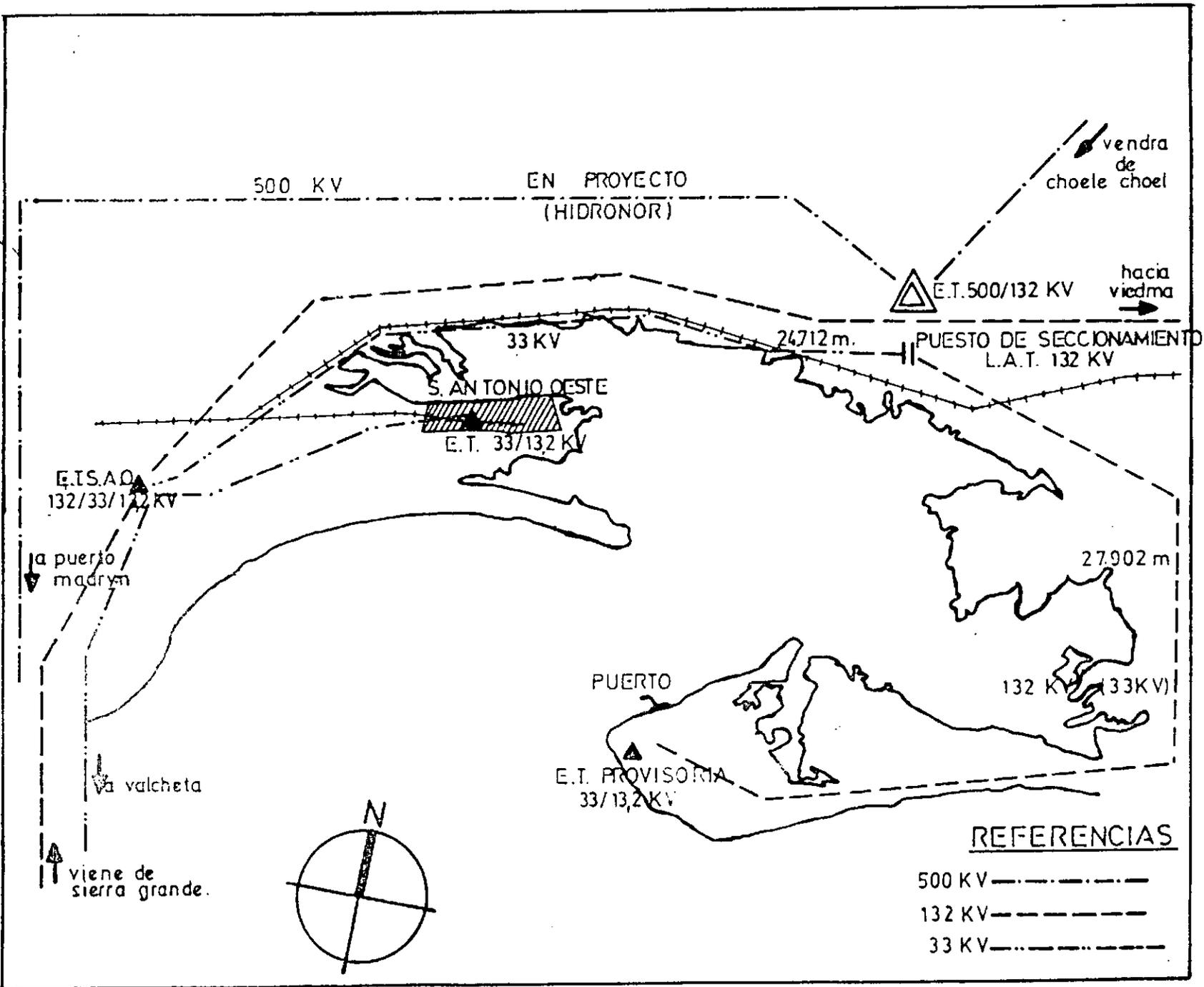
FUENTE = SECRETARIA DE PLANIFICACION DE RIO NEGRO

PROYECTO DE PROVISION DE AGUA PARA EL
PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE





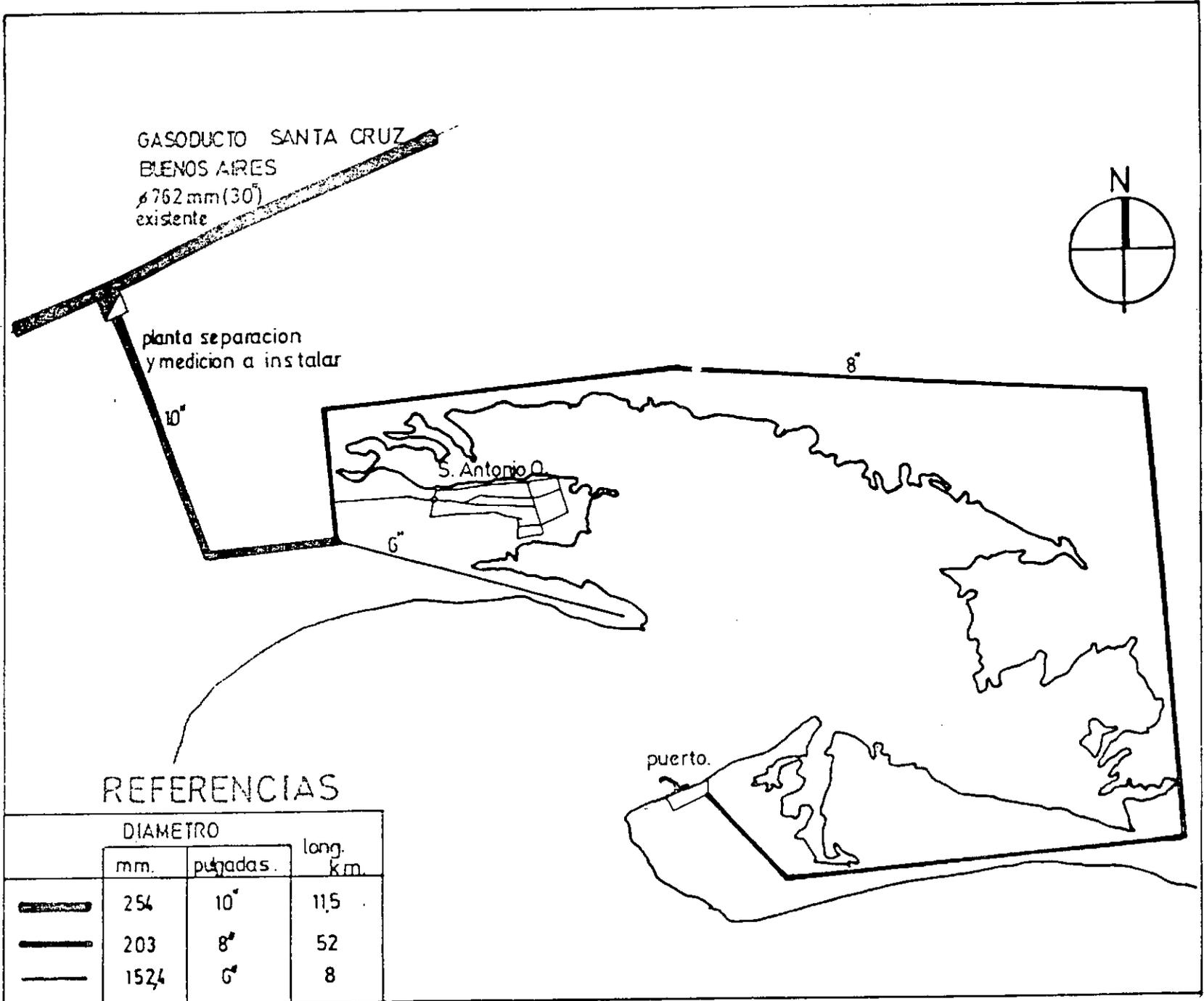
INFRAESTRUCTURA ELECTRICA DEL AREA DE
SAN ANTONIO OESTE Y SAN ANTONIO ESTE



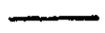
FUENTE = SECRETARIA DE PLANIFICACION DE RIO NEGRO

PROYECTO DE SUMINISTRO DE GAS A FUTURAS
 RADICACIONES INDUSTRIALES DEL AREA DE
 SAN ANTONIO

SAN ANTONIO

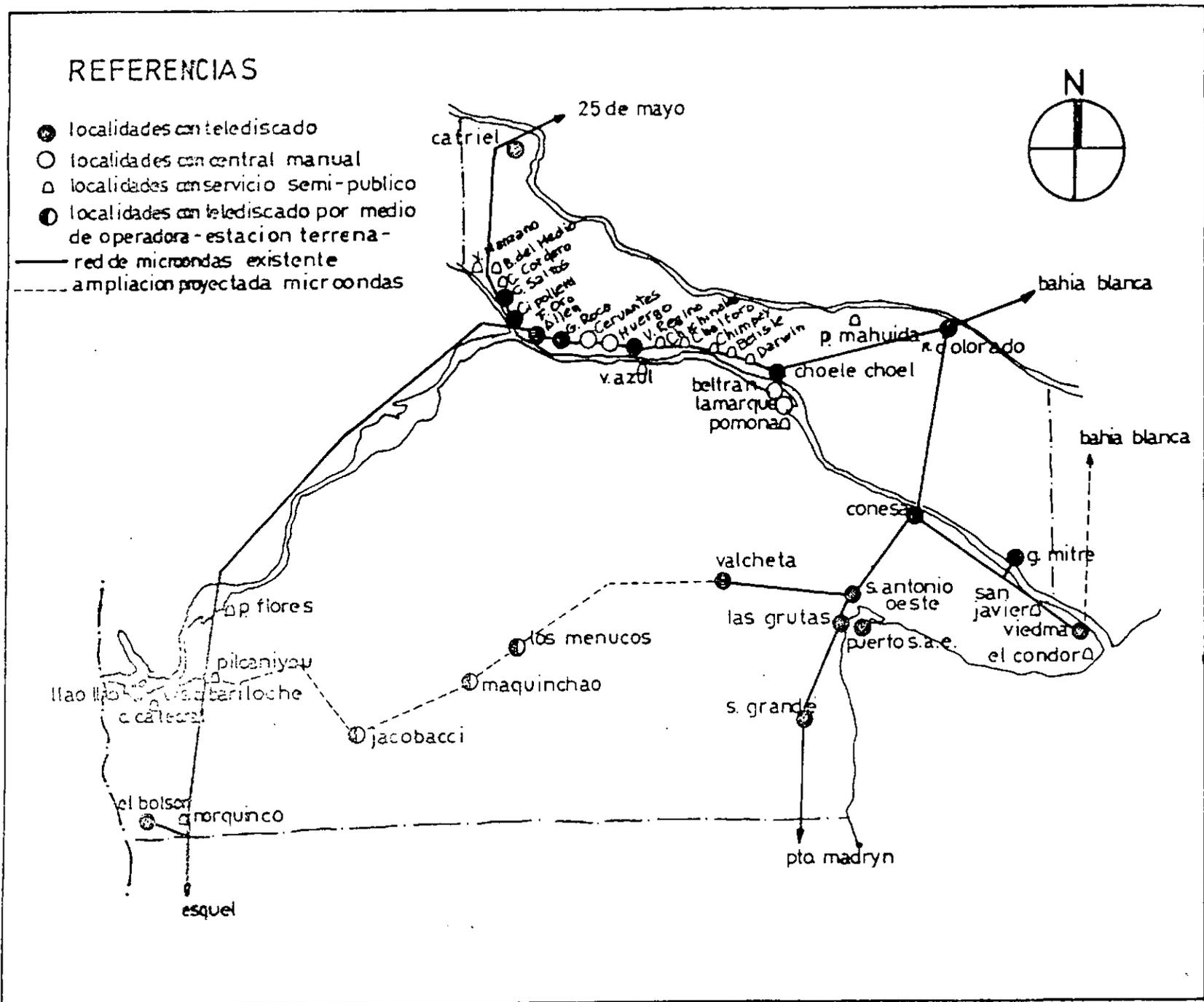


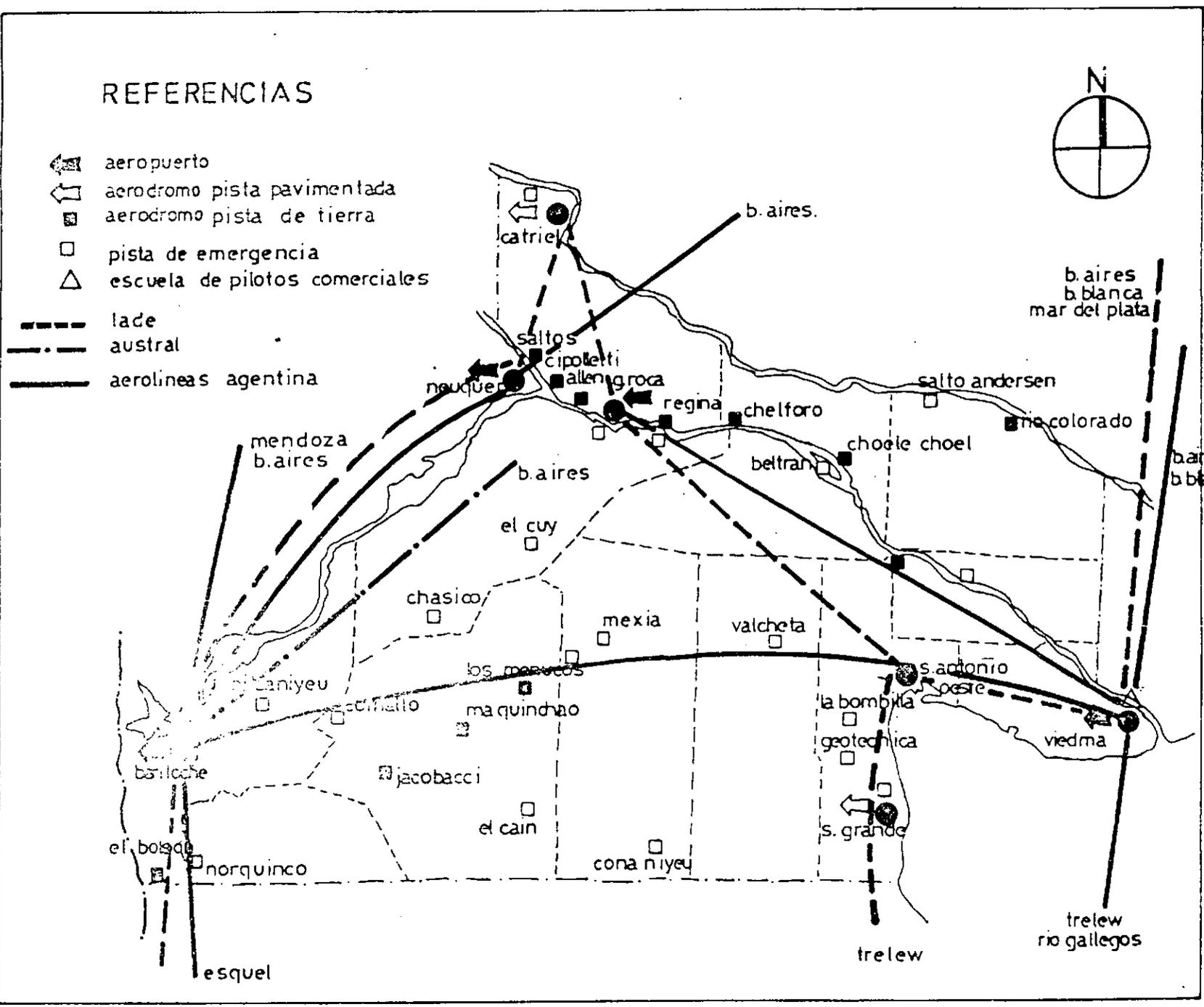
REFERENCIAS

	DIAMETRO		long. km.
	mm.	pugadas.	
	254	10"	11,5
	203	8"	52
	152,4	6"	8

FUENTE = SECRETARIA DE PLANIFICACION DE RIO NEGRO

FUENTE = DIRECCION DE COMUNICACIONES DE RIO NEGRO





FUENTE = DIRECCION DE AERONAUTICA DE RIO NEGRO

3. LA PROYECCION REGIONAL DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE

La determinación del area de influencia de un puerto sobre el territorio que lo sustenta (hinterland) abre una cantidad de alternativas que permiten definir varios tipos de hinterlands según la jerarquización asignada a los aspectos concernientes a su determinación.

En este caso se trata de establecerlos según tres aspectos:

1. la accesibilidad terrestre
2. el tipo de cargas con que se opera o potencialmente se podría operar
3. las ventajas ofrecidas con respecto a los puertos más próximos.

3.1. AREA DE INFLUENCIA DE SAN ANTONIO ESTE EN FUNCION DE SU ACCESIBILIDAD TERRESTRE.

Tomando como centro los puertos de Bahía Blanca, San Antonio Este y Madryn se han trazado círculos con 200 Km. de radio. La intersección de los tres círculos determina dos rectas que delimitan una región dentro de la cual generalmente resulte más conveniente llegar a San Antonio Este que a cualquiera de los otros dos puertos (Ver plano 12)

Esto puede visualizarse cuantitativamente con un caso real. Actualmente este puerto sirve de salida para la producción del Alto Valle, (ver gráfico 1), tomando entonces como origen General Roca y estableciendo relaciones numéricas obtenemos el cuadro adjunto:

RUBROS \ PUERTOS	BAHIA BLANCA	S.A.ESTE	MADRYN
distancia terrestre desde General Roca	457 km.	341 km.	594 km.
flete terrestre por cajón en camión (relación s/base SAE)	1.3	1	1.6
costo de puerto (relación s/base SAE)	1.18	1	0.99
distancia marítima desde Bs.As. (millas marinas)	507	717	767
ALT:1 flete marítimo vía Bs.As. (relación s/base SAE)	0.70	1	1.06
ALT:2 fletes marítimos directos desde Europa (relación s/base SAE)	0.9	1	1
Sumatoria de las relaciones s/base SAE	vía Bs.As.	3	3.65
	desde Europa	3	3.59

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Economía y Hacienda de la Prov.de Río Negro. Vialidad Nacional y Ports of The World.

Si a estos resultados se le suman los beneficios que le corresponden por reintegros promocionales (ver anexo 5) la actuación de San Antonio se consolida con respecto a Bahía Blanca, aunque se mantiene igual con respecto a Madryn.

Vale aquí mencionar una serie, de circunstancias que aumentarían esta ventaja:

- . ramal ferroviario directo al puerto.
- . centro de trasbordo modal en Chole Chol.
- . vinculación terrestre apta para el tráfico comercial con Chile, consolidando un corredor interoceánico.

. Mejoras en la red de captación en sector sur de la región Cuyo y norte-oeste de la región Comahue.

Si en este análisis se incluye el puerto de Punta Colorada se notará que su círculo está prácticamente superpuestos con el de San Antonio Este (Ver plano 13), circunstancia que induce a considerarlos complementarios funcionalmente para su ulterior desarrollo.

Como conclusión general, es razonable definir como hinterland según la accesibilidad terrestre de San Antonio Este,, el sector sur y sur-oeste de la región del Comahue, con posibles proyecciones hacia el noroeste de esa región y sur de la región Cuyo. De darse las condiciones físicas e institucionales podría capitalizarse la proyección hacia Chile transformándolo en cabecera de un corredor interoceánico, previa verificación de su validez regional.

3.2. AREA DE INFLUENCIA DE SAN ANTONIO ESTE EN FUNCION DEL TIPO DE CARGAS CON QUE OPERA O POTENCIALMENTE PODRIA OPERAR.

Actualmente el movimiento básico del puerto tal como lo demuestre el gráfico 1 está basado en la exportación de frutas producidas en el Alto Valle.

Por otra parte el análisis de la información de producción de la provincia de Río Negro (Información General sobre la provincia de Río Negro, Secretaría de Planificación de la Provincia) y las opiniones e informes reunidos en la visita al lugar, indican la explotación incipiente de dos nuevos productos regionales en el mercado internacional, la miel y el tomate, que tienen como ámbito de origen común el Valle Medio y el Valle Inferior, con un importante aporte de Alto Valle para la miel. El cuadro siguiente sintetiza las exportaciones propias de la región y sus destinos, los Anexos 6 y 7 amplían esta información.

PRODUCTOS	DESTINOS	REGION DE ORIGEN	PUERTO DE SALIDA ACTUAL
Frutos del mar	EE.UU Puerto Rico	zona atlántica	SAE
Manzanas y peras frescas	C.E.E. norte de Europa EEUU, Israel	Vale alto, medio y inferior	? SAE
Jugos y pastas de frutas	Brasil, Canadá y algunos países de Sud América	valle alto, medio e inferior	SAE
Frutas deshidratadas			
Pellets de lúpulo	Brasil	zona andina	(sin información)
Lana	URSS, EEUU, C.E.E.	noreste y línea sur	(ocasionalmente SAE) - Madryn
Producción minera	Brasil, Paraguay, Uruguay	línea sur	(ocasionalmente SAE) - P. Colorada y Madryn

Teniendo en cuenta la naturaleza de los productos exportados efectivamente por San Antonio Este y la carencia de depósitos refrigerados en el mismo, resulta evidente que esta actividad decaerá en cuanto desaparezcan los beneficios promocionales.

Las propuestas industriales para la zona de influencia inmediata del puerto requieren importantes erogaciones en infraestructura básica (energía, agua, transporte), migración de población con los consecuentes requerimientos de infraestructura de servicio (ver plano 14) y acciones tendientes a establecer canales comerciales. Dadas las condiciones económicas generales del país y los plazos normales de puesta en marcha de estas acciones, es improbable que se alcancen volúmenes de régimen antes que se extingan dichas ventajas promocionales (ver anexo 5).

Otra fuente de movimiento portuario en ese lapso podría provenir de la construcción de la nueva capital. El ingreso de insumos por San Antonio podría ocasionar la salida de exportaciones por un factor de oportunidad (disponibilidad de bodegas). Esta posibilidad debe ser convenientemente evaluada y sumada a los beneficios promocionales en orden a consolidar los canales existentes y otros incipientes, teniendo en cuenta que en realidad la nueva capital estará ubicada dentro del area de indiferencia con respecto a Bahía Blanca. (ver plano 14).?

Sintetizando lo expuesto, puede definirse como hinterland según el tipo de carga actual o potencial las zonas de producción frutícola, hortícola y avícola que coinciden con el area de regadío de la provincia y con la localización de las industrias derivadas (Ver plano 14, la distribución de población que acompaña la distribución de empleos) y la zona atlántica a través de la pesca, siempre que se establezcan a la brevedad depósitos refrigerados. La captación de las exportaciones de bajo volumen comparativo como el lúpulo y esencias de perfumes sumarán las áreas de el Bolsón y Bariloche.

La posibilidad de incorporar la línea sur con su producción de lanas, pieles y minería depende de dos aspectos: manipulación de cargas y existencia de una adecuada gestión comercial local con activa participación del sector privado.

Particularmente en el aspecto de minería debería evaluarse la posibilidad de establecer la complementariedad con el puerto de Punta Colorada, que cuenta con condiciones óptimas en tal sentido (calado y equipamiento) evitando establecer competencias internas para capitalizar otras oportunidades (Ver plano 13 y anexo 1).

El hinterland según tipo de carga abarca el comprendido dentro del correspondiente a accesibilidad terrestre (Ver plano 15) y la región Comahue, requiriéndose acciones concretas para consolidarlo.

3.3. AREA DE INFLUENCIA DE SAN ANTONIO ESTE SEGUN LAS VENTAJAS QUE OFRECE CON RESPECTO A LOS PUERTOS VECINOS

Actualmente las ventajas que ofrece son básicamente dos:

- . ventajas promocionales
- . puerto limpio

Puede sumarse:

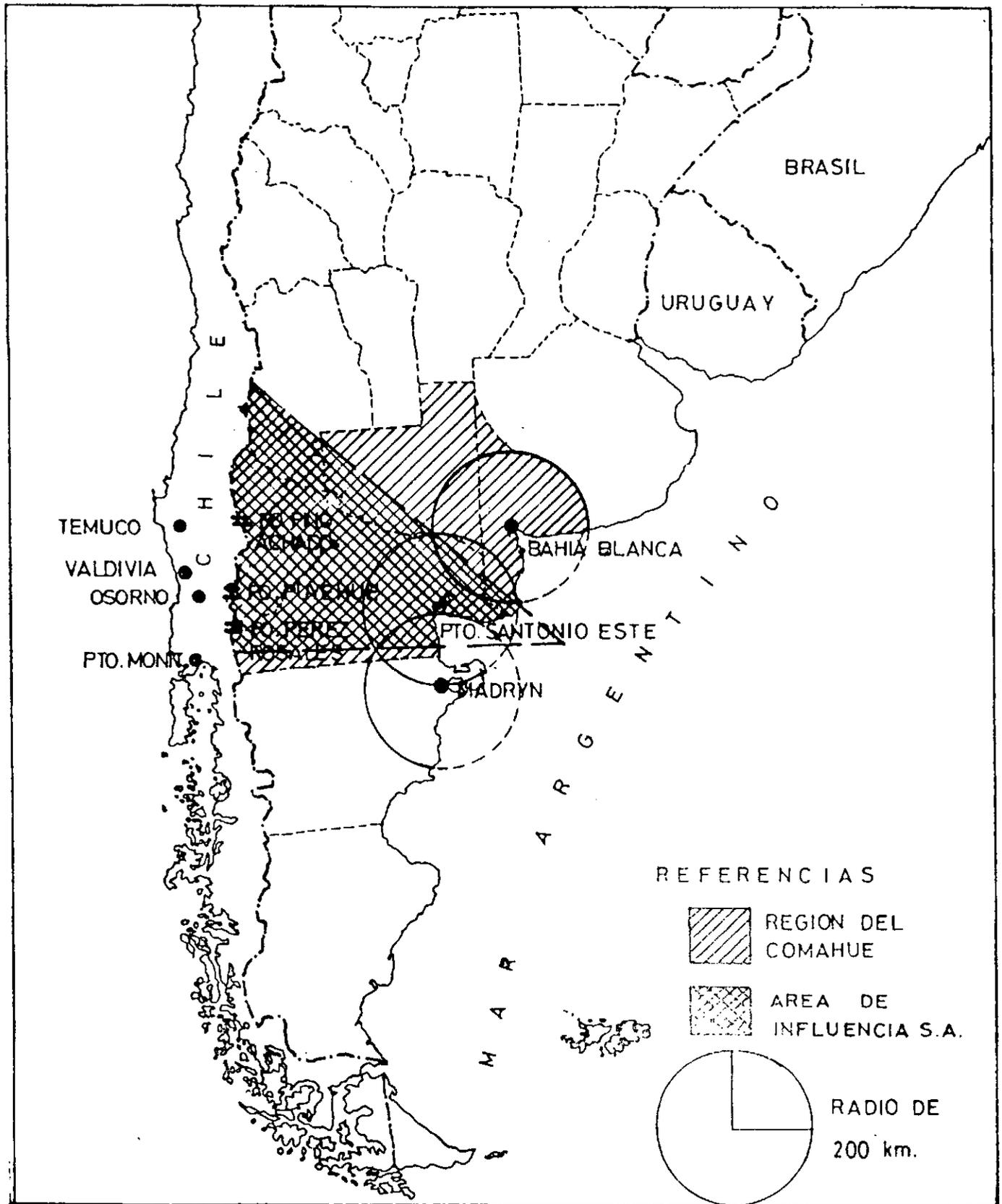
- . la aptitud geográfica desde el punto de vista de navegación
- . su adecuada accesibilidad terrestre reforzada por proyectos existentes.

En este aspecto es evidente que deberán intensificarse las acciones: su competidor natural es el puerto de Bahía Blanca que posee todo el equipamiento e infraestructura comercial necesaria para canalizar las producciones que hoy salen por San Antonio Este: Deberá pues centrarse la atención sobre algunos aspectos fundamentales:

- . manipulación y consolidación de cargas
- . almacenaje refrigerado
- . establecimiento de nuevos canales comerciales en orden a mantener la operación del puerto y un mercado de trabajo estable a lo largo del año. (hoy se traen estibadores en ocasiones desde Puerto Madryn).
- . Con respecto a Punta Colorada establecer una complementación funcional con ese Puerto, evitando la competencia.

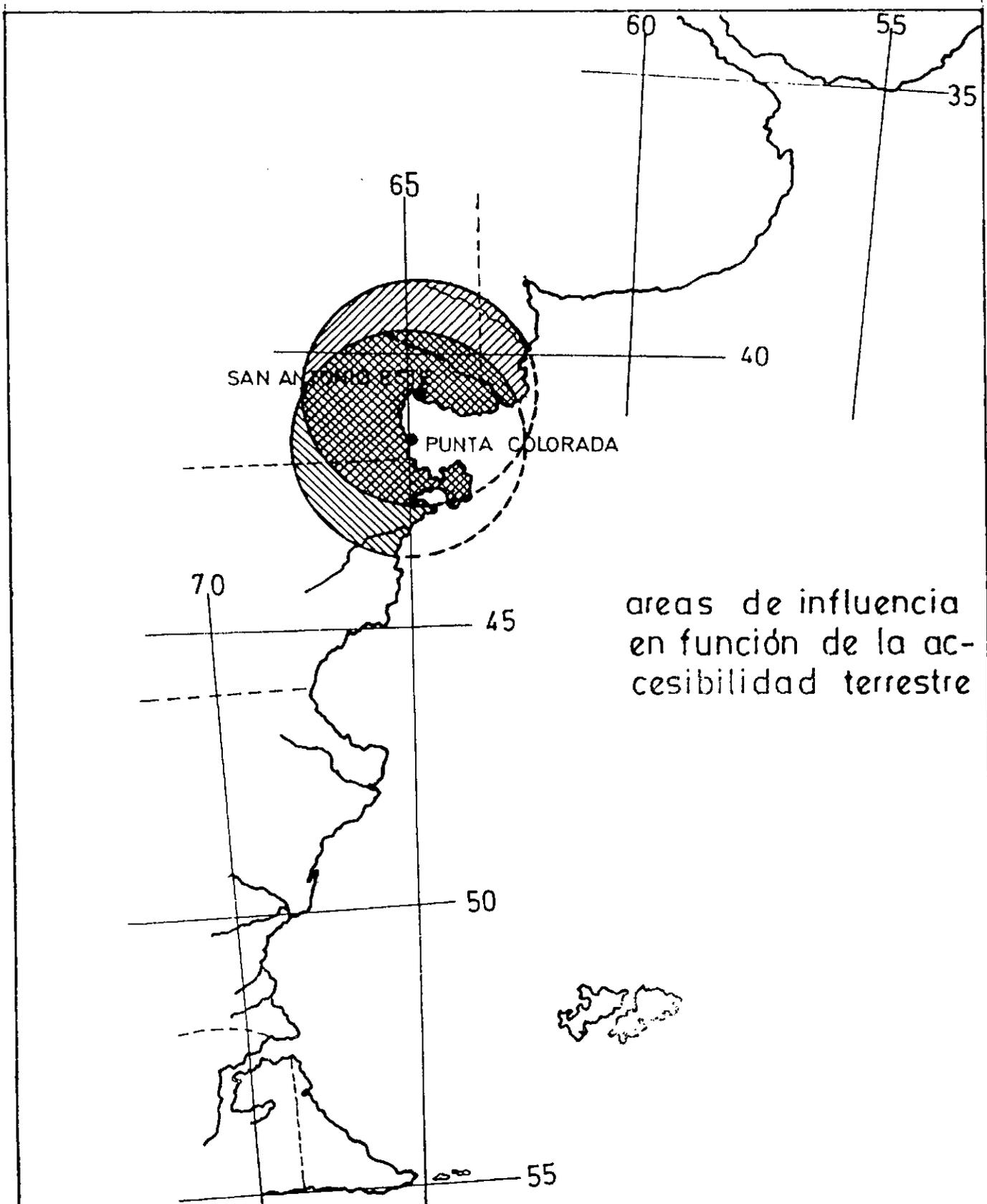
El hinterland ventajoso es pues compartido con los demás puertos de la región y tiene un corto plazo de vigencia desde el momento en que hoy depende esencialmente de un régimen de promoción.

AREA DE INFLUENCIA DE S. ANTONIO ESTE EN FUNCION DE SU ACCESIBILIDAD TERRESTRE



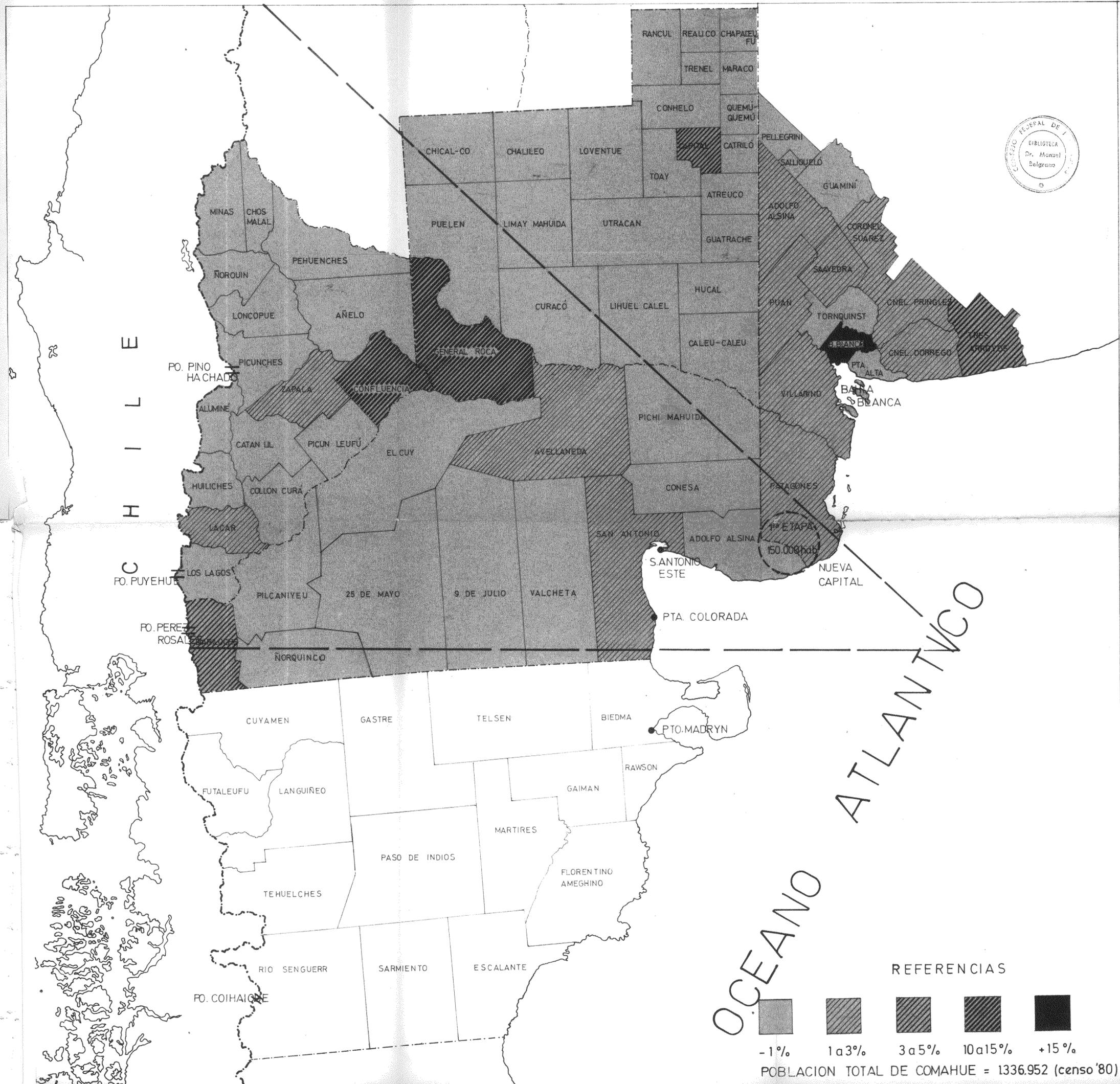
FUENTE = ELABORACION PROPIA

SAN ANTONIO ESTE Y PUNTA COLORADA -



FUENTE = ELAB. PROPIA

PORCENTUALES DE DISTRIBUCION DE POBLACION POR DEPARTAMENTOS DE LA ZONA DEL COMAHUE



OCEANO ATLANTICO

C
H
I
L
E



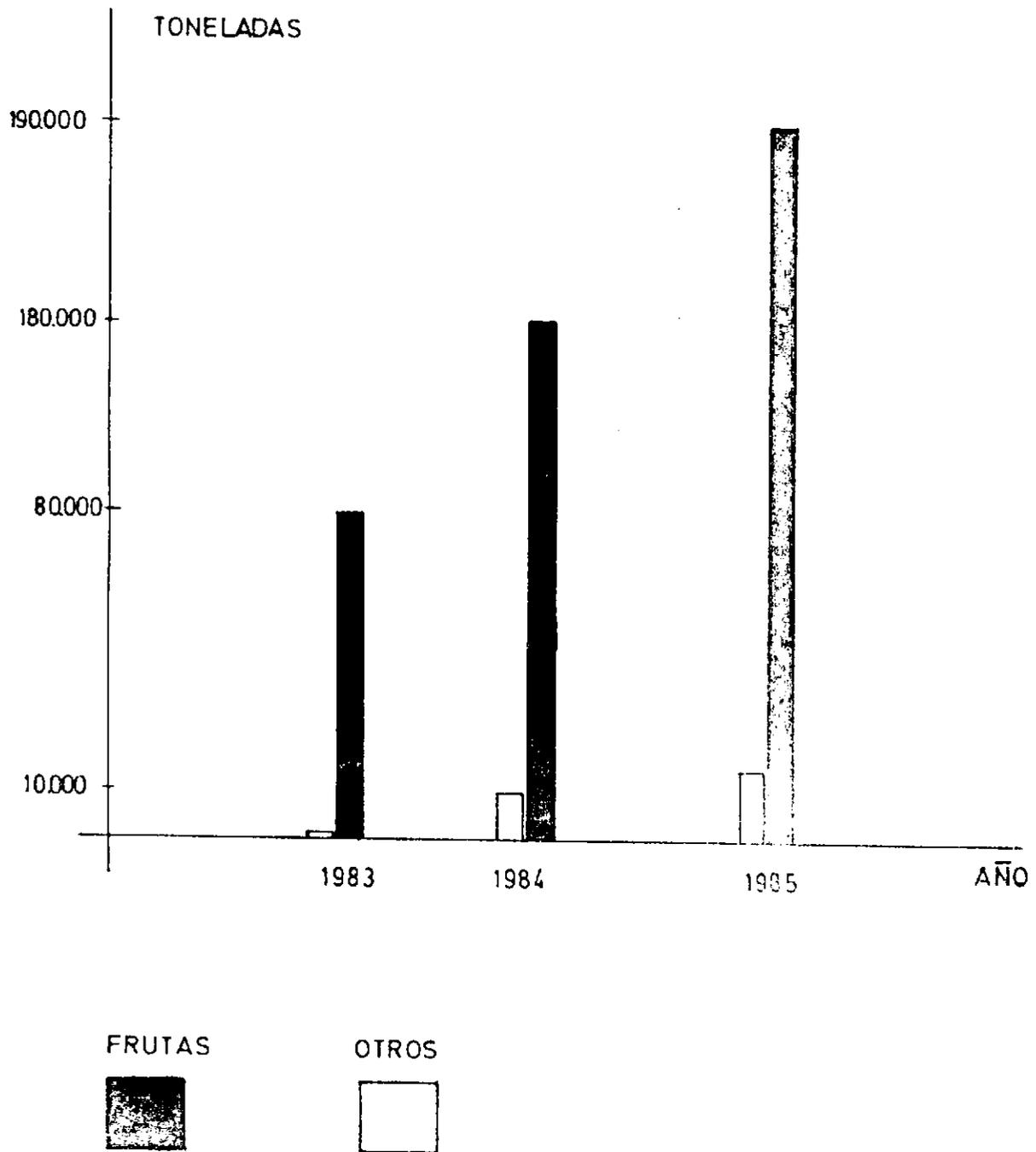
AREA DE INFLUENCIA DE SAN ANTONIO ESTE SEGUN TIPO DE CARGA



FUENTE = ELABORACION PROPIA

EXPORTACIONES DEL PUERTO DE SAN A. ESTE
VOLUMEN DE EXP. DE FRUTAS / COMP. CON OTROS
PRODUCTOS (año '83/'84/'85)

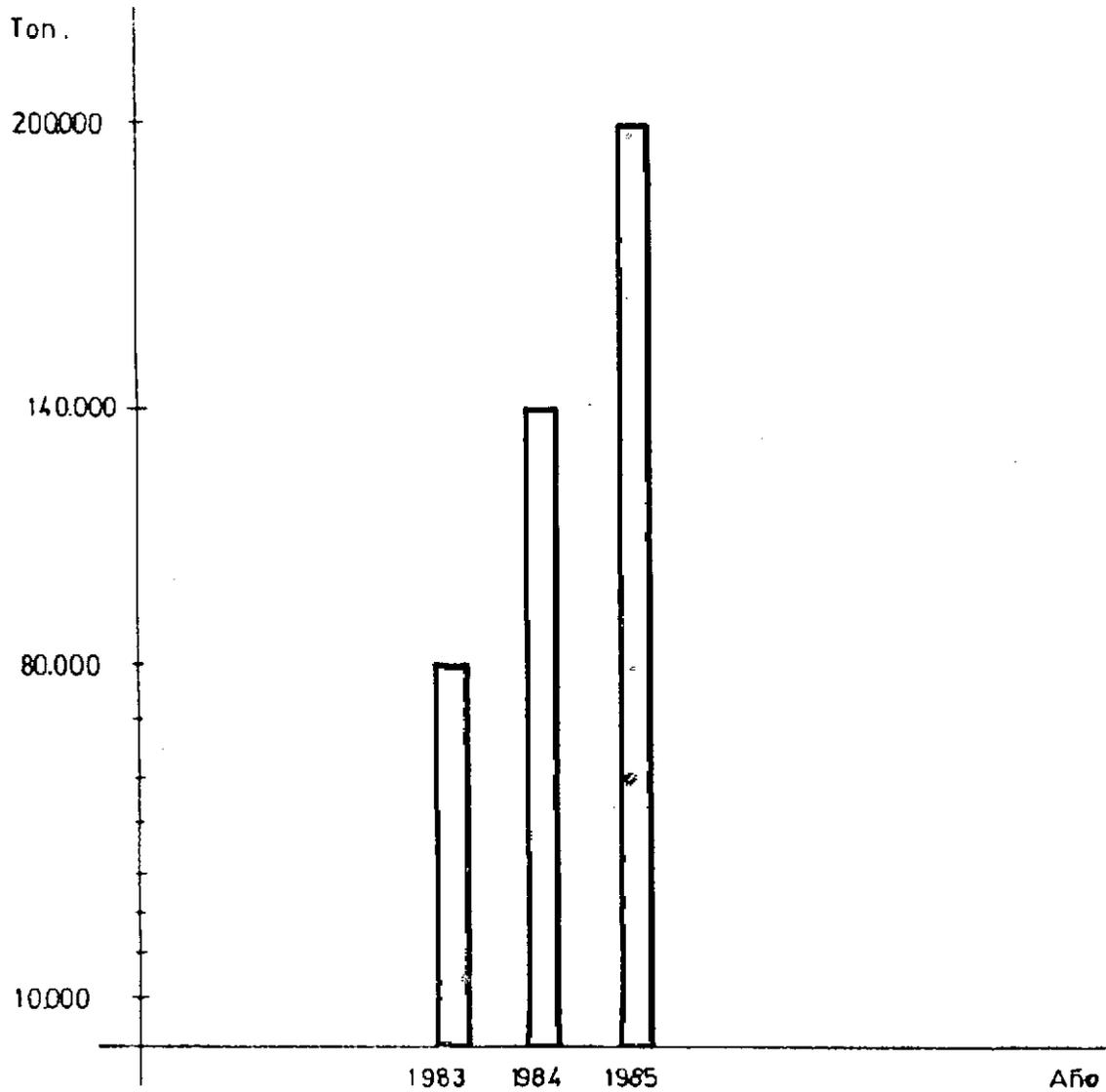
GRAFICO 1



FUENTE = ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

PUERTO SAN ANTONIO ESTE
MOV. DE MERCADERIAS / EXP. '83/'84/'85

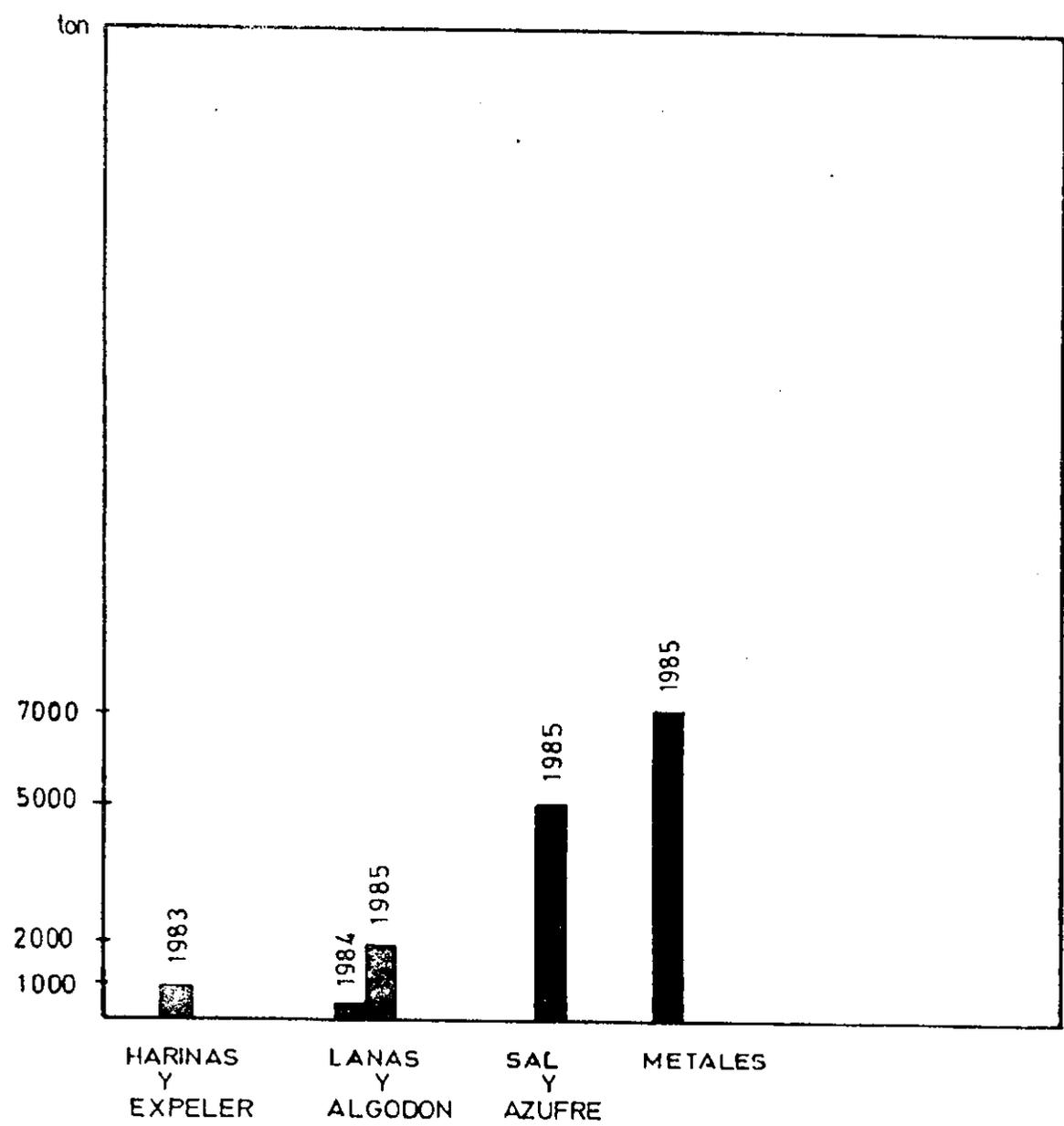
GRAFICO 2



FUENTE = ADM. GRAL. DE PUERTOS

EXPORTACIONES DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE (años '83/'84/'85)

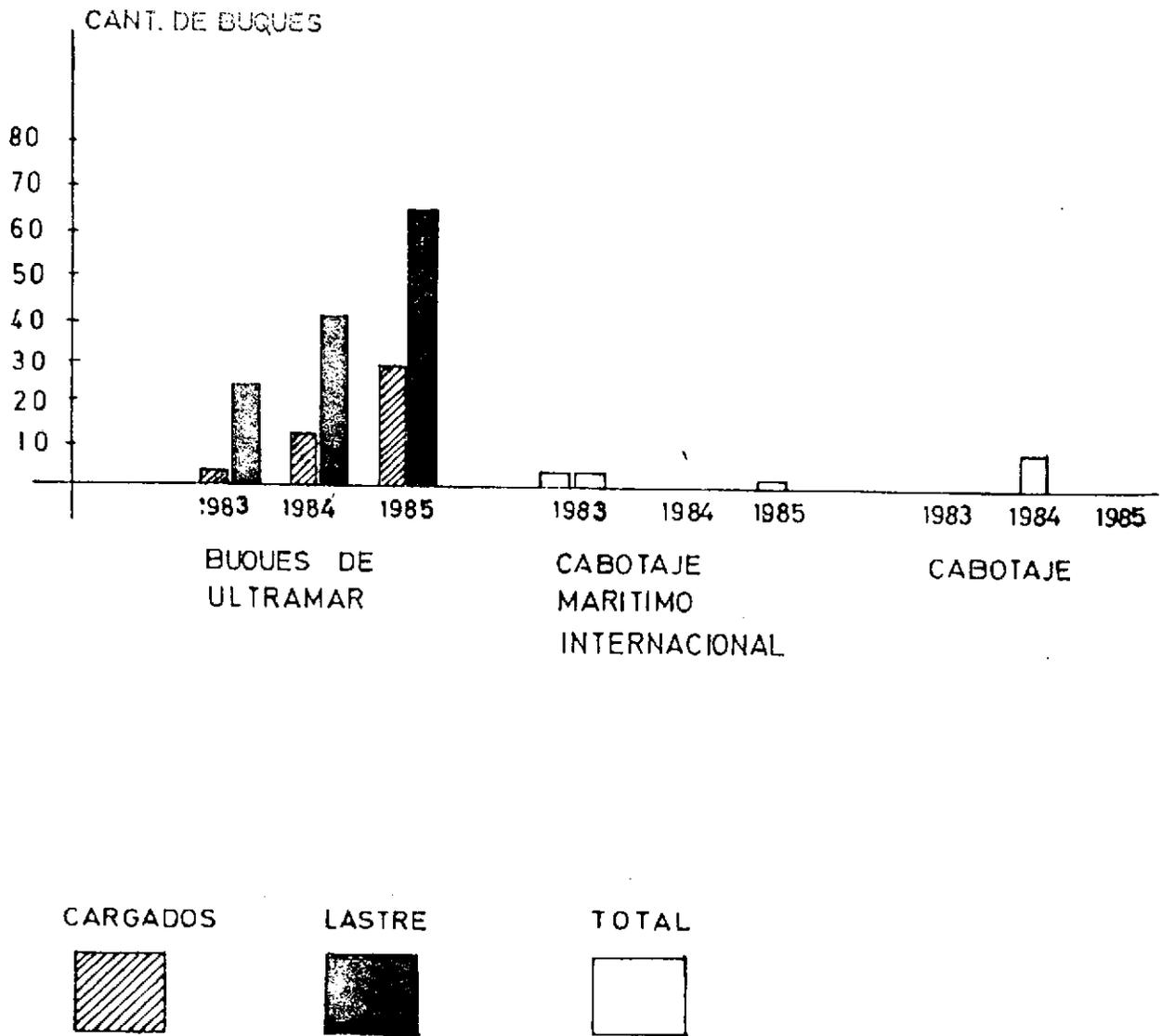
GRAFICO 3



FUENTE = ADMINIST. GRAL. DE PUERTOS

PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE
 MOV. DE NAVEGACION / CANT. DE BUQUES ENTRADOS

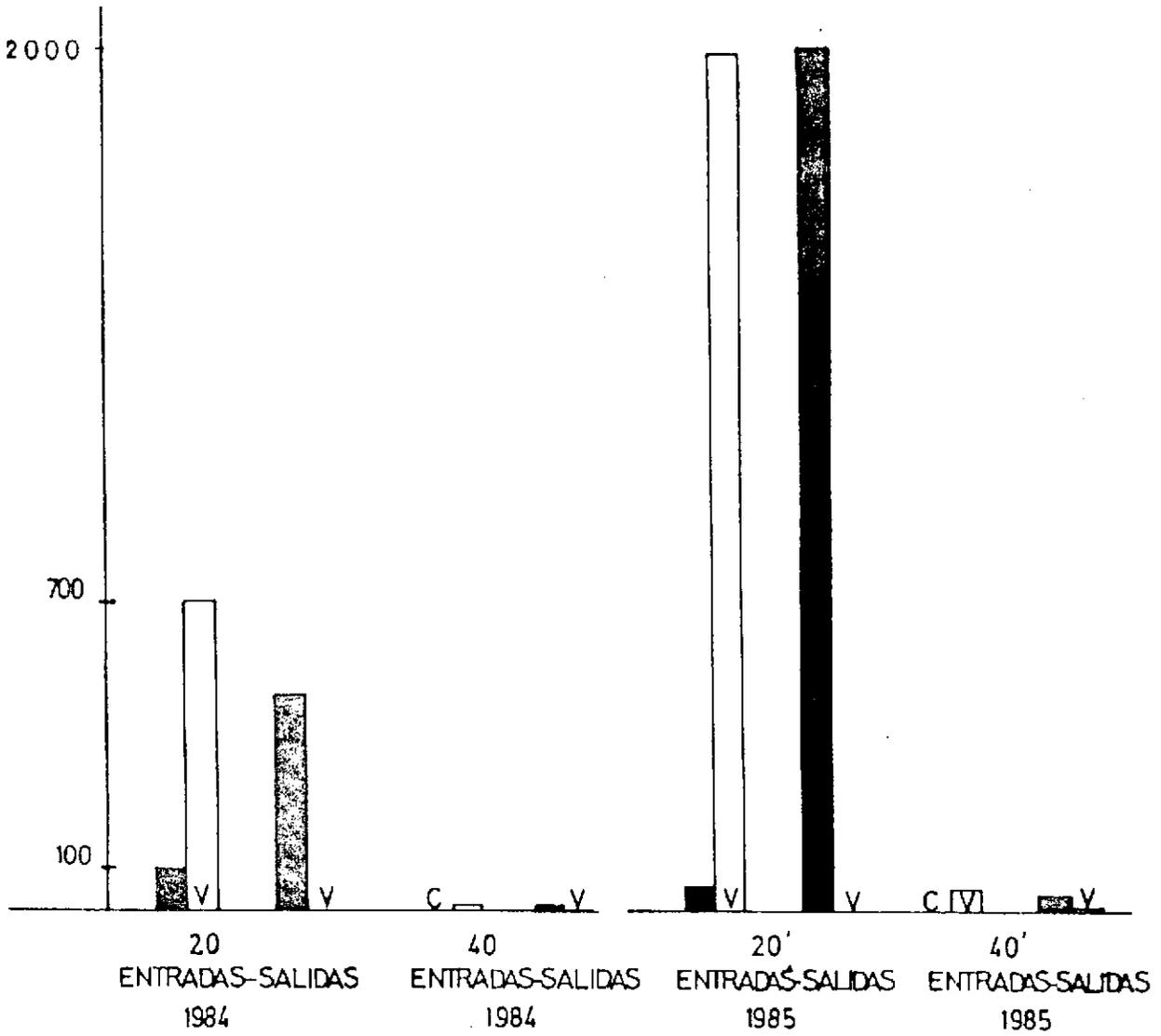
GRAFICO 4



FUENTE = ADMINISTRACION GRAL. DE PUERTOS

PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE MOVIMIENTO DE CONTENEDORES

GRAFICO 5



CARGADO



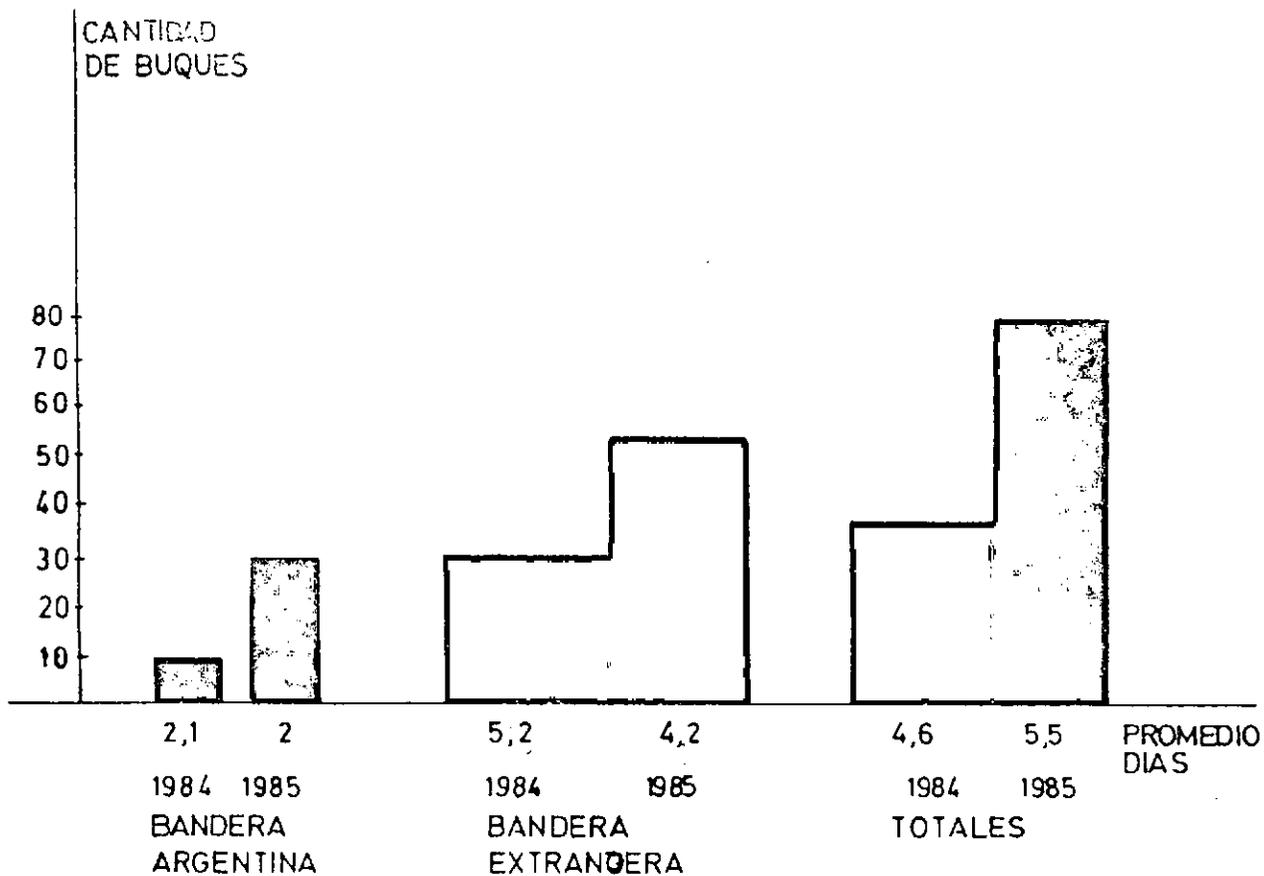
VACIO



FUENTE = ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

PUERTO SAN ANTONIO ESTE ESTADIA DE BUQUES DE ULTRAMAR

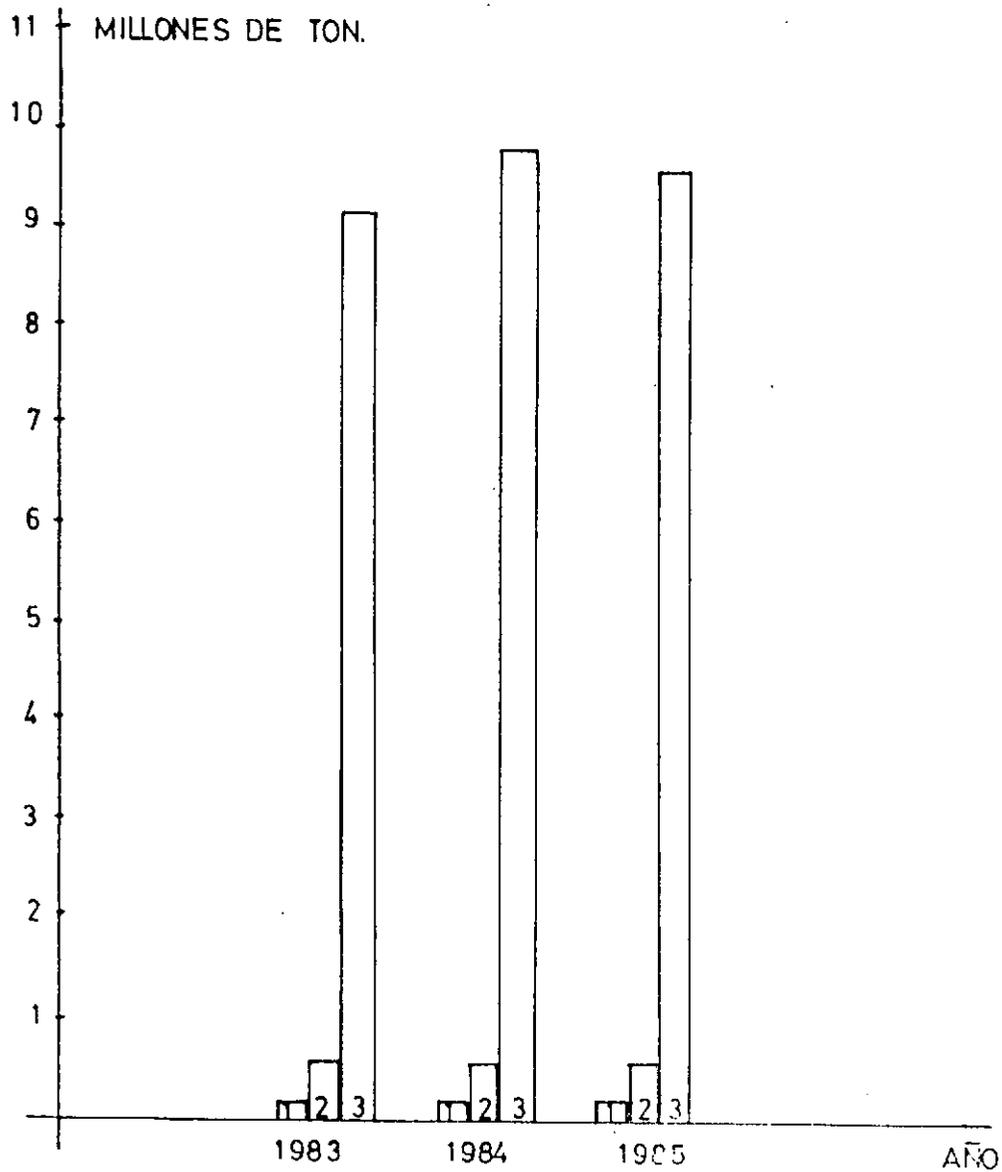
GRAFICO 6



FUENTE = ADMINIST. GRAL. DE PUERTOS

PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE
MOV. DE MERCADERIAS / COMP. CON OTROS PUERTOS
CERCANOS

GRAFICO 7



- 1 SAN ANTONIO ESTE
- 2 MADRYN
- 3 COMODORO

FUENTE = ADM. GRAL. DE PUERTOS

CONCLUSIONES

1. El puerto de San Antonio Este pertenece al sub-sistema del litoral marítimo dentro del sistema portuario argentino.
2. Históricamente esa localización fué un puerto regional con proyección de ultramar aunque hoy prácticamente no tiene movimiento de cabotaje.
3. El incremento de su movimiento está directamente vinculado al desarrollo regional y la implementación de infraestructuras físicas e institucionales que consoliden y alienten canales comerciales (vinculaciones comerciales estables).
4. La participación del sector privado es fundamental, sobre todo en aquellos aspectos que hagan a la radicación de industrias derivadas de las producciones regionales, con niveles competitivos de calidad y precio en el mercado internacional, y al establecimiento y posterior consolidación de canales comerciales que permitan sino recuperar mercados perdidos obtener otros aún vacantes (la demanda mundial actual de alimentos frescos favorece esta gestión).
5. Se requieren acciones inmediatas para evitar que el cese de las ventajas promocionales marque la migración de exportaciones fruteras actuales a su puerto original Bahía Blanca (hinterland por producto).
6. El hinterland inmediato que caracterizaría al puerto como industrial debe considerarse dentro de los objetivos de un plan de mediano alcance que, por otra parte, prevee la construcción de muelles propios.
7. El hinterland por accesibilidad terrestre coincide prácticamente con el área provincial, aceptando proyecciones secundarias dentro de la región Comahue, a la que pertenece, y probablemente el sur de la región de Cuyo, puede mejorarse e integrarse regionalmente como corredor interoceánico.
8. La posibilidad de influir directamente en el valor de los fletes marítimos (como atracción para utilizar el puerto), pasa por las ventajas portuarias para el exportador ya que las otorgadas al armador no siempre se revierten sobre el primero*. Es el contexto de las ventajas promocionales y desde este punto de vista

* Ver Incidencia de mejoras portuarias en los niveles de fletes - Dr. Miguel del Río - Año 1981 -

deberían alentarse desde el gobierno la instalación de infraestructuras (frigoríficos, equipamiento de estiba y transporte, centros regionales de comercialización o mercados, etc.) y sistemas de apoyo al comercio e intercambio (empresas de trading, de importación-exportación general y de transporte multimodal, etc.) por parte del sector privado.

9. Es recomendable un análisis del foreland** de este puerto para establecer su posible expansión, conocido su hinterland.
10. Una flota mercante de bandera nacional es probablemente uno de los factores más importantes para la vida de nuestro litoral marítimo. Las acciones de gobierno tendientes a alentar este tipo de emprendimiento, evidentemente de largo aliento, contribuiría a afianzar la actividad portuaria regional.

** Puertos con los cuales se mantiene o podría lograrse vinculación.

A N E X O 1

CARACTERISTICAS DE LOS PUERTOS MECIONADOS EN ESTE DOCUMENTO

A - UBICACION Y CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS

1) ubicación relativa dentro del país:

Está ubicado en el partido de Bahía Blanca, a 900 Km.al Sur de Buenos Aires.

2) coordenadas geográficas:

38°47' S / 62° 15' W

3) topografía del Puerto propiamente dicho:

Consiste en una bahía formada por un estrecho brazo de mar. Requiere práctico.

4) ciudades vinculadas y distancias a las mismas:

La distancia existente por mar, entre Bahía Blanca y Puerto Madryn es de 260 millas marinas y con el Puerto de San Antonio Este es de 210 millas marinas.

Por vía terrestre las distancias a ciudades relevantes vinculadas a el Son:

Viedma	185 Km.(vinculación vial y ferroviaria)
Bs.As.	832 Km.(idem)
Mar del Plata	462 Km.(idem)
Neuquén	417 Km.(idem)
San Antonio	370 Km.(idem)
Madryn	764 Km.(vinculación vial)

5) condiciones climáticas y de operatividad:

Por sus óptimas condiciones climáticas opera los 365 días del año.
Su operatividad no se interrumpe aún ante la presencia de los fuertes vientos del Sur aún cuando pueden reducir la profundidad en 5 pies respecto de las cartas martítimas.

B - SITUACION INSTITUCIONAL

1) habilitación Dirección Nacional de Migraciones:

Si.

2) habilitación de la Dirección Nacional de Administración General de Puertos para tránsito de personas y cargas:

Si.

3) habilitación de Administración Nacional de Aduanas para operaciones comerciales:

Si.

PUERTO: DE BAHIA BLANCA

2

PROV : DE BS.AIRES

C - AREA DE INFLUENCIA ESTIMADA

- . Región del Comahue
- . Sur de la Región de Cuyo
- . Zona centro de la provincia de Buenos Aires.

D - INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO EXISTENTE

Bahía Blanca es el mayor complejo portuario del litoral marítimo al Sur de Buenos Aires y constituye una salida natural para la mayoría de los granos provenientes de la parte Sur de Buenos Aires y La Pampa.

La entrada del canal de acceso no presenta peligros, éste tiene 53 millas de largo y 150 mts. de ancho y es dragado para obtener una profundidad de 10 metros.

El complejo se configura con:

Puerto Cigüeña, Pto. Rosales y Pto. Belgrano adyacentes entre sí en la boca de la Bahía del Estuario, Ingeniero White y Puerto Nacional, ubicados a 22 kms. de Puerto Belgrano, Puerto Galván se ubica a 9 Km. de Ing^o White.

INGENIERO WHITE: Es el principal Pto. de descarga de Bahía Blanca, equipado con modernas grúas para todo tipo de carga. Esta sección del puerto tiene una capacidad de almacenaje de 221.000 ton. de granos (por elevadores) y 470.000 toneladas a unos 10 minutos de distancia por camión al puerto.

PUERTO GALVAN: Está destinado a recibir petróleos y productos derivados y gas líquido. Las compañías de petróleo poseen tanques cerca del puerto con tuberías que los conectan al mismo, con 5 ó 6 lugares de atraque. Posee una profundidad media de 9 a 14 metros.

PUERTO CIGÜEÑA Y PUERTO ANCLA: Posee tanques para almacenaje de líquidos con una capacidad de 80.000 metros³ y una cap. de carga 3.000 m³/hora.

PUERTO ROSALES: Está destinado exclusivamente para Buques pesqueros con una profundidad de 6 metros.

PUERTO BELGRANO: Es la base naval argentina. Es una zona restringida y de alta seguridad.

Bahía Blanca cuenta además con diques secos para reparación de buques, grúas eléctricas sobre rieles, depósitos refrigerados, facilidades para aprovisionamiento de agua potable (hidratantes de 10 ton./h.), almacenes, combustible y asistencia médica.

Su vinculación con el resto del país está asegurada a través de red nacional de caminos a través de las rutas 3, 33, 35 y 22 así como la red provincial.

El ferrocarril Roca tiene en Bahía Blanca un vértice importante de su itinerario, entre el puerto. El aeropuerto, dista 18 Km. de la ciudad.

A - UBICACION Y CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS

1) ubicación relativa dentro del país:

Está ubicado en la provincia de Río Negro en el golfo de San Matías, a unos 900 Km. de Bs.As.

2) coordenadas geográficas:

40° 48' S y 64° 53' W.

3) topografía del Puerto propiamente dicho:

Es una caleta natural entre Punta Villarino y el Continente, variación de mareas:máximas 9.26 m. y mínimas 3.36 metros.

4) ciudades vinculadas y distancias a las mismas:

La distancia existente entre el puerto y el puerto de Bahía Blanca es de 210 millas marinas. La distancia terrestre a otras ciudades del territorio: Viedma 185 Km. Rawson 312 Km., Neuquén 407 Km. Bs.As. 971 Km., siempre por caminos, el ferrocarril Roca llega a San Antonio Oeste distante 60 Km. y desde allí puede conectarse con Viedma - Bahía Blanca - Bs.As. o Bariloche.

5) condiciones climáticas y de operatividad:

Por sus buenas condiciones climáticas opera los 365 días del año lo único que hace que disminuya la operatividad es el brusco cambio de mareas y la época de fuertes vientos.

B - SITUACION INSTITUCIONAL

1) habilitación Dirección Nacional de Migraciones:

2) habilitación de la Dirección Nacional de Administración General de Puertos para tránsito de personas y cargas:

Sí

3) habilitación de Administración Nacional de Aduanas para operaciones comerciales:

Sí

PUERTO SAN ANTONIO ESTE

2

PROV. DE RIO NEGRO

C - AREA DE INFLUENCIA ESTIMADA

Región del Comahue

Región del Sur de Cuyo

D - INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO EXISTENTE

- Está vinculado al resto del territorio por las Rutas Nacionales 3 y 251.
- El Ferrocarril Roca llega a San Antonio Oeste, 60 km. al Sur, donde accede por un camino pavimentado. Posee tomas de agua potable para buques y pue-
- Posee tomas de agua potable para buques y puede dar aprovisionamiento general.
- El puerto está servido por energía eléctrica y como infraestructura de comunicaciones tiene telediscado y VHF.
- Dispone de 3 sitios de atraque, dos para cargas generales con una longitud de 380 mts. y una profundidad de calado de 40 y 30 pies, el tercero para pesca, con una longitud de 40 mts. y una profundidad de aproximadamente 9 pies.
- Depósitos cubiertos que totalizan 1.085 m²; 8,500 m² de plazoletas de hormigón y 1 Ha. de playa de contenedores.
- Posee 2 grúas con capacidad para 50 ton. s/camión.

E - MEJORAS NECESARIAS

Por la naturaleza de las cargas que salen por él: almacenes refrigerados y facilidades para manipuleo de cargas.

Existen proyectos de infraestructura de servicios.

A - UBICACION Y CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS

1) ubicación relativa dentro del país:

está ubicado 767 millas marítimas al sur de Buenos Aires, en la provincia de Chubut.

2) coordenadas geográficas:

42°46' S y 65°02' W

3) topografía del puerto propiamente dicho:

es uno de los más resguardados y profundos puertos en la Argentina, el mejor del litoral marítimo. Requiere práctico para ingresar que debe solicitarse con 72 horas de anticipación.

4) ciudades vinculadas y distancias a las mismas:

entre Madryn y Bahía Blanca hay 260 millas marinas. La distancia terrestre con otras ciudades del territorio es:

Viedma 579 km.

Rawson 57 km.

Buenos Aires 1.226 km.

San Antonio Este 394 km.

No llega ferrocarril

5) condiciones climáticas y de operatividad:

los vientos son provenientes del oeste y rotan frecuentemente. Las diferencias de marea son muy amplias, lo que provoca una reducción de operatividad en los momentos de marea alta.

B - SITUACION INSTITUCIONAL

1) habilitación Dirección Nacional de Migraciones:

2) habilitación de la Dirección Nacional de Administración General de Puertos para tránsito de personas y cargas:

SI

3) habilitación de Administración Nacional de Aduanas para operaciones comerciales:

SI

C - AREA DE INFLUENCIA ESTIMADA

Patagonia

Sur de la Región Comahue

D - INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO EXISTENTE

Posee un muelle de 458 metros de longitud y 13,6 metros de ancho utilizado solo para pequeñas embarcaciones pesqueras. No tiene remolques ni faros. Se está construyendo un muelle para la planta de aluminio con una longitud de 1.477 mts. y un viaducto de 1.133 mts. de long. y 12 mts. de ancho.

Posee 2 amarraderos de carga general en la zona sur, uno para buques de 6 a 7,30 mts. de calado y consiste en una serie de 7 boyas de anclaje pantanoso cerradas para el puerto. Algunos buques que operan aquí deben bornear la carga desembarcando con su propio aparejo a los camiones.

2 grúas eléctricas de 12 ton. c/u.

En la zona norte del puerto existe un amarradero de carga de 11,28 m. de profundidad con dos boyas de anclaje (una en c/extremo).

La descarga se realiza por medio de puentes grúas que se mueven a lo largo del muelle.

Posee agua potable mediante hidrantes de 5 ton/hora para el muelle viejo y para el nuevo de 10 a 15 ton/hora.

La Ruta Nacional 3 lo vincula con el resto del país, el aeropuerto de Trelew a 67 km. asegura su vinculación aérea.

El puerto permite el abastecimiento de buques y dispone de asistencia médica.

Tiene un sector para hacer reparaciones pequeñas en buques.

Se están construyendo depósitos para 150.000 ton. de mercaderías.

A - UBICACION Y CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS

- 1) ubicación relativa dentro del país :
salida marítima del yacimiento de Sierra Grande en el Golfo de San Matías al sur de San Antonio.
- 2) coordenadas geográficas:
41°45'9"S, 65°00'5"W
- 3) topografía del puerto propiamente dicho:
dispone de 45 pies de calado mínimo en todo tiempo, fondadero sobre mar abierto. Requiere práctico.
- 4) ciudades vinculadas y distancias a las mismas:
Está a unos 36 km. de Sierra Grande y 153 de San Antonio Oeste (210 km de SAE) y unos 116 km. de Madryn.
- 5) condiciones climáticas y operatividad:
predominan los vientos del oeste y son frecuentes los vientos de Norte a Sur paralelos a la costa.
La amplitud de mareas llega a los 8,5 mts.

B - SITUACION INSTITUCIONAL

- 1) habilitación Dirección Nacional de Migraciones:
- 2) habilitación de la Dirección Nacional de Administración General de Puertos para tránsito de personas y cargas:
- 3) habilitación de Administración Nacional de Aduanas para operaciones comerciales:

C - AREA DE INFLUENCIA ESTIMADA

Es la salida de Sierra Grande.

D - INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

Adecuada a su función, posibilitando la carga a razón de 1.000 a 2.000 toneladas. Cuenta con posibilidad de atraque según la dirección de los vientos y anclaje para espera.

A N E X O 2

SEPARATA DEL "DERROTERO MARITIMO"

GOLFO SAN MATIAS

Carta argentina H-214.

DE PUNTA BERMEJA A CALETA DE LOS LOROS. — La cadena de colinas de 70 a 100 m de altura, que constituye la costa, se dirige de punta Bermeja, unas 37 millas hacia el W, hasta el promontorio Belén, donde alcanza una altura máxima de 150 metros, sin otra interrupción que la **bahía Rosas**, suave entrada sobre la cual el fondo disminuye permitiendo fondear, marcando el promontorio del W de la bahía al 270° y el caserío a los 340°, en la profundidad de 15 m (8¼ brazas) en pleamar (tener en cuenta que la amplitud de la marea llega hasta 7,2 m) y constituye un lugar abrigado de los vientos del NW. En la playa hay un galpón y varias casas. 10

Faro Belén (S. G.) (lat. 41°09'S, long. 63°42'W). — Situado a unas 10 millas al E del promontorio Belén. Véanse características en Faros y Señales Marítimas, Parte II.

Bajofondo. — Aproximadamente a los 229° y 4,8 millas de punta Bermeja ha sido denunciado un bajofondo de 15,2 m (51 pies), observándose rompientes perpendiculares a la costa.

Casco a pique (lat. 41°15'3 S, long. 63°30'0 W). — A los 123° y 11 millas del faro Belén se encuentra a pique el casco del remolcador Petrel, en una profundidad de 44 m (24 brazas). 20

Corrientes de marea. — Desde San Blas hasta bahía Rosas las corrientes de marea corren paralelamente a la costa; los vientos fuertes influyen sobre su intensidad y, en parte, sobre su dirección.

En bahía Rosas se produce la bifurcación de corrientes mencionada al tratarse del golfo de San Matias en general (ver pág. 181).

Caleta de los Loros. — Se interna unas 3 millas hacia el N y se seca en bajamar; su entrada queda bien definida por una línea de rompientes, 1.000 m al S de la cual ya se sondan 5,5 metros (3 brazas).

Con muy poca marea pueden entrar embarcaciones menores, siempre que se recuesten sobre la punta del E de la entrada. 30

En esta caleta se encuentra pesca abundante, especialmente pejerrey, róbalo y sargo.

DESDE CALETA DE LOS LOROS HASTA PUNTA VILLARINO. — A partir de la punta Mejillón, extremo oeste de la caleta,

Cartas argentinas H-2 y 50.

PUERTO SAN ANTONIO

Cartas argentinas H-262 y H-214.

hasta 14 millas al WNW de ella, la costa vuelve a ser acantilada, para continuar luego baja, con playa de arena. Las playas del tramo de costa entre la punta Mejillón y la baliza San Matías, sólo son abordables en condiciones de mar 2 como máximo, debido al brusco gradiente que presentan; la rompiente es de considerable altura.

Son puntos muy característicos en este tramo de la costa el cerro **La Mesa** y el médano **Alto**.

Baliza San Matías (lat. 40°49'S, long. 64°43'W). Véanse características en Faros y Señales Marítimas, Parte II.

10 Desde los 355° a los 025°, la baliza queda semioculta por un pequeño médano de la costa, que disminuye su visibilidad.

Bajofondo. — A 1,2 milla al SSW de la baliza San Matías hay un bajofondo que aflora en bajamar.

Punta Villarino. — Constituye el extremo sudeste de la entrada de puerto San Antonio; tiene 38 m de altura y es fácilmente identificable por estar formada por médanos de arena, sin vegetación, que son los más elevados de la península.

20 Es indudablemente el punto más útil para recalar desde el E. Es muy característico y sus marcaciones pueden combinarse bien con las de San Matías para zafar el banco y los bajofondos de la entrada.

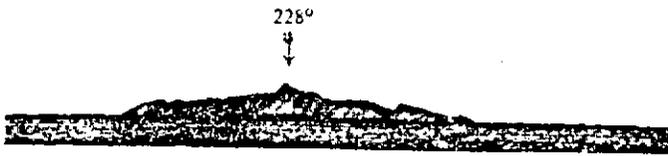
PUERTO SAN ANTONIO. — Es muy abrigado de todos los vientos. Su entrada está abierta a los vientos del SE, por lo que no hay que aproximarse a ella si no hay marea suficiente para entrar en seguida al puerto.

BANCOS. — La entrada se encuentra entre el banco Lobos al E y los bancos Reparo y Palisa al W.

30 El **banco Lobos** se extiende hasta 5½ millas al S de punta Villarino, descubriendo en bajamar hasta 5 millas de la costa; sus veriles oeste y sur son muy acantilados, no así el del E; en su parte sur hay muy poca agua y el mar rompe sobre él con violencia, dos horas antes de la bajamar.

El **banco Reparo** se extiende 7 millas al SSW de punta Delgado; descubre también en gran parte, y su extremo sur se extiende hacia el E estrechando el paso existente entre el mismo y el banco Palisa.

Cartas argentinas H-2 y 50.



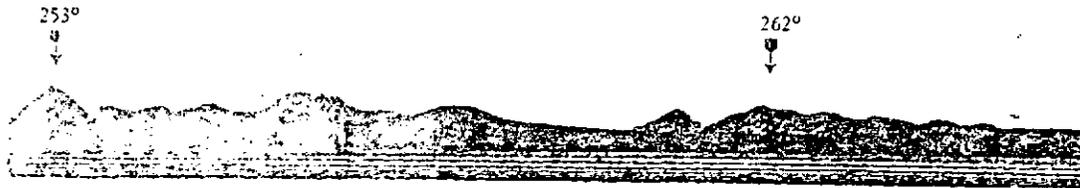
Sierras de San Antonio a 26 millas



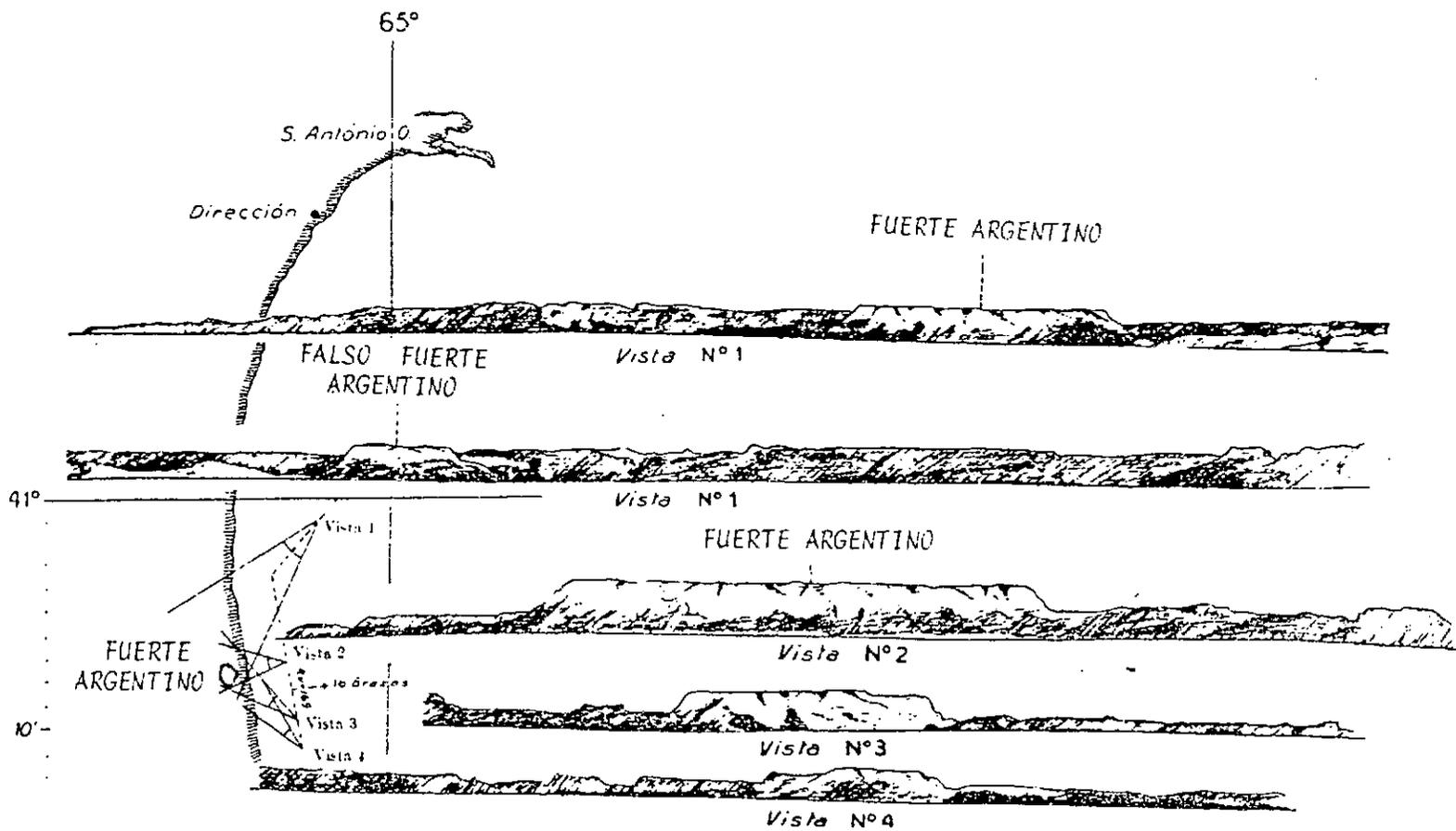
Punta Rasa a 2 millas



Cerro Dirección a 10 millas



Sierras de San Antonio a 15 millas



RECALADA, PUNTOS CARACTERISTICOS

Cartas argentinas H-262 y H-214.

Recalada. Puntos característicos. — Al aproximarse al puerto San Antonio, se avistarán en las costas del golfo San Matias antes que nada, los siguientes puntos: en la costa noroeste, el cerro Dirección, el cerro Fuerte Argentino y el faro San Matias.

Si se recalca por el E, el cerro Dirección se avista antes que Fuerte Argentino, mientras que haciéndolo por el S sucede lo contrario; además, en este último caso se avista el pico Rivadavia de las sierras San Antonio.

El cerro Fuerte Argentino, de 94 m de altura, pertenece a una cadena que presenta otros puntos semejantes situados hacia el N del mismo. Se lo reconocerá por su color gris y por semejarse mucho a una fortificación, siendo el más largo y el más blanco de los tres que generalmente se avistan. Algunas veces, a causa de la calima, puede no ser identificable. 10

El cerro Dirección, de 170 metros de altura, se identifica por los tres montículos muy juntos que tiene en su cima; más al N, en el interior, se avista otro, de forma semejante. Con calima, la parte alta de este último cerro queda cubierta o deformada y no es posible identificarlo.

Gobernando hacia el puerto, manténgase el cerro Dirección a los 310°, con lo cual se salvará el extremo sur del banco Lobos, que se extiende hasta 5 millas. Sobrepasado dicho banco y cayendo hacia el N se navega en demanda de la primera enfilación Pedro García-Juan de la Piedra. 20

Al ESE del cerro Dirección y sobre la costa, se encuentra el balneario Las Grutas, con instalaciones de luz de mercurio visibles a la distancia. El resplandor se avista antes que el de San Antonio Oeste.

En dicho balneario existe una estación del Automóvil Club Argentino (A.C.A.) que posee un tanque de agua visible desde el mar. Sobre éste se encuentra la baliza luminosa Las Grutas. La aproximación nocturna, pese a que no siempre se obtienen buenos ecos radar, no ofrece mayores dificultades por el balizamiento existente en la zona. 30

Cartas argentinas H-2 y 50.

PUERTO SAN ANTONIO

Cartas argentinas H-262 y H-214.

Puntos notables. — Sobre la barranca, al N del pueblo San Antonio Oeste, existe una antena visible desde 10 millas al sur, recortada sobre el cielo. Al pie de la antena hay una construcción de color blanco, que durante el día puede avistarse a 20 millas de distancia.

Fondeadero exterior. — Entre profundidades de 10 a 30 metros, en el saco formado por la costa y la línea que va del extremo sur de banco Lobos a Fuerte Argentino, saco cuya parte noroeste es conocida con el nombre de **Vuelta de Indio**. También hay fondeadero al S o al E del mismo banco. El fondo es de arena fina y fango. **10**

Está abrigado de los vientos, con excepción de los del SE, que no son frecuentes ni violentos.

En la carta H-262 se indica un fondeadero al W del acceso en 13 m (42½ pies) de profundidad.

BALIZAMIENTO. — Véanse características en Faros y Señales Marítimas, Parte II.

Primera Enfilación. Arrumbamiento 029°3.

Baliza Pedro García (lat. 40°49'S, long. 64°53'W).

Baliza Juan de la Piedra (lat. 40°48'S, long. 64°53'W).

20 **Segunda Enfilación.** Arrumbamiento 001°5.

Baliza Reparó (lat. 40°47'S, long. 64°55'W). Situada sobre el banco de su nombre. Se avista a 8 millas, con dificultad.

Baliza Delgado (lat. 40°45'S, long. 64°55'W). Situada en la punta homónima. De día se avista a 15 millas.

Tercera Enfilación. Arrumbamiento 023°7.

Baliza Cangrejal (lat. 40°45'S, long. 64°53'W). En bajamar queda en seco.

Baliza Camino. (lat. 40°43'S, long. 64°51'W).

30 **Baliza Garzas** (lat. 40°48'S, long. 64°53'W). Situada aproximadamente 1¼ milla al ENE de punta Villarino.

Baliza Punta Villarino. (lat. 40°49'S, long. 64°54'W).

Baliza Isla de los Teros (lat. 40°44'S, long. 65°54'W). En la isla de los Teros, próxima a punta Verde.

Cartas argentinas H-2 y 50.

PUERTO SAN ANTONIO

Carta argentina H-262.

Baliza Punta Verde (lat. 40°44'S, long. 64°55'W).

Entrada al puerto. Para entrar al mismo existen tres enfilaciones. La Primera, situada en punta Villarino, está constituida por Pedro García-Juan de la Piedra (029°21'30"-209°21'30"). La Segunda Enfilación, en el interior del puerto, la constituye Reparo-Delgado (001°29'30"-181°29'30") y la Tercera las balizas Cangrejal-Camino (023°42'-203°42'). Para tomar el puerto viniendo del E o del S con tiempo claro, no se presentan dificultades por contarse con un adecuado balizamiento y puntos notables en la carta que permiten una buena situación.

10

Provieniendo del E debe dejarse a buen resguardo el banco Lobos. Sobrepasado éste y navegando al NW se entra en la Vuelta de Indio hasta encontrar la Primera Enfilación entre los bancos Palisa y Lobos. Sobre esta enfilación se encuentran las menores profundidades. Sobre la Segunda y Tercera Enfilación no se encuentran mayores dificultades. Sobre la Tercera Enfilación y a la altura de punta Villarino se cae al NE barajando la costa a 600 m aproximadamente hasta el fondeadero o el muelle. Próximo a éste se encuentra la baliza ciega Garzas.

Al tomar la Primera Enfilación debe tenerse en cuenta la acción de la corriente de creciente que tira hacia el banco Palisa. En el mismo tramo la corriente de bajante tira levemente el banco Lobos. Una vez adentro de dicha enfilación el sentido de ambas corrientes se aproxima al arrumbamiento de la misma.

20

Entre punta Villarino y banco Reparo la corriente adquiere su máximo valor por el estrechamiento del canal que allí se produce. Cuando la onda de marea baja con fuerza la corriente tira hasta 4 nudos en el canal. Este hecho debe especialmente tenerse en cuenta cuando se trata de buques de poca marcha.

Puerto y fondeadero interior. El fondeadero más seguro para buques grandes que tengan que hacer larga estada en el mismo, se encuentra en los 10 a 28 m de agua, fondo blando, de arena, conchilla, pedregullo y manchones de roca. Al SW de la enfilación Garzas-Reparo y una extensión de una milla, se encuentra el fondeadero señalado.

30

En el fondeadero para buques mayores la corriente no tira más de 1,5 nudo, siendo todavía más débil en el fondeadero del saco del banco de las Garzas.

Cartas argentinas H-214, H-2 y 50.

PUERTO SAN ANTONIO

Carta argentina H-262.

Los fondeaderos son abrigados de todos los vientos, salvo los del SW al WNW, que arbolan mar cuando soplan huracanados; los demás vientos, aun cuando sean muy fuertes, no interrumpen el servicio de las embarcaciones menores. El tenedero es excelente.

10 En el interior del puerto existen varios bancos de arena, conchilla y pedregullo y algunos manchones de tosca, los cuales quedan en pleamar totalmente cubiertos por las aguas, dando paso a embarcaciones de poco calado; en marea baja quedan parcialmente secos, teniendo algunos de ellos una altura de 2 a 3 m sobre este nivel de agua. En su mayor parte estos bancos están sembrados de mejillones, ostras un tanto raquílicas, caracoles, etc.

Los bancos de más al interior del puerto y las partes más elevadas de las playas están cubiertos con una especie de junquillo, visible a media marea. Hay que navegar en el interior del puerto antes de que la marea lo llegue a cubrir totalmente; así pueden determinarse los canales de seguridad hasta el fondeadero que más convenga.

20 **Varaderos eventuales.** — Entre los bancos mencionados hay pequeños hilos de agua, a los que se da el nombre de caletas; en atención a la amplitud de marea de este puerto, a la completa calma de sus aguas y a la calidad del fondo (arena y conchilla), pueden ser utilizados como varaderos, o para ejecutar, aun quedando en seco, operaciones de carga y descarga.

Pueden citarse entre otros: el varadero del banco de las Garzas y el de punta Perdices, que tiene la forma de un dique de pequeñas dimensiones (35 por 15 m) y donde se recomienda varar para hacer lastre.

30 **Muelle Este del puerto San Antonio.** Entre punta Villarino y baliza Garzas, al 275° y 450 m de ésta, se encuentran un muelle de ultramar y un amarradero para barcos pesqueros y embarcaciones menores. Dicho muelle se encuentra en el extremo de un viaducto que con una longitud de 289,6 m y un ancho de 12 m está orientado al Av. 309°. La calzada del viaducto y el muelle están a 11,2 m sobre el "Nivel de Reducción" el que a su vez pasa a 9,97 m bajo el pilar de mareas de la baliza Garzas.

Sobre la cara norte del viaducto se encuentra el atracadero mencionado para pesqueros y embarcaciones menores.

40 El frente de atraque del muelle, sobre el lado NW, posee una longitud de 200 m y un ancho de 30 m, siendo su orientación 255°5-075°5. En los extremos NE y SW del muelle se han instalado balizas de luz ámbar de diferentes ritmos y dos columnas con potente iluminación visibles desde muy lejos.

Cartas argentinas H-214, H-2 y 50.

PUERTO SAN ANTONIO

Carta H-262.

Disposiciones para operaciones en el muelle. En el frente externo (Sitio 1) está permitido el amarre de buques de hasta 170 m de eslora. En el Sitio 2, frente interno, sólo podrán hacerlo buques de hasta 110 m de eslora.

Las operaciones de entrada y salida quedan prohibidas con una visibilidad inferior a 2 Km.

Las limitaciones de viento para las operaciones en el Sitio 1 son de 20 Km cuando provienen del sector WSW al ENE.

Cuando los vientos provienen del sector ENE al WSW se autorizan las operaciones de atraque cuando aquéllos no exceden los 30 Km y para desatraque 45 Km. 10

Para las operaciones en el Sitio 2 existen las mismas limitaciones anteriores pero con los sectores opuestos.

Punta Perdices. — Situada unas 3 millas al ENE de punta Villarino; es baja y arenosa; al S de ella y a una distancia de 750 m se levanta un médano de 7 a 9 m de altura, que es fácil reconocer.

Desde punta Perdices a punta Villarino la costa está formada por una sucesión de médanos de arena, en su mayor parte cubiertos parcialmente de vegetación raquítica, diferentes arbustos espinosos y una pobre variación de gramíneas: la elevación de esta parte de la costa varía entre 7 y 12 metros. 20

Canal Escondido. — Es un pequeño canal formado por un brazo de agua que se interna hasta 2,5 millas al E de punta Perdices; su ancho varía de 180 a 270 metros. Está limitado por los veriles de los cangrejales del N y de los bancos del S; su fondo es en parte limpio y en otras suele encontrarse piedras o tosca, las cuales son fáciles de descubrir a simple vista cuando las aguas están claras, lo cual sucede con frecuencia. En marea llena, las aguas cubren todos los cangrejales inmediatos y en esta circunstancia es difícil reconocer esta caleta. 30

Cartas H-214, H-2 y 50.

PUERTO SAN ANTONIO

Carta H-262.

Es un magnífico paraje de abrigo para buques que tengan que hacer reparaciones en su fondo, pues en su extremidad se puede, sin riesgo, varar buques de un calado hasta de 6 m (20 pies). En marea llena, las aguas cubren todos los cangrejales inmediatos, y en esta circunstancia es difícil reconocer a la vista, esta caleta. En mareas ordinarias puede ser abordada únicamente por buques de un calado de 4,3 m (14 pies) como máximo.

10 **Canal Encerrado.** — Es otro pequeño canal que se interna hacia el NNW de punta Delgado hasta punta Verde, desde donde se inclina hacia el W hasta los varaderos del pueblo de San Antonio Oeste. Para llegar a los mismos el canal Encerrado está señalado por ocho boyas ciegas precarias que quedan en seco en bajamar.

En general, el lecho frente al varadero es irregular, siendo su fondo de fango arenoso relativamente blando. El codo que este canal forma después de punta Verde para llegar hasta los varaderos de San Antonio Oeste es conocido como **Vuelta Columbus**. Por él sólo navegan embarcaciones pesqueras de menor porte. En bajamar gran parte del mismo queda en seco.

20 **Balizamiento.** — Actualmente el canal está en parte balizado, pero de ninguna manera se recomienda tomarlo sin conocimientos locales.

La navegación presenta dificultades únicamente donde el canal queda en seco en bajamar. Generalmente se producen las varaduras en la vuelta Columbus, que obliga a un cambio brusco de rumbo de 80°. El ancho del canal a esta altura es de unos 60 m, y el fondo de tosca aflora en bajamar; en el resto del canal el fondo es de pedregullo.

30 **Cangrejales.** — De punta Perdices y punta Delgado hacia el N, hay inmensos cangrejales que en pleamar son cubiertos por el agua, dando de esta manera, el aspecto de una extensión considerable al puerto.

Cartas H-214, H-2 y 50.

PUERTO SAN ANTONIO

Carta argentina H-262.

Están cubiertos totalmente por junquillos que crecen hasta 1 metro de altura, los que sirven de guía para determinar los canales que forman los cangrejales.

CIUDAD SAN ANTONIO OESTE. — Se encuentra a unas 2 millas al NW de punta Delgado.

Practicaje. — El uso de práctico es optativo debiendo solicitarlo cuando se lo requiera en el estacionario Buenos Aires.

Puerto. — Están inhabilitadas las operaciones de cabotaje y su muelle de madera, con 45 m de longitud, se encuentra destruido. No hay grúas, como tampoco aprovisionamiento de agua potable. 10

Abastecimientos. — Los combustibles puede proveerlos el ferrocarril Nacional Roca en tambores. Viveres frescos y secos se pueden obtener en cantidad.

Reparaciones. — Los talleres de COMSAL pueden realizar trabajos de mecánica y calderería.

Comunicaciones. — San Antonio está unido a la línea del F.N. G. Roca que conduce por un lado a San Carlos de Bariloche y por otro a Carmen de Patagones, Bahía Blanca y Capital Federal.

Por medio de ómnibus combinados se puede llegar a Río Gallegos y a Bahía Blanca. 20

Existe un aeródromo apto para todo servicio, cubriéndose un servicio aéreo regular de pasajeros por parte de LADE.

Hay Oficina de Correos y Telecomunicaciones y unión con la red telegráfica nacional. Dispone también de servicio telefónico local.

Servicios sanitarios. — No existe inspección médica. Hay un Hospital rural y un policlínico perteneciente al FNCR.

Población. — Ni el puerto ni la localidad presentan características dignas de mención. En la actualidad cuenta aproximadamente con 9.000 habitantes. Tiene establecimientos industriales y comerciales, destacándose entre ellos los dedicados a la industria pesquera. En esta localidad se instalará en un futuro próximo, una planta de industria química para la fabricación de Soda Solvay. No cuenta con consulados ni Agencias Marítimas. 30

Autoridades. — **Civiles:** Municipalidad, Policía y Juzgado de Paz.

Cartas argentinas H-214, H-2 y 50.

GOLFO SAN MATIAS

Carta argentina H-214.

Marítima: Prefectura Naval.

Aduanera: En puerto Madryn.

Zona de influencia comercial. — La zona de influencia comercial del puerto de San Antonio, determinada por su red ferroviaria y caminera, encierra una superficie de 116.000 km² y abarca las provincias de Río Negro y Neuquén, siendo sus mayores riquezas la fruticultura y ganadería. La población de esta zona es normalmente de 60.000 habitantes.

Mareas. — Ver "Tablas de Marea". Los vientos alteran muy poco la amplitud de la marea (0,6 m).

Hacia el S de la entrada las corrientes de marea son débiles, y no tiran más de 1 nudo; al W del banco Palisa la corriente máxima es de 1,5 nudo y tira hacia el NE.

La velocidad de la corriente aumenta rápidamente en las proximidades de banco Lobos y llega a unos 3 nudos en la angostura formada por punta Villarino y banco Reparó. En el canal, frente a la baliza Garzas, la corriente máxima de creciente es de 2 nudos y la de bajante de 1,5 nudo.

COSTA OESTE DEL GOLFO SAN MATIAS. — Desde puerto San Antonio hacia el S, la costa está constituida en su mayor parte por greda mezclada con cascajo, pedregullo y conchas fósiles, terminando en el mar por una corta playa de arena o tierra gredosa recubierta de musgo, en parte de cascajos y en algunos tramos limpios con arena, especialmente en la barra del arroyo Salado.

Vista desde el mar y a la distancia, impresiona como costa acantilada, pero no lo es en realidad, pues desde la playa hacia el interior en casi toda su extensión va levantándose suavemente, hasta alcanzar la meseta alta que constituye el terreno interior. Algunas cadenas de sierras se destacan en el interior de la meseta mencionada, siendo las más importantes las de San Antonio y aquéllas donde se levanta el cerro Dirección.

El terreno es poco fértil, sin arboleda, y sólo cubierto por la vegetación característica de la Patagonia, es decir, pasto duro, matorro, piquillin, yuyo moro, flechilla, etc.

El agua es muy escasa y salobre o amarga.

Cartas argentinas H-2 y 50.

A N E X O 3

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- Informe sobre el Puerto de San Antonio Este (Secretaría de Promoción Económica Ministerio de Economía - Provincia de Río Negro) - Año 1986 -
- Informe sobre el Puerto de San Antonio Este (Secretaría de Planificación del Gobierno de la Provincia de Río Negro) - Septiembre de 1986 -
- Información general sobre la Provincia de Río Negro - (Secretaría de Planificación de la Provincia de Río Negro) - 1986 -
- San Antonio Oeste: Un puerto para la Provincia de Río Negro - 1962 -
- Ports of the World - 1984 -
- Areas de influencia de los puertos exportadores de granos - autor José Antonio Barbero. -
- "Derrotero Marítimo"
- Estudio para la planificación de un puerto en San Antonio Este , Provincia de Río Negro - DIGID, 1973 -
- Técnica y Puertos - Nº 18/1981 -
- Programa de reestructuración integral de la actividad frutícola - BID - 1986 - (Separata)
- Análisis de costos comparativos B.Blanca - Pto.Madryn - San Antonio Este (Ministerio de Economía y Hacienda - Provincia de Río Negro) -
- Puertos y vías navegables - 1977 - (Edición especial de Industria Naval) -
- Planificación física del área de San Antonio - C.F.I. - Speranza, Vicente - 1976 -

A N E X O 4

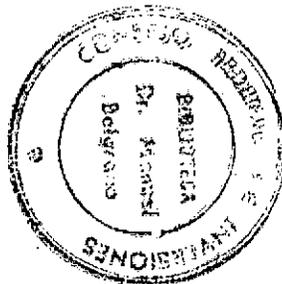
MOVIMIENTO DE MERCADERIAS DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE

AÑOS 1983 - 1984 - 1985

MOVIMIENTO DE MERCADERIAS DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE (1983)

MES	BUQUES	DESTINO PRODUCTOS	
		PERAS (1)	MANZANAS (1)
Febrero	1	217 tn	2.842 tn
Marzo	6	6.912 tn	10.654 tn
Abril	7	5.557 tn	19.430 tn
Mayo	8	1.396 tn	19.784 tn
Junio	4	184 tn	12.245 tn
TOTALES	26	14.266 tn	64.955 tn

(1) Europa



MOVIMIENTO DE MERCADERIAS DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE (1984)

MES	BUQUES	D E S T I N O P R O D U C T O S					
		PERAS (1)	MANZANAS (1)	JUGOS CONCENTRADOS (2)	FRUTA DESECADA (2)	LANAS (2)	ALUMINIO (2)
Febrero	1	1.425 tn	29.722 tn				
Marzo	11	6.498 tn	19.811 tn				
Abril	7	5.737 tn	17.448 tn				
Mayo	8	1.950 tn	5.868 tn				
Junio	2	70 tn	-				
Setiembre	4	-	-	5.102 tn	33 tn	223 tn	-
Octubre	2	-	-	2.384 tn	-	76 tn	4.991 tn
Noviembre	3	-	-	2.053 tn	135 tn	-	-
TOTALES	38	15.680 tn	72.849 tn	9.539 tn	168 tn	299 tn	4.991 tn

(1) Europa

(2) Costa Este EEUU.

MOVIMIENTO DE MERCADERIAS DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE (1985)

MES	BUQUES	D E S T I N O P R O D U C T O S											
		BENTONITA (1)	PERAS (2)	MANZANAS (2)	JUGOS (3)	LANAS (4)	FR.DES. (5)	ALGA (5)	AJOS (6)	UVAS (6)	CEBOLLAS (6)	ALUMINIO (5)	ZINC (7)
Enero	1	-	-	-	336	41	85	45	-	-	-	-	-
Febrero	5	-	9.605	4.741	-	-	-	-	4.993	-	-	-	-
Marzo	14	-	7.298	27.361	1.066	216	-	-	-	-	3.000	-	-
Abril	19	-	11.756	41.186	4.081	568	-	-	-	7.448	-	464	-
Mayo	19	-	6.487	33.304	7.316	146	-	-	-	-	-	170	-
Junio	8	5.047	130	5.069	5.190	46	660	-	-	-	-	500	1.778
Julio	3	-	-	-	4.466	58	143	-	-	-	-	-	-
Agosto	6	-	-	-	4.822	689	108	-	-	-	-	-	1.524
Sept.	2	-	-	-	2.905	67	153	-	-	-	-	-	-
Octub.	6	-	-	-	5.732	147	100	-	-	-	-	-	1.500
Nov.	1	-	-	-	395	45	-	30	-	-	-	-	-
Dic.	2	-	-	-	726	53	20	-	-	-	-	-	-
TOTALES		5.047 tn	35.276 tn	111.661 tn	37.035 tn	2.076 tn	1.269 tn	75 tn	4.993 tn	7.448 tn	3.000 tn	1.134 tn	4.802 tn

(1) Colombia

(2) Europa, Arabia

(3) EEUU, Canadá

(4) EEUU, Méjico, Chile

(5) EEUU

(6) Europa

(7) EEUU, Brasil

A N E X O 5

BENEFICIOS INSTITUCIONALES DE PROMOCION

Reembolsos a las exportaciones

Ley 23018: Reembolso a la exportación que se realice por aduanas y puertos ubicados al sur del río Colorado.

Beneficio:

7% hasta 1994 inclusive. A partir del 1 de enero de 1995 el reembolso disminuirá a razón de un uno por ciento (1%) anual hasta su extinción.

Aplicación:

1) A la exportación de mercaderías originarias de la región ubicada al sur del río Colorado que se exporten en estado natural o manufacturada en establecimientos radicados en la mencionada región, así como a las exportaciones de manufacturas elaboradas en establecimientos industriales radicados en la citada región con insumos no originarios de ésta, siempre que dicho proceso genere un cambio en la posición arancelaria N.A.D.E.

2) A las exportaciones de las mercaderías originarias de la Provincia de Neuquén, embarcadas por puertos al sur del río Colorado.

3) A las exportaciones de las mercaderías que se detallan a continuación, cualquiera sea el lugar o manufactura, hasta el 31 de diciembre de 1986.

POSICION N.A.D.E.

PRODUCTO

53. 01. 01. 00.	Lana con suarda o lavada
53. 01. 02. 00.	Otros (lanas)
53. 02. 02. 02.	Pelo de ovino
53. 02. 02. 03.	Pelo de cabra, sucio de peladero
53. 02. 02. 04.	Pelo de cabra, sucio esquilado
53. 02. 02. 05.	Pelo de cabra, lavado
53. 53. 00. 00.	Desperdicios de lana y de pelos
53. 04. 00. 00.	Hilados de lana y de pelos
53. 05. 00. 00.	Lana y pelos cardados o peinados.

Reembolso a la exportación para empresas promocionadas según el régimen del Decreto N° 2332, de promoción regional patagónica.

Beneficio:

1) Reembolso a la exportación del 10% por el plazo de 15 años a partir de la puesta en marcha del proyecto promovido.

2) Reembolso a la exportación del 10%, adicional al mencionado en 1) en los casos en que la exportación se beneficie directamente desde la región.

Este reembolso no podrá sumarse con el establecido por la ley 23018.

Ley nacional de promoción regional

La provincia está comprendida dentro de los alcances de la ley nacional N° 21.608 de promoción regional y su decreto reglamentario N° 2332.

Esta ley concede beneficios tributarios para actividades industriales prioritarias, que se desarrollen en la provincia de Río Negro.

Legislación provincial sobre promoción económica

La provincia de Río Negro cuenta con su propia ley de promoción económica, la cual determina las actividades promovibles en el marco de las posibilidades de desarrollo empresario.

Esta es la ley N° 1274 y su Decreto Reglamentario N° 939/78. Según la misma las empresas que se pueden acoger a los beneficios pueden ser nuevas o empresas existentes que se relocalicen en un parque industrial ubicado dentro del área comprendida en el radio de los 50 km del actual emplazamiento de la planta.

Régimen de franquicias tributarias para las provincias de Río Negro, Neuquén, Chubut y Santa Cruz

Comprendida en la Ley N° 22.465/81 dentro del marco del Plan de Reactivación Económica de la Patagonia.

Subdivide el área promovida en:

- a) Provincias de Río Negro y Neuquén, con exclusión de sus valles irrigados, y Provincias de Chubut y Santa Cruz.
- b) Área de valles irrigados de las Provincias de Río Negro y Neuquén.

La mencionada ley otorga exención de impuestos a las ganancias y a los capitales, de acuerdo a una determinada escala.

Ley de inversiones en tierras de baja productividad

Se trata de la Ley N° 22.211/80, reglamentada por Decreto N° 1.848 del 08/09/80.

Tienen por objeto incrementar la producción agropecuaria de tierras rurales de baja productividad, definiendo como tales a aquellos en los cuales existen definidas condiciones de aridez, anegamiento o salinidad, y las superficies boscosas naturales en las tierras con o sin condiciones de aridez, en los cuales debido a condiciones limitantes en el clima, cobertura vegetal o suelos, solo es posible producir mayores bienes de origen vegetal o animal mediante inversiones adecuada a esos fines.

Régimen nacional de promoción minera

Está establecido por la Ley N° 22.095 y su Decreto Reglamentario General 554/81.

Es autoridad de aplicación del régimen el Ministerio de Industria y Minería, delegándose por Resolución del Ministerio de Industria y Minería N° 63/81 dicho ejercicio a la Secretaría de Estado de Minería, siendo el órgano operativo de aplicación la Dirección Nacional de Promoción Minera. Se exceptúan los casos de proyectos de producción en los cuales el ritmo previsto para la extracción y procesamiento de mineral en bruto exceda las 500 toneladas/día, caso en que será autoridad competente el Poder Ejecutivo Nacional. Cuando el proyecto se refiera a sustancias mineras estratégicas será autoridad el Ministerio de Defensa, por Resolución N° 1350/75 y el Ministerio de Economía por Resolución N° 359/75.

Por otra parte se han creado los Comité de Producción Minera integrados por representantes de la autoridad de aplicación de la Ley, por cada Provincia y por el Banco Nacional de Desarrollo, para la mejor aplicación del régimen. El Comité de Producción Minera asesora a la autoridad de aplicación en cuanto a las razones zonales, facilitando la mejor toma de decisión por cada uno de los asuntos sometidos a su consideración. No es un órgano resolutorio, sólo de asesoramiento.

El régimen de Promoción Nacional plantea un régimen de Promoción General y la posibilidad de medidas de promoción especiales. El citado régimen cubre las etapas de exploración y explotación. Funciona la promoción a través de financiamiento de las tareas cuando la exploración ya está aprobada por el régimen, sin haber prefinanciación para el tiempo de prospección.

Régimen de tarifas preferenciales para la provincia de Río Negro

La provincia de Río Negro se encuentra encuadrada dentro del régimen que establece la Resolución N° 454/83 de la Secretaría de Energía de la Nación, mediante la cual se establecen precios diferenciales para el combustible líquido y gas, y tarifas en servicios eléctricos.

Area de frontera El Bolsón

Mediante el Decreto N° 2.486/83 del Poder Ejecutivo Nacional, se creó el Area de Frontera El Bolsón.

Comprende la parte del territorio de los departamentos de Bariloche y Norquínco incluida en la Zona de Frontera al sur de la línea recta que va desde Puerto Cachi, en inmediaciones del río Manso y límite internacional, hasta el punto de intersección del límite de la Zona de Frontera con el límite interdepartamental entre Pilecaniyen y Norquínco.

Al igual que el resto de las áreas de fronteras del país, ésta goza de beneficios promocionales especiales a efectos de impulsar el desarrollo económico y social de esta zona.

Legislación sobre pesca

A partir de la sanción de la Ley 1960 y su Decreto Reglamentario N° 822/85, se fijaron las pautas para la explotación del recurso pesquero marítimo de la provincia de Río Negro. Entre los principales requerimientos para la instalación de nuevas empresas se determina que las construcciones deberán estar habilitadas por S.F.N.A.S.A., y para el otorgamiento de nuevos permisos se observará la tendencia de la biomasa del recurso en los últimos cinco años, se atenderá la captura total permisible y se exigirá la concreción de procedimientos e instalaciones compensadores de los posibles efectos perjudiciales del recurso. Se atenderán los proyectos de explotación integral que abarquen todo el año, desestimándose la instalación de plantas destinadas al aprovechamiento temporal de alguna especie. Las personas jurídicas deberán tener domicilio legal en la Provincia y mayoría de capital argentino y de directores argentinos con domicilio real en la misma. Los barcos que operen en aguas de jurisdicción provincial están obligados a efectuar las descargas de productos pesqueros en puertos rionegrinos.

La Dirección General de Pesca y Recursos Marítimos de la Provincia de Río Negro, en concordancia con lo establecido en la Ley N° 1.254 de Pesca Continental y su Decreto Reglamentario N° 1.315/77, ofrece a todos aquellos interesados en la instalación de granjas piscícolas para la producción y elaboración de salmónidos en aguas de jurisdicción provincial, asesoramiento idóneo a cargo de personal especializado.

Para requerir más detalles, dirigirse al organismo citado, ubicado en calle Belgrano N° 544, Viedma - Teléfono 22220/22607 - Int. 07.

Ley minera provincial

El Poder Ejecutivo de Río Negro promulgó mediante decreto -654- la Ley de Promoción Minera Provincial, sancionada bajo el número 2071 por la Legislatura.

Los objetivos de esta norma legal son promover el desarrollo de las actividades mineras y en especial aquellas que contribuyen a alcanzar niveles de pleno empleo, propendiendo a modificar las economías regionales y el arreglo de la población, mejorar las condiciones de trabajo y elevar el nivel de vida y de capacitación de la mano de obra; contribuir a determinar el potencial minero provincial y su aprovechamiento económico real y asegurar una racional administración de sus recursos; desarrollar toda acción y promoción minera que tienda a apoyar y consolidar toda acción y promoción minera que tienda a apoyar y consolidar los objetivos de la Ley de Promoción Minera Nacional y canalizar el ahorro privado hacia el desarrollo de la actividad minera provincial.

Esta ley crea además el Fondo de Fomento Minero Provincial, constituido con aportes de rentas generales; el reintegro de los recursos del Fondo y el producto generado por la colocación de sus recursos; de las regalías petrolíferas y gasíferas liquidadas en la Provincia, con un 3% luego de devengar las coparticipaciones a los municipios; de los importes que se obtuvieran por la negociación de las áreas de interés minero y de los yacimientos que se localicen durante la investigación geológica minera efectuada total o parcialmente con recursos provenientes de la Provincia; el importe de multas y de donaciones y legados.

Con este fondo se financiarán estudios geológicos mineros destinados a proponer un proyecto de exploración y obras de infraestructura.

A N E X O 6

EXPORTACIONES PROVENIENTES DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

(por producto/año 1984)

ANEXO 6:

EXPORTACIONES PROVENIENTES DE LA prov. RIO NEGRO (por producto/año 1984)

PRODUCTO	DESTINO	U\$S	VALOR
Pescados, crustáceos y moluscos	EE.UU. Puerto Rico	857.854	
Manzanas frescas	Brasil, C.E.E. Países Escandinavos	43.874.162	
Peras Frescas	Brasil, C.E.E. Países Escandinavos	14.274.122	
Otras frutas frescas	C.E.E., Países Escandinavos	55.300	
Manzanas Deshidratadas	EE.UU., Venezuela, Países Bajos, Israel	2.177.895	
Pellets Lúpulo	Brasil	254.200	
Pastas de frutas	Venezuela, Cuba	3.174.858	
Jugos de manzanas y peras	EE.UU., Canadá, Brasil	20.047.138	
Preparación no alcohólica para la elaboración de bebidas	EE.UU.	438.594	
Vinos	Colombia, Paraguay	77.941	
Productos mineros varios	Brasil, Paraguay, Uruguay	411.404	
Productos químicos	Brasil	815.233	
Art. de pieles	C.E.E.	17.401	
Lana	U.R.S.S., EE.UU., C.E.E.	4.055.430	
lelo	Rep.Sud Africana C.E.E.	191.982	
Máquinas y herramientas	Chile	227.194	
Varios		110.514	
TOTAL :		91.041.222	

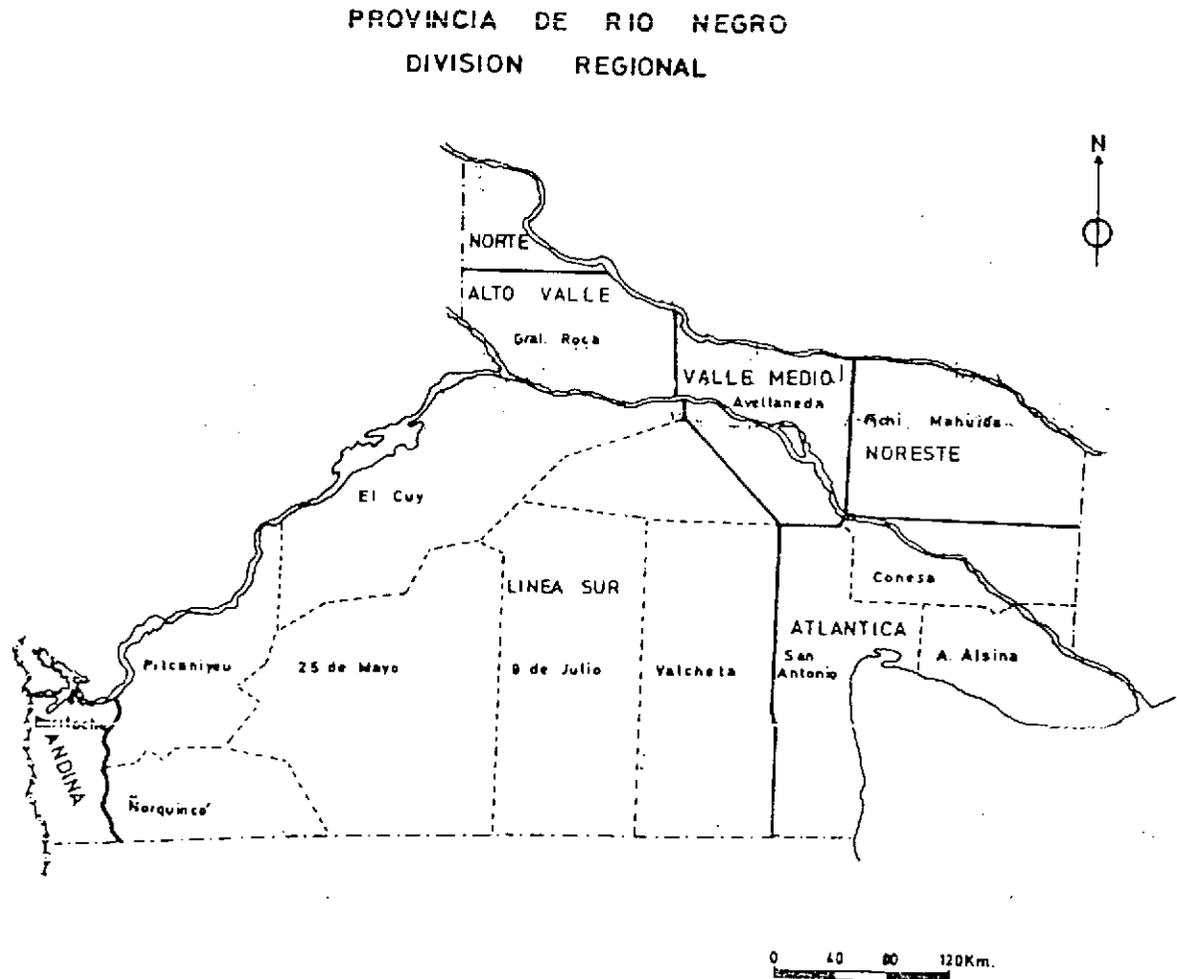
Fuente: Dirección de Comercio Exterior de Rio Negro

A N E X O 7

ZONAS GEOECONOMICAS DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

ANEXO 7:

ZONAS GEOECONOMICAS DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO



Dentro del territorio provincial se ha convenido en identificar zonas que responden tanto a particularidades geograficas como a características económicas y sociales propias. Estas son:

ALTO VALLE DEL RIO NEGRO:

Su actividad principal está basada en la agricultura intensiva bajo riego. La producción más importante corresponde a frutas de pepita (manzana y pera); a estas le siguen la vid y el cultivo de algunas otras frutas y hortalizas. Junto a la producción primaria se ha desarrollado una importante actividad agroindustrial. A lo largo de los

aproximadamente cien kilometros de valle irrigado que comprende, se encuentra la mayor concentración de población de la provincia.

VALLE MEDIO DEL RIO NEGRO:

La principal actividad económica es la frutihorticultura, que se alterna con forrajeras y viñedos. La ganadería y la apicultura son también actividades importantes.

LINEA SUR:

Esta meseta, de una altura media de 200 a 300 metros, ocupa más del cincuenta por ciento de la superficie total de la provincia; posee clima muy árido y con fuertes vientos, algunas cuencas sin desagües y pequeños arroyos. La actividad predominante es la cría extensiva de ovinos y caprinos y la minería. La población es escasa, contando con pocos centros poblados.

ZONA ANDINA:

La explotación de los recursos paisajísticos y en menor medida los forestales, son sus actividades. En la localidad de El Bolsón adquiere importancia el cultivo del lúpulo y de las frutas finas.

ZONA ATLANTICA:

La actividad económica en el valle inferior del Río Negro se basa fundamentalmente en la agricultura bajo riego y sobre la costa del océano Atlántico se explota la minería y la pesca. Recientemente ha comenzado a cobrar importancia la actividad portuaria.

Por ser asiento del gobierno provincial, la administración pública ocupa un lugar importante en la actividad de esta zona.

ZONA NORTE:

El recurso natural más importante es el petróleo y el gas, la actividad económica se basa en su explotación.

ZONA NORESTE:

Sobre el río Colorado hay agricultura bajo riego (manzana y vid) y en el área de secano la actividad predominante es la cría de ganado vacuno.

MEMORANDUM

FECHA: 6 de Noviembre de 1986

DE: arq.M.L.Giardino

A: Lic.M.Muller

REFERENCIA: AREA DE INFLUENCIA DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE (SANE)

- | | |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> Para su información | <input type="radio"/> Requiriendo su opinión |
| <input type="radio"/> Para tratar en la próxima reunión | <input checked="" type="radio"/> Requiriendo su intervención |

Adjunto comentarios sobre el desarrollo del estudio de referencia para mejor informar la tarea de su evaluación.

M. L. Giardino

Comentarios sobre el desarrollo del estudio: Area de influencia del puerto de San Antonio Este (SANE).

El tema en estudio se centra en un importante elemento de la infraestructura de transporte: el puerto.

El análisis de sus antecedentes y de su estado actual permite barrer las variables que hacen a su funcionamiento identificando aquellas que requieren acciones para asegurar el incremento futuro del movimiento portuario.

Si bien el informe producido se aparta del ordenamiento del plan de trabajos propuesto, el alcance de los mismos se ha cubierto cuidando de definir el marco de referencia regional indispensable para valorar relativamente cada una de las diferentes variables. A guisa de guía se detalla a continuación el alcance de cada parte del informe presentado:

1. Sistema Portuario Argentino.

Esta parte cumple la función de una introducción general con el objetivo de ubicar física y valorativamente el puerto de San Antonio Este dentro del ámbito nacional, definiendo a priori su función dentro del conjunto.

2. El Golfo de San Matías y el Puerto de San Antonio.

Ubicado el puerto en el marco nacional, el acercamiento se planteó desde el mar ya que el estudio en sí analizaría el acceso terrestre.

2.1. El Puerto de San Antonio Oeste.

Este puerto sintetiza a grandes rasgos los antecedentes con que cuenta tanto la localización propiamente dicha como la función del puerto. Se trata así de identificar y mostrar causas que limitan el desarrollo de la actividad humana, como la carencia de agua potable, y cuya solución es previa o por lo menos debe acompañar a todo emprendimiento, que como la explotación de un puerto, se apoya en recursos humanos y la producción emergente.

2.2. El Puerto de San Antonio Este

Describe el nuevo puerto objetivamente a través de sus resultados y su oferta de servicios. Para ordenar estos aspectos se lo dividió en cuatro subpuntos:

- . Movimiento de cargas.

- . Organización del espacio e infraestructura de servicios.

- . Almacenaje y equipamiento portuario.
- . Vinculaciones con el resto del país.

Este punto y los anexos correspondientes cubren los puntos 1 y 2 del plan de trabajos.

2.3. Ayer y Hoy en San Antonio

La comparación de las dos épocas nuevamente procura indentificar causas que, como en el caso de la decadencia de la Flota Mercante de Bandera Argentina, es común a todos los puertos y muestran caminos diferentes para la acción posibilitando la acción conjunta de intereses aparentemente en oposición o en competencia.

3. La proyección regional del puerto de San Antonio Este.

Una vez conocida la realidad del puerto de San Antonio Este, su particular condición de carecer de un asentamiento humano propio, y con la información disponible resultaba posible establecer el hinterland según tres variables

- . accesibilidad terrestre (3.1.)
- . tipo de carga (3.2.)
- . ventajas ofrecidas (3.3.)

El desarrollo de cada uno de los puntos muestra el método y el resultado de su aplicación. Se consideró que en esta forma se proveía de resultados de análisis en forma directa permitiendo a su vez anticipar a través de este informe, síntesis inicial, y un análisis más profundo y orientado en una etapa posterior.

A través de este punto se cubren los requerimientos de los puntos 3 y 4 de plan de trabajos. Cabe destacar que el relevamiento in situ permitió verificar las hipótesis de trabajo desarrolladas sobre información secundaria.

4. Conclusiones

Este punto resume la opinión del experto sobre el tema analizado.