

①  
H341  
G24  
IV

37120

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE INTEGRACION  
DEL MODO DE TRANSPORTE FERROVIARIO  
EN LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES



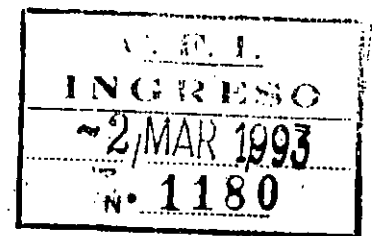
0/H341  
G24  
IV

ASPECTOS ECONOMICOS

TERCER INFORME PARCIAL

Buenos Aires, 25 de Febrero de 1993.

Señor  
Secretario General del  
Consejo Federal de Inversiones  
Ing. JUAN JOSE CIACERA  
S. / D.

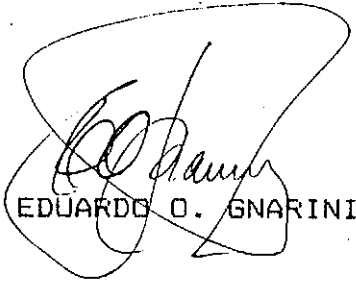


Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a los efectos de hacerle llegar el tercer informe parcial de acuerdo a la propuesta de trabajo referida al Estudio Técnico Operativo para la Elaboración de un Diagnóstico sobre la integración del Modo Ferroviario a la Operatoria de los Puertos que han sido transferidos a la Provincia de Buenos Aires.

Lamentablemente el atraso incurrido en la presente entrega obedece a distintas causales por un lado el proceso de privatizaciones que se esta llevando a cabo en la empresa Ferrocarriles Argentinos y en la Administración General de Puertos ha tornado dificultosa la recopilación de datos para la elaboración del informe respectivo.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para saludar al Sr. Secretario General con mi más distinguida consideración.

adjuntos : 4 carpetas.



CR. EDUARDO O. GNARINI

## INTRODUCCION

En este decenio, último del siglo, los gobiernos de América Latina se enfrentaran a un dilema fundamental, o resuelven los problemas estructurales que han trabado y anquilosado el desarrollo y la operación de los puertos en la región. o se resignan a que disminuya la competitividad de sus exportaciones, con la consecuente pérdida de divisas, baja de la inversión y aumento del desempleo. Tal es la disyuntiva que plantea la CEPAL en una publicación de la colección Cuadernos de la Cepal, en Santiago de Chile en 1991.

El estudio se realizó a solicitud de la Comisión Latinoamericana de Transporte Marítimo, en cumplimiento de una resolución adoptada durante su tercera reunión ordinario en mayo de 1989. Con ello se demuestra, en opinión del organismo, que existe una creciente comprensión sobre la necesidad de que los puertos de la región cuenten con un marco institucional y una infraestructura física que los doten de la capacidad para responder, en forma innovadora a las demandas actuales y futuras del tráfico comercial marítimo, así como para controlar los costos, aumentar la eficiencia y elevar la productividad de dichas instalaciones

Por la importancia que tiene este tema para el desarrollo de la región, se ha considerado oportuno presentar este resumen a modo de introducción del presente

informe parcial.

En primer lugar se señala, que ciertos aspectos, como la necesidad de sistemas laborales competitivos, accesos para los transportistas, terminales especializadas y sistemas electrónicos de información, constituyen un denominador común en la mayoría de los casos.

También se analizan los cambios en los servicios, el mercado, las tecnologías y las legislaciones con el propósito de identificar el rumbo que sigue esta tan importante actividad.

Finalmente se ofrecen conclusiones y recomendaciones de políticas para que los distintos países, las adopten en su respectivas circunstancias.

Como una de las características generales, nos encontramos que los puertos que movilizan carga a granel suelen ser muy especializados, para un usuario único, y propiedad del dueño del producto movilizado. Se aprovechan sistemas de transporte barato : ferrocarril, vías acuáticas y tuberías.

Los puertos de carga general suelen pertenecer a los gobiernos, pero su funcionamiento a menudo se encuentra en manos del sector privado. Están equipados para movilizar diversos productos y unidades de carga y utilizan los sistemas de transporte automotor y ferroviario.

Existen puertos que movilizan los mismos tipos y volumen de carga y emplean los mismos sistemas de transporte terrestre. Empero, hay importantes diferencias en la forma de relación entre los gobiernos y las empresas privadas de servicios para crear instituciones portuarias y definir sus funciones. En casi todos los casos el Estado es el propietario y se encarga de la dirección.

La mayor parte de la estructura portuaria actual se construyó a comienzos del siglo XX, siguiendo pautas determinadas por ciertas ventajas naturales, que, en algunos casos, datan del siglo XVI.

Con la aparición de los buques de gran calado y la acumulación de sedimentos, las profundidades del agua resultan inferiores a los requerimientos actuales, pese a los frecuentes servicios de dragado. Lo usual es que el puerto, esté rodeado por una ciudad, por lo que tiene pocas posibilidades de expansión.

Los dinámicos procesos de industrialización iniciados en años cincuenta propiciaron la construcción de instalaciones especializadas. Sin embargo, los equipos para el manipuleo de cargas son muy lentos y poco económicos en relación con los que se utilizan en las naciones industrializadas.

Un mapa del tendido de vías férreas entre los puertos y los principales centros de producción y de población parecería indicar que existe un buen sistema de

transporte mixto. Sin embargo, la infraestructura ferroviaria presenta un avanzado deterioro y no es competitiva con el transporte camionero.

El marco institucional existente, es el resultado de medidas dictadas hace 50 años. En los arreglos institucionales se ha cuidado más proteger los intereses de los diversos grupos, que introducir mejoras y nuevos equipos a fin de elevar la eficiencia y la productividad. De hecho, ello ha generado una enorme red de funciones innecesarias, cuyo costo pagan los usuarios.

El largo período de proteccionismo comercial dejó su secuela en los puertos : exceso de personal, ineficiencia, derroche de recursos y baja productividad. En la manipulación de contenedores, por ejemplo, la productividad de la fuerza de trabajo es 20 a 40 por ciento menor que en los países industrializados.

Entre los principales problemas a que se enfrentan los puertos regionales están los monopolios en las aduanas, los sindicatos y las empresas internas de transporte, pues en general han provocado prácticas laborales ineficientes, relaciones industriales pocas satisfactorias y gestiones ineficaces. Existen dos grupos de trabajadores : el oficial, con plaza fija y representado por los sindicatos, y el informal, el cual se emplea en tareas pesadas, sucias o desagradables.

En lo que se refiere a los aspectos

operativos, puede decirse que el clima económico y tecnológico en que funcionan los puertos del mundo está en constante transformación. Las actividades portuarias no se reducen a muelles, bodegas de almacenamiento y equipos de manipulación de carga, en las que la mercancía se transfiere de un medio de transporte a otro; también son catalizadores de una gran variedad de actividades comerciales. Sin embargo, los puertos se enfrentan a diversos problemas que les impiden llevar a cabo los cambios operacionales necesarios para actualizar su función en la economía nacional e impulsar las exportaciones.

La intervención directa de los gobiernos en los puertos ha limitado la responsabilidad de los directores de aquellos a un conjunto reducido de actividades y les quitó flexibilidad para la toma de decisiones sobre asuntos comerciales. Además, las determinaciones estratégicas suelen tomarse en los ministerios y están sujetas a las presiones de los grupos interesados. Para evitar éstas, se ha iniciado la privatización y desregulación de las operaciones portuarias.

La evolución de las estructuras de empleo portuario, se identifican en cuatro etapas :

a) la contratación individual de acuerdo con las necesidades, con trabajo eventual y selectivo y una gran disponibilidad de mano de obra.

b) la presencia de los sindicatos, con la cual el sistema de

empleo por cuota rotativa asegura iguales oportunidades de trabajo a todos los agremiados, pero limita el desarrollo de nuevas habilidades para manejar equipo cada vez más complicado.

c) el sistema de empleo permanente o por empresa, derivado de la creciente complicación tecnológica de las operaciones portuarias, la concentración de cargamentos en ciertos puertos, la existencia de servicios de transporte terrestre de larga distancia y los itinerarios estables de muchas empresas marítimas.

d) un sistema de empleo estratificado en el que existen cierto tipo de puestos estables con personal más calificado y trabajos no permanentes, sujetos a las variaciones de la demanda.

Los trabajadores portuarios están en alguna de estas etapas o en una combinación de ellas. El denominador común en esa evolución es, por el lado de los trabajadores, el interés por empleos estables y mejor remunerados; por el de los contratistas, mejorar la eficiencia de las operaciones, aumentar la productividad y disminuir los costos.

Los numerosos adelantos tecnológicos están modificando o ya han modificado la función de los puertos, intensificando la competencia entre ellos, y entre los países y provocaron una importante reducción en la demanda de mano de obra.



El uso de sistemas continuos de carga y descarga, los barcos especializados, los sistemas de carga inutilizada, los vagones de dos pisos, que duplican la capacidad de transporte de contenedores, las computadoras y los sistemas de comunicaciones implican costos de capital que han intensificado la presión sobre los puertos para que reduzcan sus necesidades de mano de obra y evitar que el trabajo se detenga.

Las nuevas tecnologías que aumentan la productividad de los trabajadores portuarios colocan a sus organizaciones frente a diversos dilemas, así por ejemplo si adaptan esas tecnologías se reducen sus efectivos o se intensifican las presiones para que lo hagan; si las evitan para conservar sus empleos, la carga se transferirá a otros puertos.

Por los nuevos adelantos tecnológicos en las operaciones de manipulación y carga, la mayoría de los puertos se enfrentan a problemas laborales relacionados entre si, como lo son el exceso de mano de obra, baja productividad e imposibilidad de intercambiar las diversas tareas. Para la economía estos conflictos se traducen en elevadas tarifas de carga marítima, menor competitividad de las exportaciones, precios más altos de los productos importados y menor ingreso de divisas.

A lo largo de muchos años se ha creado una fuerte madeja de alianzas entre los sindicatos portuarios

y los partidos políticos, lo que ha dificultado las reformas laborales y administrativas.

Merced a las políticas macroeconómicas orientadas a la apertura de los mercados regionales, a partir de los años ochenta se resaltó la posición estratégica de los puertos y su función para el logro de las nuevas metas económicas. Sin embargo, pronto se comprobó que éstos no estaban en condiciones de apoyar los esfuerzos exportadores, debido a su ineficiencia, elevado costo del servicio y los monopolios sindicales.

La desregulación y privatización de los servicios para elevar la productividad, reducir la reglamentación, disminuir la fuerza de trabajo y redestinar los fondos y subsidios estatales a otras áreas de la economía. No obstante, lo importantes que los puertos, públicos o privados, compitan entre sí.

Dentro de este marco la aduana cumple un importante papel, la de proteger los ingresos fiscales por medio de la recaudación de derechos sobre las importaciones. También establecen los procedimientos para impedir que las mercancías en tránsito o de contrabando ingresen al mercado nacional. En general la aduana considera cada mercancía desde un punto de vista meramente fiscal y dejan en un lugar secundario el aspecto comercial.

Los documentos aduanales reflejan requisitos bancarios y monetarios, restricciones de

importaciones y otras formalidades, por lo que son pocos los esfuerzos de estos organismos por simplificar tales procedimientos y agilizar las corrientes comerciales.

Modernizar los sistemas de información es hoy uno de los requisitos más importantes para incrementar la eficiencia de las aduanas portuarias.

En la creciente competencia portuaria se está intentando diversificar los servicios, principalmente los relacionados con el transporte terrestre, el trasbordo y las centrales de cargas, los de almacenamiento, reenvase, distribución y elaboración.

El uso creciente de barcos de gran calado ha generado la tendencia a que recalen en menos puertos durante el viaje y utilicen fondeaderos de trasbordo y centrales de carga, así como servicios auxiliares de mar y tierra. Los factores más importantes que deben considerarse para ofrecer esos servicios son el volumen de mercancía manipulada en el puerto, la ubicación geográfica en relación con las grandes rutas comerciales y los territorios que tratan de servir, la disponibilidad de servicio de transporte auxiliar con rutas,, frecuencia, tecnología y tarifas adecuadas entre otros.

En lo que a infraestructura portuaria se refiere, las empresas navieras internacionales consideran a la misma como un factor determinante a la hora de efectuar

la selección de los puertos. Es por ello que en la actualidad los puertos del mundo deben considerar el fácil acceso de los barcos, así como la eficaz recepción y manipulación de la carga de la carga. El incremento constante de las dimensiones de los buques han obligado a que en los puertos se deba efectuar una constante tarea de dragado en los canales de acceso y en los sitios de atracar, además de ampliar las instalaciones existentes. Sin embargo el problema de dragado es delicado debido a la falta de equipo adecuado, de presupuesto, así como también sus efectos ambientales.

También, a partir de que los barcos empezaron a transportar grandes volúmenes de carga homogénea se hizo necesario contar con terminales especializadas. Empero, la edificación de terminales especializadas requiere grandes inversiones, volúmenes de carga grandes y frecuentes, suficiente profundidad de agua y servicio eficiente de transporte terrestre. El empleo de contenedores de tipo uniforme -los cuáles facilitan la carga de los buques pero exigen acceso fácil para las operaciones transporte terrestre ofrece a los puertos la posibilidad de construir terminales especializadas o transformar los muelles de carga en general.

También los sistemas de manipulación de carga exigen amplios espacios, no sólo para las cargas comerciales, sino también para los caminos de acceso, las zonas de clasificación, los servicios y la administración (en general se reconocer que la carga ocupa tres o cuatro veces más en los puertos que en los barco. Otro factor importante para los puertos modernos son los sistemas de computación y

de comunicación que se han tornado tan indispensables como las grúas y los elevadores. Entre otras ventajas los sistemas computarizados otorgan al puerto una mayor exactitud en los datos y mayor control en las operaciones de contenedores.

En la actualidad existe un gran flujo de información computarizada entre empresas navieras, puertos, agencias marítimas, agentes aduaneros, despachantes; etc. denominado intercambio electrónico de datos (IED), lo que permite uniformar la información.

En este renglón existe una gran diversidad de tareas de armonización y normalización, con el fin de hacer más eficiente el despacho de las mercaderías. En la medida que se utilizan versiones electrónicas de documentos mercantiles comunes, se están realizando transacciones sin papeles. Con el uso creciente de códigos de identificación personal para las transferencias de fondos, es probable que en muy poco tiempo se acepten internacionalmente como equivalente a una firma.

Entre las mayores ventajas del IED, están las importantes reducciones de costos y la mayor capacidad para armonizar la demanda y oferta de bienes y servicios mediante la integración de las actividades.

El principal obstáculo para el mayor empleo del IED en el mundo es la falta de mensajes uniformes internacionalmente aceptados. Con el propósito de hacer compatibles estos formatos, en 1987 la ONU estableció un

conjunto de normas para el Intercambio Electrónico de Datos sobre Administración, Comercio y Transporte.

Otro sistema electrónico para el registro de movimientos de carga es el denominado Identificación Automática de Equipo (IAE). Funciona mediante un dispositivo electrónico llamado tag que se instala en los contenedores, las plataformas y otro equipo de transporte. Estos tag son detectados por un equipo de sensores que alimenta una computadora central. Con este sistema se acelera el registro en los puertos, se reduce la congestión de tráfico y permite las denominadas entregas justo a tiempo (just in time).

Los esfuerzos de modernización en los puertos han tenido hasta ahora resultados poco satisfactorios. La mayoría aún funciona como hace 50 años y parece que hay escaso interés por introducir los servicios intermodales y nuevas tecnologías y establecer un nuevo marco legal más flexible.

Las tradiciones y los hábitos han condicionado el modo de pensar de la mayoría de quienes proporcionan servicios en los puertos. Esto constituye un serio obstáculo a la reorientación de sus actividades.

Los puertos deben orientar sus esfuerzos de este decenio a alcanzar tres grandes propósitos : incrementar la productividad, bajar los costos e incorporarse con solidez a la cadena mundial de distribución. Para lograrlo deben reducir el exceso de mano de obra y ofrecer

oportunas conexiones intermodales. El reto es ampliar el alcance de las operaciones portuarias para integrarse a las actividades comerciales de los usuarios.

Si se quiere tener éxito en una economía mundial formada ya por un número creciente de bloques comerciales muy competitivos, se debe liberar a los puertos de la excesiva reglamentación y del centralismo del sector público.

El ejercicio de la soberanía nacional en los puertos no debe constituirse en obstáculo para el logro de los objetivos comerciales. Otro desafío para los gobiernos es redefinir las funciones de los puertos conforme a los cambios actuales y previsibles en los servicios y los mercados.

## SEGUROS

El seguro de las mercaderías revista gran importancia dentro de la cadena del transporte, e integra el precio final de las mismas por ser un componente de su costo. Dado que una de las premisas del mercado es el abaratamiento de costos, se considera que de optimizarse la integración de los modos ferroviario y portuario se obtendrá una circulación de bienes eficiente, ágil, barata y por sobre todas las cosas segura, donde se minimicen riesgos que a su vez permita una baja en el precio de las primas a pagar.

Un buen contrato de seguro hoy no basta. la cadena de comercialización depende de esa materia prima embarcada o de ese producto que comprometimos su entrega. Hoy es posible evitar o aminorar las pérdidas de las mercaderías transportadas aplicando determinadas medidas de prevención.

Si el siniestro ocurre a pesar de todas nuestras prudentes medidas, una póliza de seguro es sin duda la mejor reparación al perjuicio económico sufrido. Hay importadores que por suerte, o por un buen sistema de comercialización no tienen siniestros, y por tanto no aseguran. La práctica dicta, que cuando falla la buena suerte y se produce un siniestro catastrófico, la pérdida es mayor que el costo razonable de asegurar.

Los costos actuales son altos pues las compañías de seguros pagan muchas pérdidas de mercaderías,



especialmente por robos, y por tanto necesitan equilibrar la balanza primas-siniestros. En algunos casos las compañías proponen una solución distinta a este tema, partiendo de la premisa de que los costos se bajan pues no se tendrán siniestros. Todo un sistema de prevención se pone al servicio del importador y el exportador, de modo tal de evitar las grandes pérdidas o aminorarlas.

Para determinar la clase y el nivel del seguro necesario, hay que conocer cabalmente los tipos de cobertura y sus características. En la elección de la póliza influyen la modalidad de transporte, la índole de las mercancías y la ruta de transporte. Si se estudian detenidamente las distintas posibilidades en relación con una operación de exportación dada se podrá conseguir el seguro más adecuado.

El valor asegurado que se fija en la póliza es el que constituye la medida de responsabilidad del asegurador en caso de siniestro.

Cuanto cuesta un seguro y cuales son los factores que determinan su costo son preguntas que será importante formularlas a la hora de asegurar un cargamento para su transporte y el modo de hacer, máxime si ese transporte es internacional.

En muchos países, como se sabe, el seguro de transporte es obligatorio, en otros, en cambio, los exportadores pueden decidir libremente si vana a asegurar o

no los bienes. En ambas situaciones el comerciante debe tener una idea del costo medio del seguro.

El costo medio de un seguro de cargamento es de alrededor del 80/00 del valor de las mercancías (menos de un 1%). Las primas rara vez superan el 2% (2 dólares por cada 100). Si bien en casos excepcionales pueden ir de un 50/00 a un 80/00. No suelen quedar por debajo de un 20/00. En general, la proporción queda comprendida entre un 20/00 y un 2%, lo cual no es excesivamente caro.

Por supuesto, las primas varían en función de diversos factores, a saber :

- Indole de las mercaderías, ya que pueden ser :frágiles, perecederas, fáciles de hurtar o peligrosas. En tales casos, el seguro resulta mas caro

- Indole de los embalajes. Un cargamento sin embalar, tendrá más posibilidades de sufrir daños y otras formas de pérdida que las mercancías despachadas en envoltorios especializados. Debe recordarse que los riesgos añadidos repercuten en la prima.

- Modalidad del transporte. El seguro de flete aéreo es más barato que el de transporte marítimo. Como media puede considerarse que el seguro marítimo es de tres a cuatro veces más caro que el aéreo, y en algunos casos (por ejemplo países sin litoral marítimo) la diferencia puede ser de diez a uno. El flete aéreo tiene la ventaja de que requiere embalajes

menos onerosos. El costo del embalaje para el transporte por mar es dos o tres veces mayor, por término medio, que el correspondiente al transporte por avión.

- Ruta. Como es lógico, las primas son más altas cuando se atraviesan zonas de conflicto armado, así como las que exigen el paso por ciertos puntos como el canal de Suez.

- Cobertura. La persona que corra con los riesgos del transporte, y que puede ser el exportador, o el importador, según las condiciones de compraventa, podrá optar por una cobertura más o menos amplia. Como en el caso del seguro de automóvil, el asegurado puede escoger entre el seguro "contra todos riesgos" o "contra terceros", la prima, en consecuencia, variará.

- Características del contratos. Un exportador paga una prima de seguro más baja con las condiciones de venta FOB, por ejemplo, que si se aplican las CIF.

La mayoría de las exportaciones se transportan por mar, por lo que el seguro marítimo es una forma importante de protección. Las cláusulas uniformes del seguro marítimo fueron redactadas por un grupo de expertos de la UNCTAD entre 1980 y 1985 y aprobadas en el año 1986. Consisten en diversas disposiciones de seguros, así como para el seguro de las mercaderías transportadas por mar y de los buques que las transporten.

Pese a la existencia de esas cláusulas

uniformes, en el mercado mundial se emplean muchas fórmulas de contrata impresas, y hay grandes diferencias entre ellas. Cabe citar las británicas (que son las de uso más frecuente), las francesa, las soviéticas, las japonesas y las mexicanas.

Las mercaderías transportadas por mar están expuestas a varios tipos de siniestro :

- Avería particular o simple. Se trata de las pérdidas inherentes a los daños que han sufrido las mercancías. Estas pueden quedar, por ejemplo, rotas, contaminadas por otras estibadas cercanas, o simplemente estropeadas durante el transporte. Las pérdidas afectan únicamente a esas mercaderías y reciben el nombre de avería simple o particular la cual está cubierta por las pólizas de seguro "contra todo riesgo".

- Avería común o gruesa.

Este tipo de siniestros se da exclusivamente cuando se sacrifican mercaderías o se efectúan gastos deliberadamente para la seguridad de los bienes correspondientes a un "viaje común", entendiéndose por "viaje común" al periplo que el buque y su cargamento emprenden en cuanto empieza el transporte por mar. La avería gruesa es esencialmente un concepto del derecho marítimo. Se estima que el transporte por carretera y el aéreo son más rápidos y no están expuestos a los mismos riesgos.

Las lista de los peligros que amenazan a

las mercaderías transportadas por mar es muy larga. Pueden ocurrir que las lancen por la borda para aligerar el buque. Están expuestas asimismo a un incendio, a que al buque encalle, entre en colisión, cambie de rumbo o desequilibre la carga, padezca los efectos de un temporal, sufra daños en sus máquinas o su mecanismo, sea remolcado desviado hacia otro puerto de abrigo, etc.

Las mercancías que no hayan sufrido daños después de un siniestro de "avería gruesa" sirven para contrapesar las pérdidas correspondientes a las que han sido sacrificadas en aras de la seguridad y del bien común y para contribuir a sufragar los daños y los costos adicionales del buque. Al final del viaje se nombra a un especialista, llamado liquidador de averías, para que prepare un informe, el cual será en un primer momento provisional, basado en un gran número de documentos.

- Documentos básicos. Diario de navegación, relación de las inspecciones efectuadas en el casco y la carga, originales de los conocimientos de embarque y facturas CIF para cada conocimiento.

- Registro de gastos. Registros de los gastos y sacrificios contraídos para salvar el buque y el cargamento, gastos adicionales de dique seco y de remolcador, salarios de la tripulación, costo de materiales, gastos portuarios, costos de desvío, etc.

A partir de estos documentos, el liquidador de averías prepara una declaración de avería gruesa que cubra las pérdidas derivadas de los daños sufridos

por el buque y las mercaderías sacrificadas. El total de esas pérdidas es el saldo acreedor. El saldo deudor es la suma de todo lo que corría riesgo (el buque y su carga) en la operación de transporte.

Todas las pólizas de seguro marítimo cubren la avería común o gruesa. Pero en el caso de los buques contenedores, las grandes compañías de navegación propenden ahora a no aplicar la regla de la avería gruesa cuando las pérdidas son de poca monta. En esos buques pueden coexistir innumerables intereses en el cargamento, por lo cual resulta muy caro recuperar las contribuciones a la avería gruesa. El procedimiento es, en todo caso, incompatible con el transporte de contenedores de "puerta a puerta".

Actualmente, es muy corriente que los costos de la avería gruesa corran a cargo del asegurador del casco, el cual sufraga los costos adicionales a cambio de una prima especial (con arreglo a las cláusulas de absorción británicas).

La avería gruesa constituye una grave amenaza financiera para los exportadores de carga a granel si se produce un siniestro importante. Les convendrá protegerse con un seguro.

#### - Riesgos de guerra y de huelga.

La guerra civil, otros tipos de guerra,

las hostilidades armadas, las represalias, los actos de sabotaje y terrorismo, la captura, la retención, la confiscación, el embargo, los disturbios populares, son parte de una larga lista de siniestros contra los cuales será prudente que se aseguren exportadores e importadores. Estos riesgos quedan excluidos de la cobertura de las pólizas de seguro marítimo, y los asegurados de todos los países ofrecen una cobertura especial en forma de una cláusula añadida a la póliza principal. Conviene siempre asegurar las mercaderías contra los riesgos de guerra y de huelga mediante una cláusula semejante.

Se ofrece esa cobertura en las cláusulas referente a la guerra y huelgas en las compañías británicas, en cambio las francesas ofrecen una póliza única que cubre los riesgos de guerra y similares. La prima correspondiente no es alta, suele equivaler a un 0,03% si bien puede llegar a ser diez veces mayor en las zonas peligrosas.

En algunos países importadores, es obligatorio asegurar las mercancías en una compañía de seguros adicional. En tales casos, el exportador tendrá que asegurarse, con cláusulas adicionales en su póliza principal, contra posibles dificultades con el asegurador principal del mercado extranjero con el cual se obliga a tratar. Se trata del llamado seguro de imprevistos.

El seguro de imprevistos es personal e intransferible. Protege al exportador contra la insolvencia del asegurador del país de importación, los pagos en moneda

con convertible o las demoras en el pago de la indemnización.

#### Seguro de transporte por carretera y por ferrocarril.

El principio general de la avería gruesa no se aplica a este tipo de transporte. Se puede elegir entre dos clases de coberturas : seguro de siniestros graves que se refiere a las consecuencias de los siniestros graves enumerados en la póliza y seguro contra todo riesgo que cubre la pérdida, los daños, la merma de peso, la disminución de volumen, la desaparición y el robo de los bienes. (hay que comunicar al asegurador el siniestro en un plazo de cinco días y el robo en el de 24 horas)

Añadiendo una cláusula a la póliza se pueden cubrir la guerra, las huelgas y otros riesgos similares.

Cuando se trata de mercancías transportadas por vía marítima, el transporte por carretera hasta el buque y desde el buque queda cubierto por el seguro marítimo.

#### Seguro de flete aéreo.

En el caso del flete aéreo, las compañías de seguros ofrecen un seguro a todo riesgo - de puerta a puerta. La guerra y las huelgas pueden quedar cubiertas mediante cláusulas adicionales. El seguro se suscribe habitualmente por conducto del agente expedidor o del



transportista aéreo con arreglo a las pólizas de terceros.

Alcance y período de validez.

En general, el seguro cubre el transporte "de almacén a almacén". En el caso del transporte por vías aéreas y marítima, cubre el transporte al puerto o aeropuerto y desde él, lo cual resulta muy cómodo al asegurado y le evita tener que suscribir una póliza por cada tramo de viaje. Esta cláusula de tránsito, que figura en las pólizas, da una cobertura ininterrumpida durante todo el viaje, independientemente del lugar o de la modalidad de transporte.

Se suele pensar que los bienes asegurados con fines de transporte lo están mientras existen, lo cual no es cierto. El seguro de transporte termina cuando el asegurado acepta la entrega de las mercaderías o se almacenan éstas por iniciativa suya. Si se demoran estos dos sucesos, en las pólizas de seguro se establecen unas fechas fijas de expiración que sólo pueden prolongarse en virtud de un acuerdo entre el asegurados y el asegurado. En el caso de transporte por carretera, la cobertura cesa 15 días después de la llegada al aeropuerto de destino y para el marítimo de 60 días después de quedar terminada la descarga del último buque.

Los exportadores deben tener muy en cuenta la posibilidad de demoras que rebasen los plazos fijados, por ejemplo, a causa de un trámites aduaneros de importación insólitamente lentos. Ser puede prorrogar el

seguro pagando un prima suplementaria.

#### Cuantía del seguro.

El seguro de transporte sólo es aplicable al caso de los siniestros cuantificables. No cubre situaciones hipotéticas como la pérdida de beneficios a causa de la pérdida o de los daños padecidos por las mercancías. El seguro de transporte no cubre daños indirectos o pérdidas derivadas de demoras en el despacho o la llegada de las mercancías, las fluctuaciones monetarias, la pérdida de clientes o de pedidos, etc. y tampoco las infracciones aduaneras y las dificultades provocadas prohibiciones de exportación o de importación.

En la práctica los exportadores pueden tomar medidas para enjugar esas pérdidas. Pueden asegurar los bienes por una suma superior a su valor real. Las compañías aceptas una sobrevaluación de hasta un 20 % por razones comerciales. Los asegurados consideran que este margen del 20% compensa la pérdida comercial que acarrean los accidentes de transporte a los exportadores.

#### Tipos de póliza.

El asegurado puede elegir entre varias pólizas:

. Póliza por viaje determinado .

Se suscribe el seguro en

la forma y en el momento oportuno. Conviene emplear este tipo de póliza para un envío dado.

. Póliza flotante .

Estas pólizas resultan muy adecuadas en el caso de los contratos grandes, en los cuales se conocen el valor total, las fechas de los envíos, el lugar de destino y la modalidad de transporte. Se puede definir exactamente la cobertura que se desea y negociar a partir de ella la prima. El asegurado expide declaraciones de seguro en cada envío.

. Póliza flotante de cobertura abierta .

Este tipo de póliza cubre todos los envíos internacionales del asegurado, independientemente de que se trate de exportaciones o de importaciones para un año entero. La póliza es automáticamente renovable. Es la póliza que prefieren las grandes empresas, que se aseguran en una misma compañía. Se negocia la prima, cualquiera que sea el número de envíos o la cantidad de mercaderías. Las primas se pagan mensual, trimestral o anualmente después del envío de la mercancía.

En las pólizas flotantes y en las de cobertura abierta hay disposiciones de "valor pleno" o "franquicia".

- Valor pleno. El valor pleno es el valor máximo

de las mercancías que permite el modo de transporte (por ejemplo U\$s. 50.000 por buque, u\$s. 30.000 por vagón de ferrocarril) Esto permite a la compañía de seguros limitar sus riesgos Si el valor de un envío rebasa el máximo, habrá que comunicárselo a la compañía para que pueda tomar las medidas oportunas (por ej., de reaseguro). Los exportadores desconocen muchas veces el valor máximo, lo cual los coloca en una situación vulnerable, ya que la compañía sólo pagará la suma máxima permitida en el caso de una pérdida total, si no se le ha dado a conocer previamente el valor suplementario del envío.

- Cantidades deducibles o franquicias.

El principio de las cantidades deducibles que excluye la indemnización de las pérdidas por debajo de una suma dada, permite simplificar el seguro, lo cual redunda en interés de todos. La compañía de seguros se desentiende de los siniestros de poca importancia, con lo que ahorra tiempo y papeleo y el asegurado paga una prima más baja.

En el caso del cargamento general, se tiende al pago pleno de los daños y perjuicio, sin cantidades deducibles. Cuando se trata de mercancías a granel, las únicas cantidades que siguen deduciéndose son las que se relacionan con la merma normal.

. Póliza de terceros .

Se pueden suscribir estas pólizas por conducto de los transportistas, en particular los de flete aéreo y marítimo, o de los agentes expedidores. Esto suele ser lo que prefieren las empresas pequeñas y medianas, a las que les resulta cómodo suscribir el seguro al mismo tiempo que toman las disposiciones oportunas en lo tocante al transporte, a los trámites aduaneros, etc.

A cambio del trabajo adicional el agente expedidor percibe un porcentaje de la prima, que puede ser hasta del 20%, pero muchas veces es menor, a causa de la competencia.

Al utilizar este tipo de póliza, los exportadores deben tomar dos precauciones. La primera es que el principal (el que paga el seguro) deberá especificar por escrito la clase del seguro y la cobertura del mismo que necesita y el agente habrá de expresarle por escrito que está de acuerdo.

En muchos casos, las mercancías entregadas en malas condiciones no están protegidas (de la lluvia o contra robo), pues al consignatario han dejado de interesarle. No obstante, en todas las pólizas de seguro se estipula que el asegurado debe tomar medidas cautelares para evitar que se agraven los daños.

Con tal fin, puede ser necesario seleccionar, manipular y secar las mercancías, así como proceder a una inspección técnica para determinar la

envergadura de los daños o desperfectos y decidir si es posible o no reparar in situ una máquina deteriorada. Al asegurado le conviene mucho calcular esos gastos y notificarlos por escrito a la compañía de seguros. En cuanto dé su aprobación la compañía, se podrán efectuar los gastos consiguientes in el temor de que vayan a ser discutidos más tarde.

Al presentar la reclamación principal se deben indicar esos gastos y los honorarios de los expertos y de los liquidadores de averías. Una vez zanjada la reclamación principal, no serán muchas las probabilidades de que se paguen las indemnizaciones pedidas por tales gastos conexos.

En algunos países, el seguro de transporte es obligatorio. Si tal cosa no ocurre, la tentación puede ser grande de no suscribir un seguro. Será éste un modo de actuar irresponsable y que puede entrañar graves peligros para la empresa.

La actitud más corriente asumida para no asegurar es la de que los transportistas están asegurados y por lo tanto si algo pasara se les reclama una indemnización. Este tipo de razonamiento hace caso omiso de la protección que ampara a los transportistas con arreglo a convenios internacionales - limitación de la responsabilidad, exención de responsabilidad - y, en el caso del transporte marítimo, la avería gruesa, que es el principal riesgo para todos los interesados en el cargamento. Procede, pues, que todo

exportador tome cuidadosamente en consideración el seguro de las mercancías transportadas.

## COSTOS

La determinación de los costos ferroviarios siempre ha sido motivo de preocupación por parte de los técnicos y funcionarios ligados al medio.

Se ha utilizado hasta no hace mucho tiempo varios intentos para desarrollar metodologías o modelos de costos pero ninguna produjo resultados que sirvieran para establecer costos unitarios confiables. Las más conocidos son las que se enumeran a continuación :

1.- estudio de costos ferroviarios del Banco Mundial.

2.- manual de costos de Ferrocarriles Argentinos.

3.- costos del modelo del Plan Nacional de Transporte.

4.- costos modales ferroviarios del Plan Nacional de Transporte.

5.- Costos marginales a largo plazo-FIEL.

Estos sistemas no funcionaron adecuadamente al ser implementados y por lo tanto dejaron de utilizarse dada la poca confianza que conferían lo resultados obtenidos.

La inexactitud de los resultados quedó demostrada al cerrar con las cuentas ferroviarias



demostrativas de los gastos efectuados por el funcionamiento del ferrocarril.

Puede decirse que, hoy en día, la Secretaría de Transporte no cuenta con una herramienta eficaz para la identificación, determinación y adecuado conocimiento de los costos operativos de ferrocarriles.

En los últimos quince años de gestión no ha podido concretarse ningún esfuerzo tendiente a ese logro. Basta decir que los datos más recientes, efectivamente disponibles, concernientes a los costos de operación ferroviaria, y a su vez susceptibles de ser empleados desde una perspectiva funcional concreta, fueron desarrollados para la situación imperante en la empresa para el ejercicio 1978.-

Si bien dichos costos se actualizaron en el año 1983, el método de trabajo empleado, que consistió en la mera aplicación de índices de repotenciación monetaria, les resta gran parte de confiabilidad, y por lo tanto introdujo una apreciable inseguridad para su empleo específico.

Este efecto se debe a la incontrolable distorsión que introduce en los valores la utilización de índices cuya esencia de origen no está vinculada a las características particulares de cada uno de los costos ferroviarios, cuya evolución en el período no sigue la misma ley que determina los cambios de los guarismos de dichos

índices.

Al no contar con un adecuado sistema de costos ferroviarios no se puede ejercer una fiscalización mínimamente aceptable, con fundamentos objetivos concretos, de la gestión que presta F.A,

Evidentemente al no contarse con este elemento técnico no puede, tampoco realizarse una evaluación racional de las prestaciones de transporte brindadas a la comunidad.

Por esta misma razón resulta muy dificultoso realizar un análisis correcto de los presupuestos anuales de la empresa.

Asimismo, ahora no es posible suministrar los costos totales confiables de las corridas de los trenes que próximamente serán transferidos a la Provincia de Buenos Aires.

Cuando no se conocen con precisión los costos en que incurre la empresa, para la prestación de sus servicios, no puede determinarse - con bases objetivas- un piso tarifario.

De las reuniones mantenidas con funcionarios de la Secretaría de Transporte surge que un sistema de costos unitarios es la herramienta más idónea para

compatibilizar las soluciones de las carencias enunciadas en los puntos anteriores.

Para ello, una vez definidas las operaciones o actividades elementales que integran la prestación global, es posible, utilizando la información de costos disponible en la empresa -mediante un adecuado diseño desagregación de gastos-, determinar los costos totales de cada una de ellas.

Contando con los costos de las actividades que se definan y sus parámetros operativos correspondientes, pueden obtenerse sus costos unitarios respectivos.

En modo inverso, una vez conocidos los costos unitarios de una actividad elemental, y establecido un determinado nivel de producción - medido por los parámetros operativos correspondientes -, será posible conocer los costos totales de las distintas operaciones, discriminadas según los componentes que la conforman.

De esa manera será posible determinar la composición de los costos ferroviarios de las actividades fundamentales prestadas - infraestructura, operación, administración -, la naturaleza del gasto ocasionado - personal, materiales, energía, etc. - o los servicios de transporte suministrados - cargas, pasajeros interurbanos -

El actual sistema de costos de la empresa

ferroviaria, contiene las siguientes limitaciones :

- incluye sólo los costos de explotación.
- tiene una concepción de base contable, pues fue diseñado con ese propósito.
- es de difícil aplicación a los efectos operativos.
- el sistema de cálculo de costos unitarios, debido especialmente a la estructura que tiene, no funciona satisfactoriamente.
- considerando el soporte informático para el cual fue implementado es de manejo muy rígido.
- es de complicada interpretación debido al complejo sistema y estructura de sus salidas impresas de computación.

Por todo ello deviene necesario el desarrollo e implementación de un sistema que, salvando las limitaciones enumeradas, reúna las siguientes condiciones :

- fácil de comprender.
- provea resultados confiables.
- práctico y de uso simple.
- de actualización periódica sencilla
- que permita la posibilidad de desagregación en actividades elementales y por naturaleza de costos.

Este sistema de costos tendrá un diseño lo suficientemente flexible para poder ser empleado como instrumento técnico, a efectos de lograr una variada serie de objetivos entre los que pueden mencionarse :

- facilitar la formulación y revisión de presupuestos anuales.
- contar con una herramienta válida para evaluar la gestión empresarial.
- determinar, desde un punto de vista operativo, los costos de los diversos negocios o tipos de servicios, constituidos por el transporte de cargas y de pasajeros interurbanos.
- proveer un medio cuantitativo para proceder a una mejor asignación de los recursos disponibles.
- analizar el costo de las diferentes operaciones.

Existen varias formas de definir los costos inherentes al funcionamiento del ferrocarril. Algunas de estas no siempre son coherentes con las restantes y ciertas definiciones de costos empleadas resultan no ser mutuamente excluyentes.

Así por ejemplo, algunas utilizan los conceptos de costos marginales, mientras que otras usan las nociones de costos evitables o adicionales. Según como han sido definidos estos términos, pueden significar exactamente lo mismo, o tener un sentido diferente.

Para su empleo, con el propósito de un análisis de los costos ferroviarios, las definiciones correspondientes deben ser claras y precisas, tener

categorías bien diferenciadas, contemplar la totalidad de los costos de operación de la actividad ferroviaria y, finalmente, ser de utilidad para las personas que utilizarán el sistema de costos.

Básicamente existen tres metodologías para analizar y asignar los distintos costos ferroviarios. Estas parten de los siguientes criterios :

a) distribución de todos los gastos entre los distintos servicios. Para implementar esta distribución de gastos se usa, por ejemplo, un parámetro operativo adecuado tal como el tonelaje bruto remolcado por tipo de negocio y/o servicio.

b) distribución entre costos directos e indirectos. Los costos directos pueden ser asignados entre los distintos servicios o actividades de manera más o menos precisa. En cambio los costos indirectos son más difíciles de asignarse de un modo seguro a los diferentes servicios.

c) distribución entre costos específicos, conjuntos y comunes. En este caso sólo los costos específicos pueden ser asignados a los distintos servicios o negocios ferroviarios.

El sistema de costos unitarios puede ser empleado para cualesquiera sea la metodología de análisis elegida. Ello es así pues el sistema se estructura de forma tal que provee un gran número de costos elementales, y según el criterio conforme se los agregue, nos encontraremos en presencia de una u otra metodología de análisis.

Cualquier sistema que se pretenda desarrollar debe tener una estructura orientada a una concepción operativa. De esa forma se podrán discriminar con la fluidez necesaria las combinaciones de costos que conduzcan rápidamente y con suficiente precisión, al costeo de los diversos servicios a prestar.

Para el caso del sistema de costos unitarios, el mismo radica en proporcionar, con base objetiva, el gasto en que se incurre para producir una unidad de cada actividad elemental operativa, que posibilite, como parte de un todo, su funcionamiento como medio de transporte, por ej. costo de mantenimiento de locomotoras por hora-km.

Partiendo de un análisis de las actividades comprendidas en la operación ferroviaria, se las subdivide en una serie de segmentos operativos de tal suerte que sus costos correspondientes puedan ser adecuadamente identificados. De ese modo estos podrán ser correctamente asignados a su actividad respectiva.

Para efectuar un análisis pormenorizado de las operaciones de un ferrocarril, se debe proceder a una cuidadosa desagregación de sus actividades componentes. Tal desagregación debe ser compatible con la clasificación de los gastos que se contabilicen con arreglo a un plan de cuentas previamente implementado, de modo tal que se pueden establecer relaciones lo más directamente posibles entre las diversas actividades y sus costos respectivos.

Será necesario pues efectuar un exhaustivo relevamiento de las cuentas financieras y las fuentes de información básicas con que actualmente cuenta la Empresa.

Luego partiendo de un esquema global de la totalidad de la operación ferroviaria, la misma deberá ser particionada en una serie de actividades elementales. Todas ellas susceptibles de una asignación de costos.

En la actualidad las tareas o actividades se adaptan a los registros contables de Ferrocarriles, tal como han sido definidas en el clasificador de gastos de explotación del año 1983, que especifica todos los items de apropiación de gastos de explotación de la empresa. Esta serie de items configura la máxima atomización posible a la que puede asignarse un costo según el sistema hoy vigente en Ferrocarriles.

Los costos ferroviarios, están siendo en la actualidad objeto de profundos análisis no ya por los futuros concesionarios de los distintos tramos de la red ferroviaria, la misma ya ha sido prácticamente concesionada y se presupone que las empresas concesionarias cuentan con sólidas estructuras de costos; sino de parte de distintos organismos provinciales, que a muy breve plazo se harán cargo en forma transitoria y con el objeto de asegurar la continuidad del servicio, de la operación de los servicios y ramales que serán transferidos por el Estado Nacional, tal el



caso de la Provincia de Buenos Aires, que ha creado en la órbita del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, la Unidad Ejecutora para el Programa Ferroviario Provincial.

## PUERTO DE MAR DEL PLATA

Mar del Plata, virtual centro de la actividad pesquera argentina, posee una zona de influencia comercial que está determinada sobre la base de su red ferroviaria y caminera. De gran potencial agrícola e industrial dicha zona abarca una superficie de 21.512 km<sup>2</sup>. y comprende a los partidos de General Lavalle, Dolores, Ayacucho, General Guido, Maipú, General Madariaga, Mar Chiquita, General Alvarado, General Pueyrredon y Balcarce.

Su puerto marítimo, es una de las estaciones comerciales que se hallaban a cargo de la Administración General de Puertos y que han sido transferidas en forma definitiva a la Provincia de Buenos Aires a través del acta suscripta el 14-4-1992, entre la Provincia y el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, es también el puerto más próximo a la Capital Federal y al Río de la Plata, y se halla ubicado en el litoral sudeste de la Provincia.

El puerto posee una rápida salida al mar que es parcialmente atenuada por el embancamiento de su boca, tiene limitaciones en su calado en la mayoría de sus muelles y por el sistema de sus darsenas los buques grandes deben ser asistidos por el servicio de remolcadores a cargo de la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Tiene limitaciones de índole operacional, pues fue construido originalmente como puerto de cargas generales y no como

puerto pesquero; su utilaje e instalaciones son obsoletas como ejemplo la existencia del elevador de granos puede generar, al momento de su carga, esperas a los buques frigoríficos.

Del área portuaria total, la parte comercial ocupa la zona suroeste y posee tres dársenas :

- la "A" o de pescadores, también llamada banquina; - la "B" o de cabotaje y la "C", de mayor importancia, pues sirve como atraque de los buques de ultramar; el resto del área, hacia el norte, está reservada para la Armada Argentina.

Es un puerto pesquero por excelencia, que también, opera con raleo, cereales, y derivados del petróleo para abastecimiento local y zonal y es el único que tiene instalado y en actividad, un mercado de concentración pesquera, en el que se realizan las operaciones de la primera venta. Esta vinculado en proximidad con la ciudad de Mar del Plata por la ruta nacional Nro. 2 y por las rutas provinciales nros. 11 y 88 y a la línea del Ferrocarril General Roca a través de un empalme de trocha ancha que nace en la estación Mar del Plata Cargas.

El sistema caminero se halla en excelentes condiciones, y se está a punto de concretar la iniciación de las obras de la autopista Buenos Aires-Mar del Plata sobre la traza de la ruta 2. En lo que al ferrocarril se refiere, el ramal mencionado se encuentra actualmente inoperable por distintas causas, entre las que pueden mencionarse la presencia de asentamientos de población sobre

su traza. No obstante la imposibilidad de producir algún tráfico a y desde el puerto, ha sido incluido en el plan de concesionamiento que, para la red ferroviaria, implementó el Estado Nacional, en los pliegos de la licitación del corredor Plaza Constitución-Mar del Plata.

El puerto de Mar del Plata, posee una Aduana Mayor con depósito, registrando en el período 1985-1991, según fuentes de la Subsecretaría de Comercio Exterior, una participación promedio del 1,5% del total de las exportaciones del país y del 7,5% con respecto a los totales que se observan en la provincia de Buenos Aires.

El rubro importaciones, presenta un menor movimiento ya que para igual período, los porcentajes promedios son del orden del 0,1% para el total país y 1,3% con respecto a las cifras totales de la Provincia.

Los datos contenidos en los cuadros Nros. 1 y 2, muestran los montos anuales, período 85/91 de estos dos rubros, operados por la aduana existente, además, y en forma desagregada, se exponen los valores correspondientes al total general y al total de la Provincia de Buenos Aires. Por su parte los gráfico anexos a los mismos permiten ver las tendencias que registran dichos valores; así las exportaciones de Mar del Plata, aumentaron partir del año 1985 hasta 1987, para luego decrecer levemente en 1988 y volver a aumentar a partir de 1989. De los productos comercializados puede decirse que durante los años 1984 y 1985 las principales exportaciones fueron de trigo pan, mientras que en los

siguientes años crecieron notablemente las exportaciones de pescado.

En el rubro importaciones, el movimiento operado por su aduana fue de escasísima importancia, siendo el pescado el rubro que muestra una operación constante, notándose a partir de 1989 un crecimiento de las mismas.

CUADRO NRO. 1

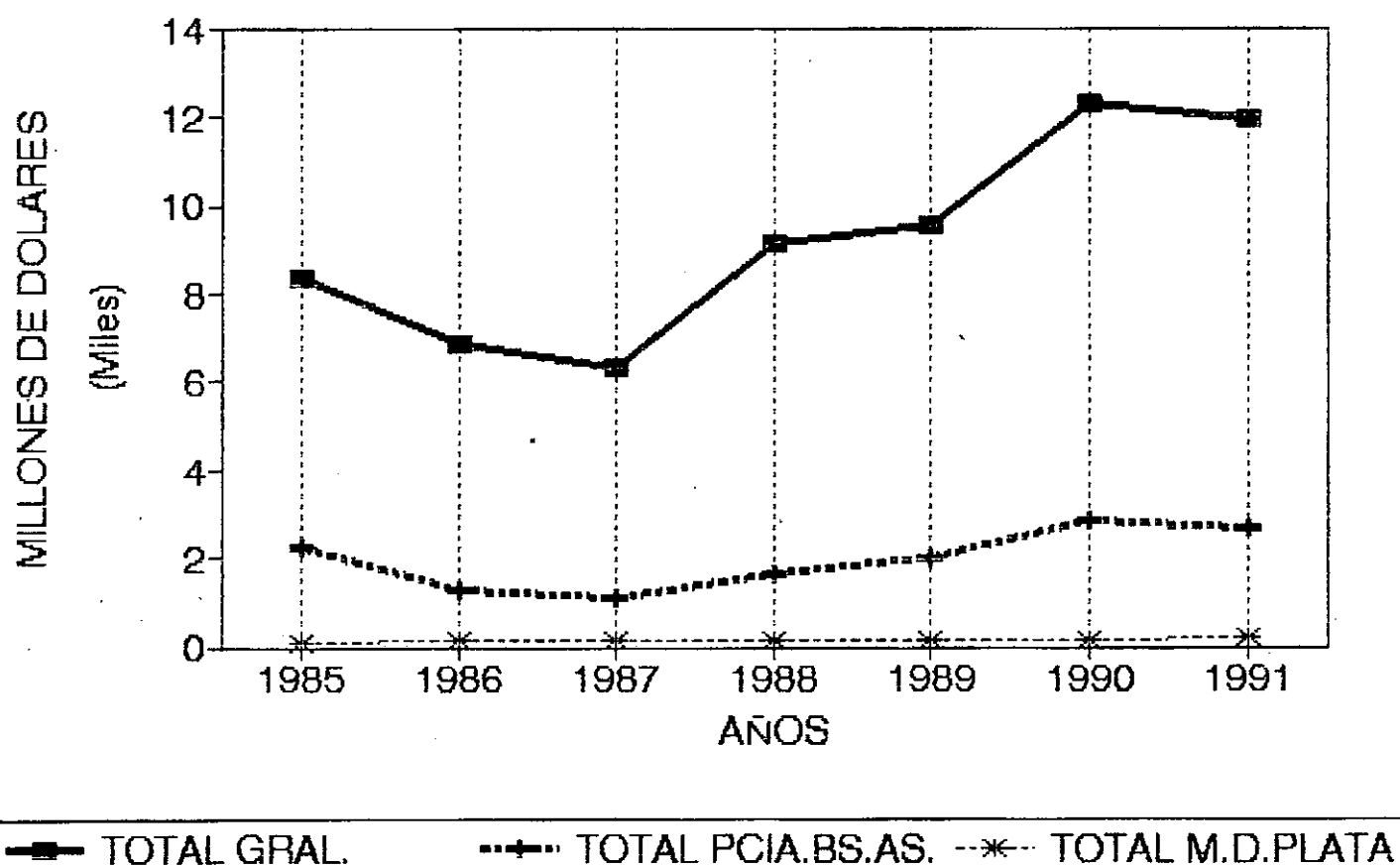
	E X P O R T A C I O N		
AÑO	TOTAL GENERAL	PCIA. DE BUENOS AIRES	MAR DEL PLATA
1985	8396	2248	98
1986	6852	1303	106
1987	6360	1087	132
1988	9134	1632	130
1989	9579	1998	145
1990	12352	2850	164
1991	11972	2641	194

Nota : Cifras en millones de u\$s.

Fuente : I.N.D.E.C. - Comercio Exterior Argentino

# EXPORTACIONES

VALORES TOTALES - PERIODO 1985/1991



CUADRO NRO. 2

	I M P O R T A C I O N		
AÑO	TOTAL GENERAL	PCIA. DE BUENOS AIRES	MAR DEL PLATA
1985	3814	293	10
1986	4724	381	5
1987	5818	687	6
1988	5322	862	5
1989	4203	513	3
1990	4078	395	6
1991	8090	513	16

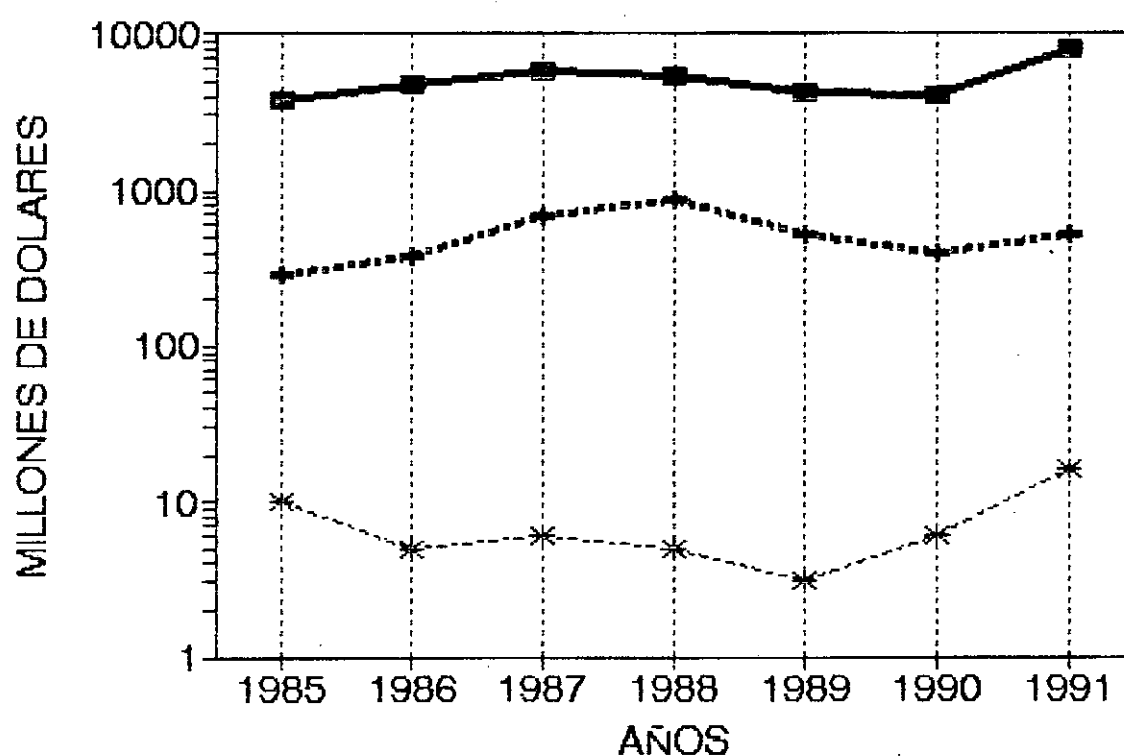
Nota : Cifras en millones de u\$s.

Fuente : I.N.D.E.C. - Comercio Exterior Argentino



# IMPORTACIONES

VALORES TOTALES - PERIODO 1985/1991



■ TOTAL GRAL.    + TOTAL PCIA.BS.AS.    \* TOTAL M.D.PLATA

Los indicadores del movimiento general del puerto de Mar del Plata, para el periodo 84/91, (véase anexo gráfico nro. 1, en donde se consideran, al igual que en los demás gráficos anexos, sólo los últimos 5 años) muestran los siguientes datos :

T O N E L A D A S			
AÑO	ENTRADAS	SALIDAS	VOLUMEN TOTAL
1984	617	184	801
1985	587	321	908
1986	656	101	757
1987	642	103	745
1988	571	71	642
1989	552	117	669
1990	474	71	545
1991	494	183	677

Nota : las cifras se exponen en miles de toneladas.

Fuente : Administración General de Puertos (Dep. Estadística)

Si a este movimiento se lo clasifica en removido, es decir entre puertos del país, entrado y salido y en importaciones y exportaciones, los datos precedentes pueden mostrarse de la siguiente forma (véase anexo gráfico nro. 2) :

#### R E M O V I D O

AÑO	ENTRADO	SALIDO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
1984	586,2	0	30,8	184,5
1985	557,6	0	29,4	320,6
1986	623,2	0	32,8	101,3
1987	607,3	0	34,9	103,5
1988	536,8	0	34,1	70,9
1989	551,5	0	0,9	116,7
1990	474,3	0	0,1	70,4
1991	493,9	0	0,7	182,7

Nota : Las cifras se expresan en miles de ton.

Fuente : Administración General de Puertos.

En el anexo identificado como gráfico nro. 3, se muestra la participación de estos rubros, respecto del movimiento total del puerto. El, relativamente, poco movimiento de mercaderías reconoce como causales, entre otras, a la poca cantidad de lugares de amarre, a la menor eslora admitida y a sus condiciones de maritimidad. A este respecto, en la actualidad la Provincia de Buenos Aires a través de la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables esta solventando parte del costo del dragado de esta unidad portuaria.

De acuerdo a estos valores, las exportaciones representaron, en promedio, el 88,4% del total del comercio exterior, mientras que las importaciones tuvieron una participación de tal sólo el 11,6%, (véase anexo

gráfico nro. 4). En tanto, el total del movimiento interno fue producido por el removido entrado.

En lo que respecta a los productos que componen el movimiento general y su participación porcentual los anexos gráficos nros. 5 y 6 nos muestran al pescado y a los combustibles líquidos como sus principales componentes (52,5% y 33,6% respectivamente), completándose con cereales (trigo, maíz y sorgo) 7,4%; gases 4,4% y carnes y cargas varias, 2,1%.

En las importaciones, el movimiento para los últimos cinco años es el expuesto en el anexo gráfico Nro. 7, siendo el rubro pescado el único registrado en los últimos tres años de la serie considerada.

Por su parte el movimiento general de exportación, reflejado en el anexo gráfico Nro. 8, muestra al rubro pescado con un movimiento constante, mientras que en el año 1991, se ha registrado una importante salida de cereales (trigo 51.986 toneladas, sorgo 26.396 y otros cereales 17.496 toneladas). Además, se está registrando en los últimos meses considerables despachos de maderas y manufacturas.

El pescado es el principal producto, tal como se muestra en el anexo gráfico nro. 9, del movimiento de removido entrado, seguido por combustibles líquidos y gases; debe tenerse en cuenta que el de Mar del Plata es el puerto de desembarque más importante del país, seguido por los de

Puerto Madryn, Bahía Blanca, Río Grande. „

El movimiento de removido salido ha sido nulo en el último lustro.

A mayor abundamiento de datos en los cuadros Nros. 3, 4 y 5, se muestran, en primer lugar el movimiento global de los puertos de la Provincia de Buenos Aires para luego indicar en forma particular el del puerto de Mar del Plata, en los años 1980 , 1985 y 1988, para los productos que también se indican.

TOTAL	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROVINCIA					
PROD.AGROP. Y PESCA	4401733	28028	4085508	288197	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1333933	832200	300588	197975	3170
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	16850633	1623817	950255	10437254	3839307
HIERRO Y MINERALES	2839887	2550416	95882	182992	40397
ARENA Y CANTO RODADO	2859829	161622	0	2620792	77415
PRODUCTOS VARIOS	414152	53437	226378	78759	55578
PUERTO DE MAR DEL PLATA					
PROD.AGROP. Y PESCA	323811	22957	61474	239380	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	387628	0	0	387628	0
HIERRO Y MINERALES	28564	28564	0	0	0
ARENA Y CANTO RODADO	77585	629	0	0	76956
PRODUCTOS VARIOS	416	412	0	0	0

FUENTE : A.G.P.

Cifras en toneladas

TOTAL	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROVINCIA					
PROD.AGROP. Y PESCA	10376224	3369	10068711	304083	61
COMBUSTIBLES SOLIDOS	12928855	1025139	447349	9813369	1642998
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	7439659	7439	2458298	1610293	3363629
HIERRO Y MINERALES	2837497	1723947	6142670	429367	71513
ARENA Y CANTO RODADO	1284840	1650	34585	1117034	131611
PRODUCTOS VARIOS	349771	129513	195072	564	24522
PUERTO DE MAR DEL PLATA					
PROD.AGROP. Y PESCA	576941	3369	320672	252900	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	297658	0	0	297658	0
HIERRO Y MINERALES	0	0	0	0	0
ARENA Y CANTO RODADO	0	0	0	0	0
PRODUCTOS VARIOS	33199	33199	0	0	0

FUENTE: A.G.P.  
CIFRAS EN TONELADAS

TOTAL PROVINCIA	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROD.AGROP. Y PESCA.	5819916	37547	5436277	343801	2230
COMBUSTIBLES SOLIDOS	13138906	1237922	338703	10112040	1450240
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	7310009	729966	710133	1951344	3918647
HIERRO Y MINERALES	4631623	2687620	1030428	521652	86923
ARENA Y CANTO RODADO	1422045	13911	2247	1264272	141615
PRODUCTOS VARIOS	796023	113019	690363	60674	42077
PUERTO DE MAR DEL PLATA					
PROD.AGROP. Y PESCA	368627	2268	70572	235787	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	272806	31811	0	240694	0
HIERROS Y MINERALES	0	0	0	0	0
ARENA Y CANTO RODADO	0	0	0	0	0
PRODUCTOS VARIOS	368	0	368	0	0

FUENTE: A.G.P.  
CIFRAS EN TONELADAS.



La cantidad de buques orientados a la exportación que entraron al puerto de Mar del Plata, muestran el siguiente movimiento :

I-----I			
I Año 1984 : 62	Año 1985 : 94	Año 1986 : 72	I
I Año 1987 : 72	Año 1988 : 54	Año 1989 : 68	I
I	Año 1990 : 77	Año 1991 : 82	I
I-----I			

Se mencionó anteriormente, que el de Mar del Plata era un puerto pesquero por excelencia y ya en el año 1977, mediante decreto 3958, se aprobó un plan regulador que fijaba funciones en prioridades tales como :

- Estación de transferencia de productos de pesca.
- Estación de apoyo logístico a la pesca.
- Estación de transferencia de cargas a granel y combustibles.
- Estación de pasajeros.

Por ello, Mar del Plata, es el único definido con prioridad como puerto pesquero, pues alberga a casi toda la flota pesquera y desembarca más del 60% de las capturas obtenidas en el año.

En el cuadro Nro. 6, se muestran, para el período 1985-1991, las cantidades anuales de las capturas

desembarcadas en los principales puertos de nuestro litoral marítimo.

CUADRO NRO. 6

DESEMBARQUES TOTALES DE LA FLOTA ARGENTINA MARITIMA - PERIODO 1986-1991

AÑO	MAR DEL PLATA	BAHIA BLANCA	QUEQUEN	PUERTO MADRYN	SAN ANTONIO OESTE	PUERTO DESEADO	USUAHIA	COMODORO RIOGADAVIA	OTROS PUERTOS	TOTAL
1986	262046	32683	20160	36306	6313	24347	349	6638	21044	336874
1986	259135	30696	20662	31197	251	16778	338	2026	7696	411766
1987	323704	34790	32940	23010	96	26162	226	2443	7267	460628
1988	297066	34777	30713	23701	3448	42883	1238	26732	21971	482629
1989	306781	10041	10940	40161	7128	36878	6267	22267	36300	474763
1990	291037	7809	16563	20862	0	62266	8248	30862	6316	443463
1991	301867	18200	20360	66430	6227	61877	68708	39662	67053	630006

FUENTE : SECRETARIA DE PESCA  
CIFRAS : ENTONELADAS

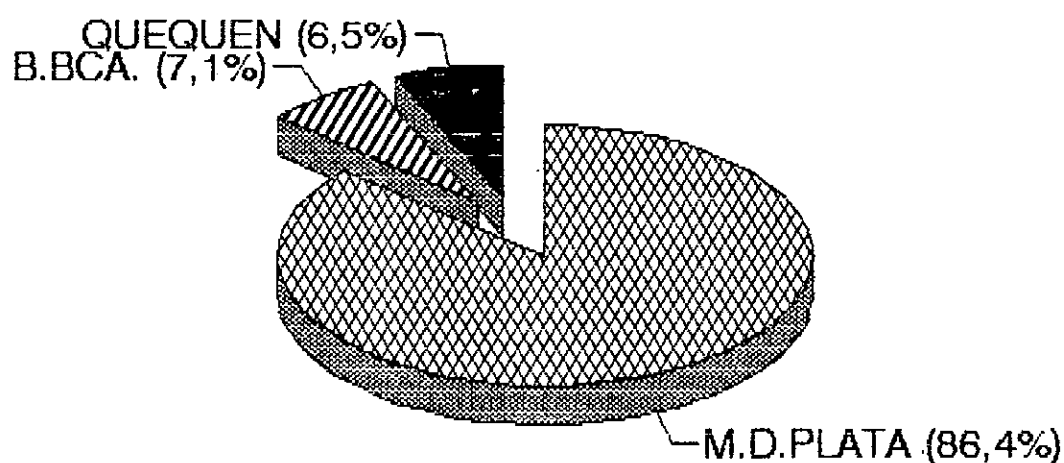
De acuerdo a estas magnitudes en el cuadro Nro. 7 puede observarse que Mar del Plata mantiene una participación promedio del 86,4% respecto al total desembarcado en puertos de la Provincia de Buenos Aires, seguido por el de Bahía Blanca con un 7,1% y Quequén con un 6,5%. La gráfica que corre adjunta, intenta reflejar latendencia del movimiento de estos puertos en el período considerado.

A su vez, en el cuadro Nro. 8 puede observarse que del total de toneladas desembarcadas, aproximadamente 3,3 millones de toneladas, un 63% se realizado en el puerto de Mar del Plata. El 37% restante se distribuye entre las estaciones portuarias de Bahía Blanca, Quequén, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia, Ushahia, San Antonio Oeste, mientras que la gráfica adjunta marca la tendencia de estos puertos en comparación con Mar del Plata.

# DESEMBARQUES TOTALES - 85/91

## PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BS. AS.

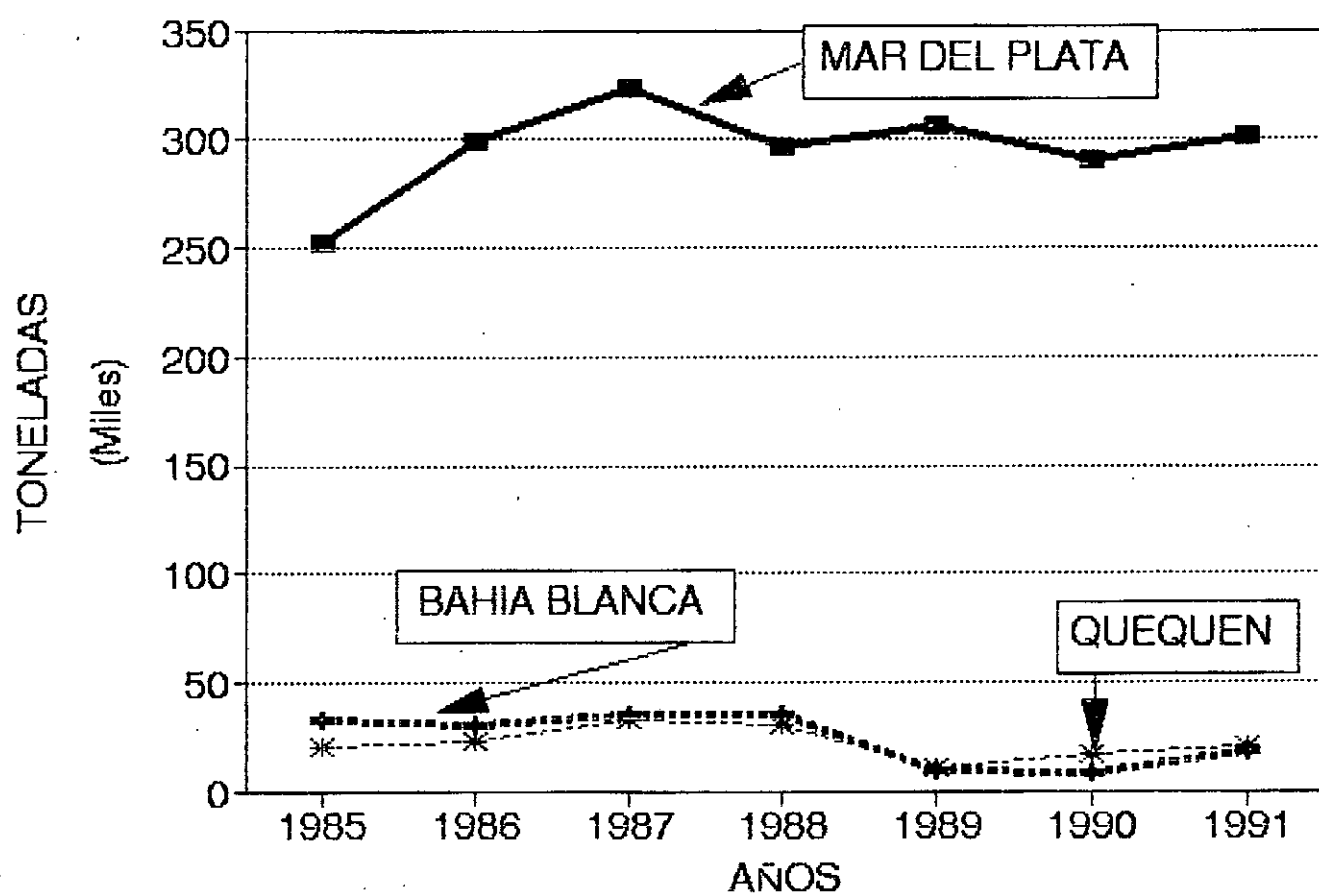
PARTICIPACION PORCENTUAL SOBRE EL TOTAL  
PROVINCIA



CUADRO NRO. 7

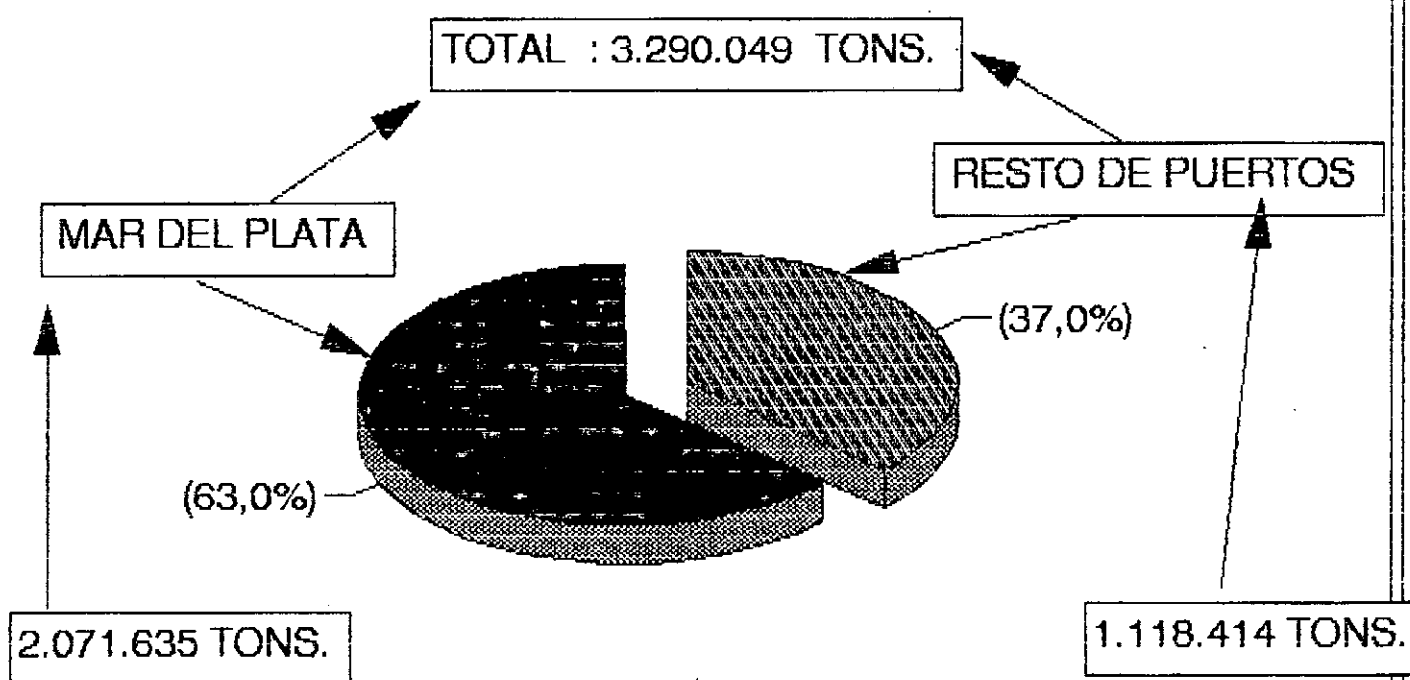
# DESEMBARQUES TOTALES - 85/91

PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BS. AS.



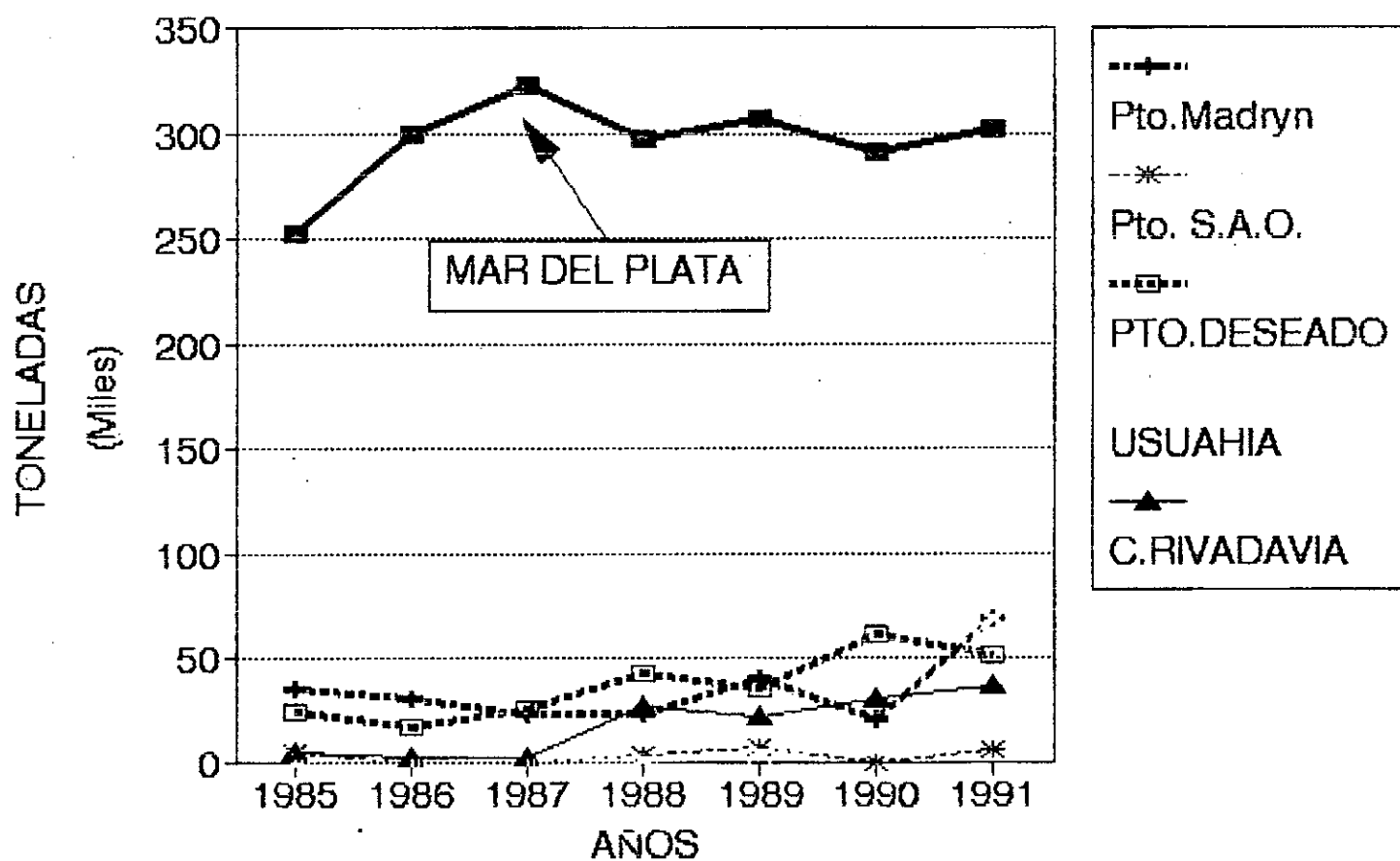
# PUERTO DE MAR DEL PLATA

## PARTICIPACION EN EL TOTAL DESEMBARCADO



CUADRO NRO. 8

# COMPARACION MOVIMIENTOS CON PUERTOS DE LA COSTA PATAGONICA





De este gráfico puede inferirse que, a partir del año 1989, en los puertos del litoral patagónico se esta incrementando la actividad.

Ello puede verse claramente en los años 1990 y 1991. En el primero, el total desembarcado fue de 443.483 toneladas de las cuales Mar del Plata participó con 291.037 toneladas, es decir en un 65%, en tanto, y mientras que para 1991 el total general crecía a 630.006 tons., Mar del Plata producía un movimiento de sólo 301.867 tons. (48% del total) distribuyéndose dicho incremento en los restantes puertos, en especial los patagónicos.

Esta situación, que tiende a crear un interesante polo de atracción puede reconocer varios factores como los acuerdos pesqueros internacionales que se han firmado; que las zonas de pesca de altura se ubican sobre el litoral atlántico de la Patagonia; que una cantidad de firmas con asentamientos industriales en Mar del Plata y otras que no tienen a esa ciudad como origen han efectuado inversiones en el sur de nuestro País. No obstante todo ello, las falencias del sistema portuario en general hace que esta amplia zona carezca de una adecuada infraestructura portuaria que obviamente esta actuando como factor limitativo para el desarrollo pesquero.

Dados los factores tan determinantes, como son los medios de comunicación y las cercanías a grandes centros consumidores como la Capital Federal y ciudades del

centro y norte del país, hacen que Mar del Plata, no obstante lo apuntado anteriormente, siga constituyéndose en el centro pesquero argentino. Los indicadores de población y vivienda según datos del I.N.D.E.C. de los años 1980 y 1991, que muestran los siguientes datos correspondientes a la ciudad de Mar del Plata :

VIVIENDAS AÑO 1980 201.436

AÑO 1991 248.045 Variación + 23,2%

POBLACION AÑO 1980 415.309

AÑO 1991 519.707 Variación + 25,1%

Dentro de un esquema de eficientización de circulación de productos, se hace casi imprescindible la presencia del modo ferroviario como elemento fundamental que evite los tiempos prolongados de traslado del pescado, pues el circuito del transporte es vital en este tipo de producto.

La rehabilitación del ramal que conecta al puerto con la línea troncal del ferrocarril Roca, se torna necesaria para la más rápida y barata circulación de los productos, ya que no debe olvidarse que además de pescado, el cereal (trigo fundamentalmente) constituye un movimiento importante dentro de la unidad portuaria. A manera de ejemplo, baste recordar que hasta la década del 60 el ferrocarril despachaba, desde la estación portuaria, y en forma diaria y directa, un tren especial de pescado para su comercialización en esta Capital, con el consiguiente ahorro de costos en tiempo y flete. No obstante la decisión futura,

de llevar adelante un proyecto de estas características, correrá por cuenta del futuro concesionario de la red principal.

Sin embargo la realidad actual es muy diferente, en general el ferrocarril ha perdido su protagonismo en el aparato circulatorio de la Nación. A modo de ejemplo en los cuadros nros. 9 y 10 se muestra la participación porcentual, en términos monetarios, del modo ferroviario en las exportaciones e importaciones de nuestro país.

La importancia de desarrollar un sistema de transporte de manera tal que se reduzca el costo y el tiempo requeridos para el transporte de cargas y también el de pasajeros ha sido, al menos hasta hace poco, generalmente considerada axiomática. En la actualidad, se está desafiando firmemente esta actitud que apunta a que contar con mejores instalaciones de transporte es algo bueno por si mismo.

Hay sin embargo, tres principales tendencias en esta oposición. La primera es el creciente interés acerca del medio ambiente potencial, y más específicamente los efectos ecológicos del transporte en aumento, particularmente el "efecto invernadero".

La segunda tendencia de la oposición es un estrecho autointerés inmediato que ha sido siempre un factor que bloquea el cambio en el sistema de transporte. Sin embargo, en el pasado el autointerés generalmente radicó

en razones económicas de protección laboral. En la actualidad cuenta con una base mucha más amplia.

El tercer factor, quizás el de mayor preocupación, es el nivel de muertes y accidentes causados por el transporte, especialmente el transporte de carretera privado.

Si bien el objetivo de desarrollar un mejor servicio de transporte ha sido, al menos hasta hace poco, ampliamente aceptado, han existido diferentes enfoques filosóficos en distintos lugares y tiempos, sobre la mejor manera de llevarlos a cabo. Se destacan dos enfoques opuestos, uno competitivo y el otro integracionista.

El primero tiene como punto de partida que la mejor forma para decidir sobre el nivel y tipo de transporte que se brindará, es dejarla en manos del mercado, así como se realiza con el suministro de otros elementos esenciales de la vida moderna. Si el producto y el precio son correctos las personas o empresas lo adquieren y por ende seguirá ofreciéndose.

Por su parte el enfoque integracionista parte del punto de vista de que el suministro de un sistema de transporte eficiente requiere de un cuidadoso control y coordinación de planificación para asegurarse de que cada modo de transporte se desarrolle y se utilice en forma adecuada y de que existen instalaciones apropiadas para transporte combinado donde sea necesario.

La competencia puede brindar muchos beneficios y se debería estimular toda vez que sea posible, particularmente si se trata de una competencia entre los modos cuya estructura de precio ha sido correctamente determinada para reflejar el costo real de utilizar cada modo. Sin embargo la competencia no puede evitar la necesidad de un enfoque planificado para el suministro de infraestructura de transporte.

Para el ramal que va desde la estación Mar del Plata Cargas hasta el puerto, existe una alternativa es la que parte de considerar de que el futuro concesionario del corredor Plaza Constitución-Mar del Plata no se halle interesado en el concesionamiento de este ramal. De suceder ello el mismo puede ser transferido, vía previa solicitud, a la Provincia de Buenos Aires de la misma forma que en el transcurso del pasado año sucedió con los puertos.

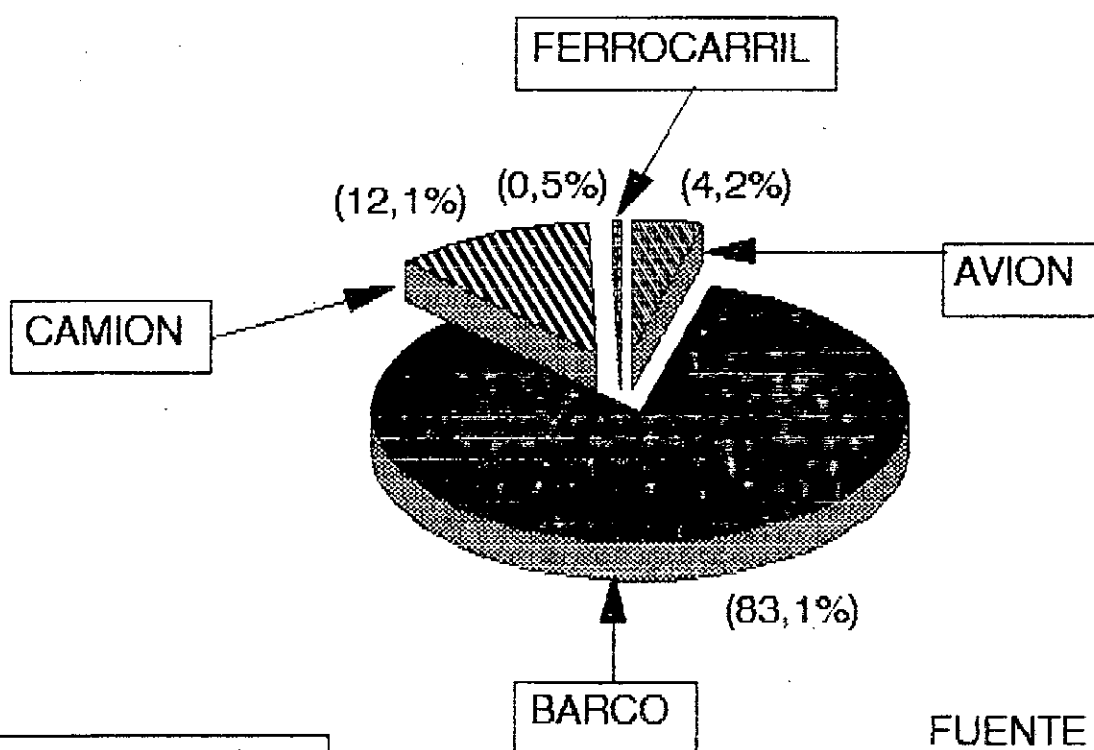
Para ello en el ámbito provincial ha sido creada recientemente la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial y que en una primera etapa se hará cargo de los servicios y ramales que el Estado Nacional transfiera.

Podrán entonces y a través de este Organismo Provincial realizarse los estudios pertinentes para que, con la participación de inversores privados (se considera como probable la participación de los mismos grupos empresarios que actúan en el puerto), pueda concretarse este

proyecto:-dotar nuevamente al puerto de Mar del Plata de una  
conexión ferroviaria-.

# EXPORTACIONES

## PARTICIPACION PORCENTUAL DE LOS MODOS

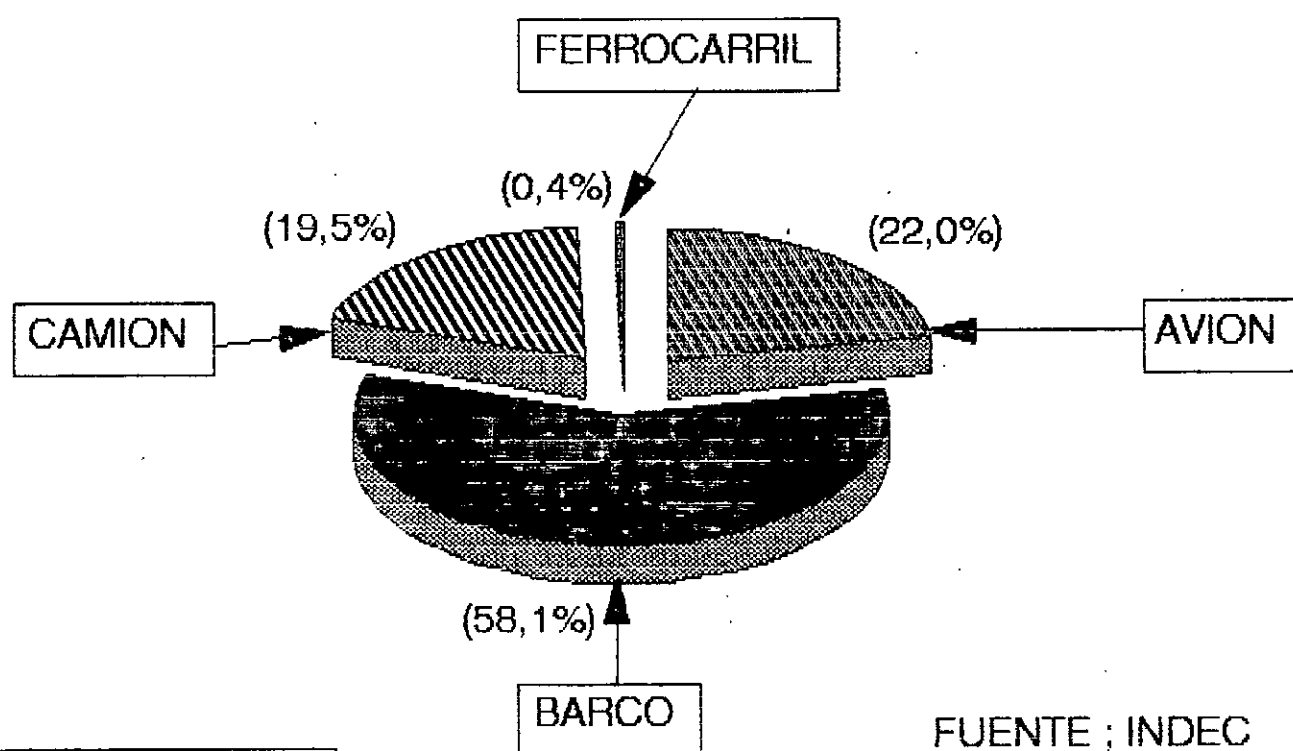


CUADRO NRO. 9

FUENTE ; INDEC

# IMPORTACIONES

## PARTICIPACION PORCENTUAL DE LOS MODOS



CUADRO NRO. 10

FUENTE ; INDEC



**GRAFICOS  
ANEXOS**

**PUERTO DE**

**MAR  
DEL  
PLATA**

# PUERTO MAR DEL PLATA

## MOVIMIENTO GENERAL 1987-1991

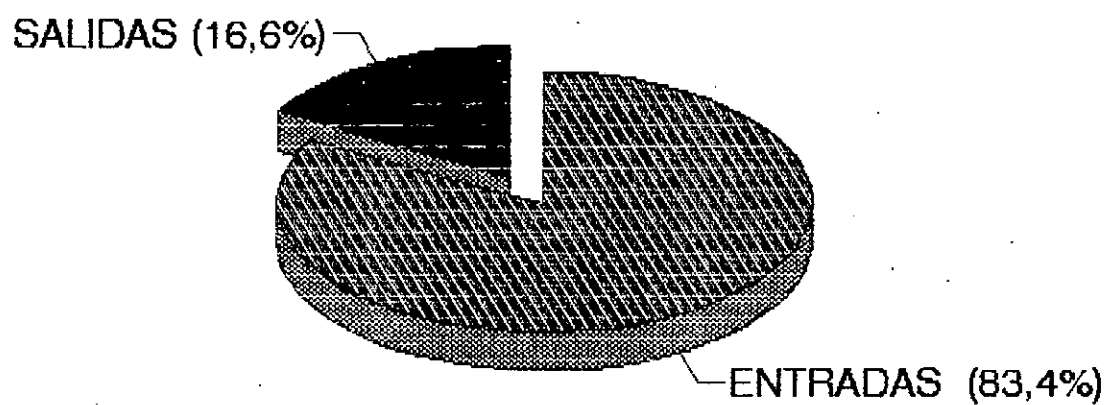


GRAFICO NRO. 1

# PUERTO MAR DEL PLATA

## MOVIMIENTO GENERAL 1987-1991

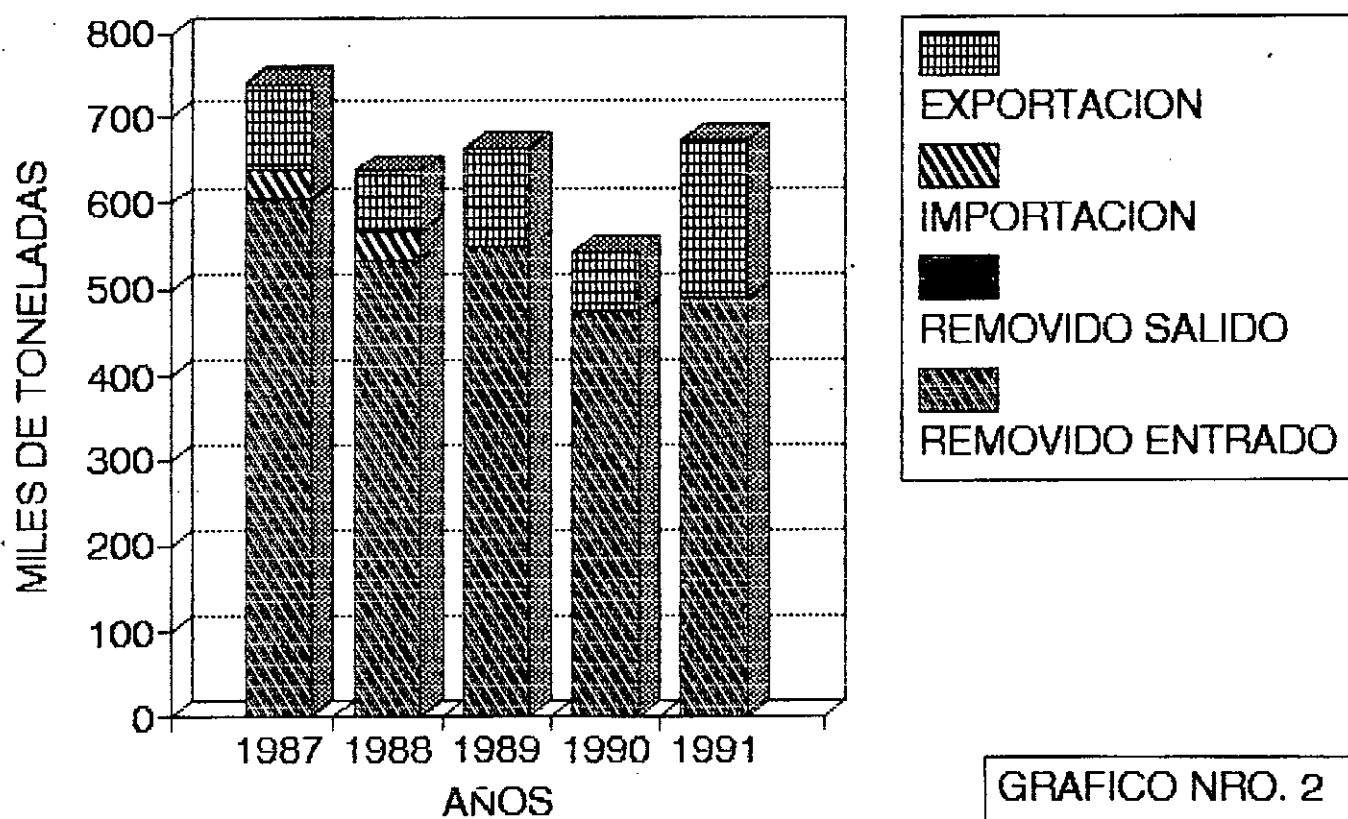


GRAFICO NRO. 2

# PUERTO MAR DEL PLATA

## PARTICIPACION PORCENTUAL POR MOVIMIENTO

Período : 1987-1991

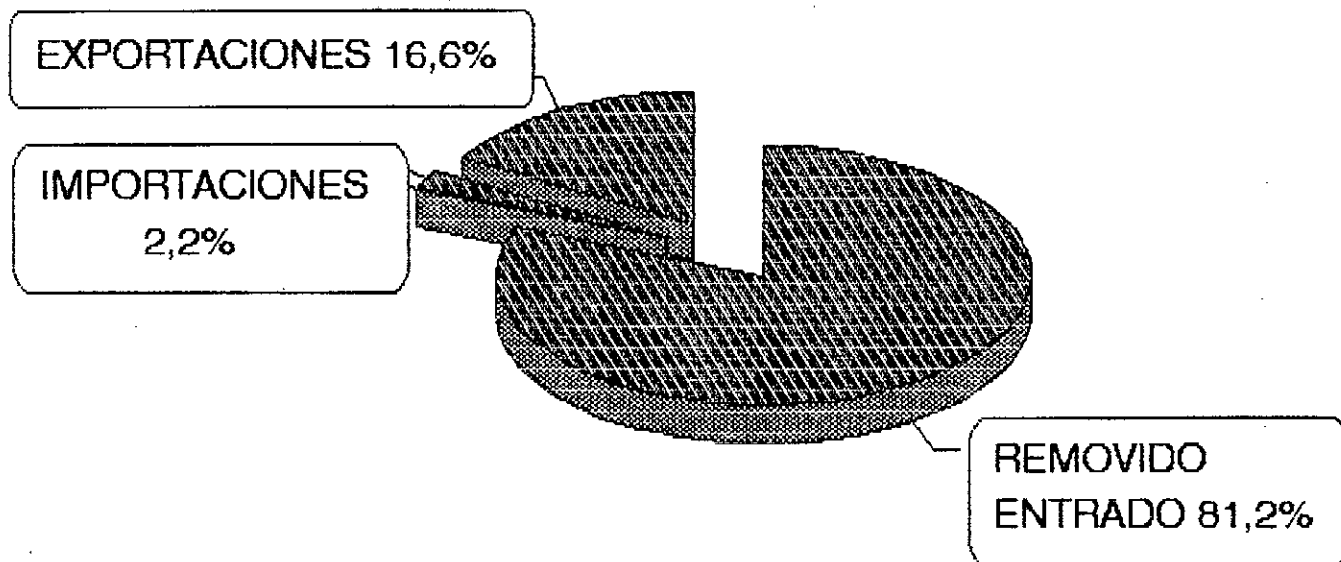


GRAFICO NRO. 3

# PUERTO MAR DEL PLATA

## COMERCIO EXTERIOR - PERIODO 1987/1991

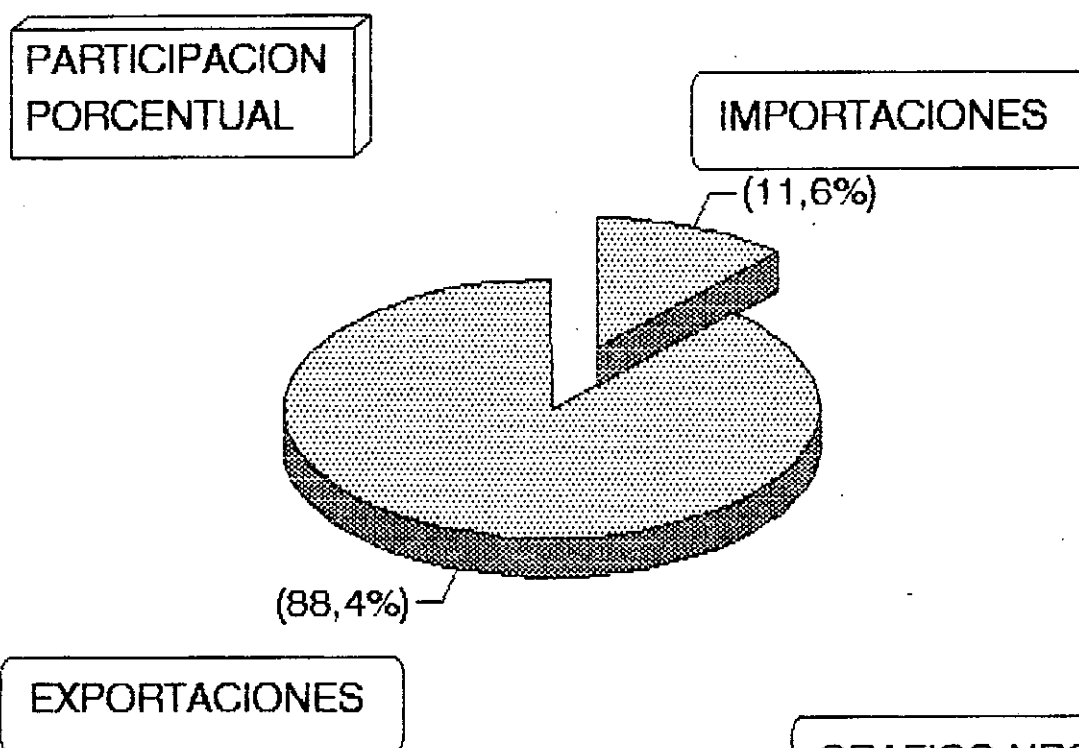


GRAFICO NRO. 4

# PUERTO DE MAR DEL PLATA

## MOVIMIENTO DE MERCADERIAS - 1987/1991

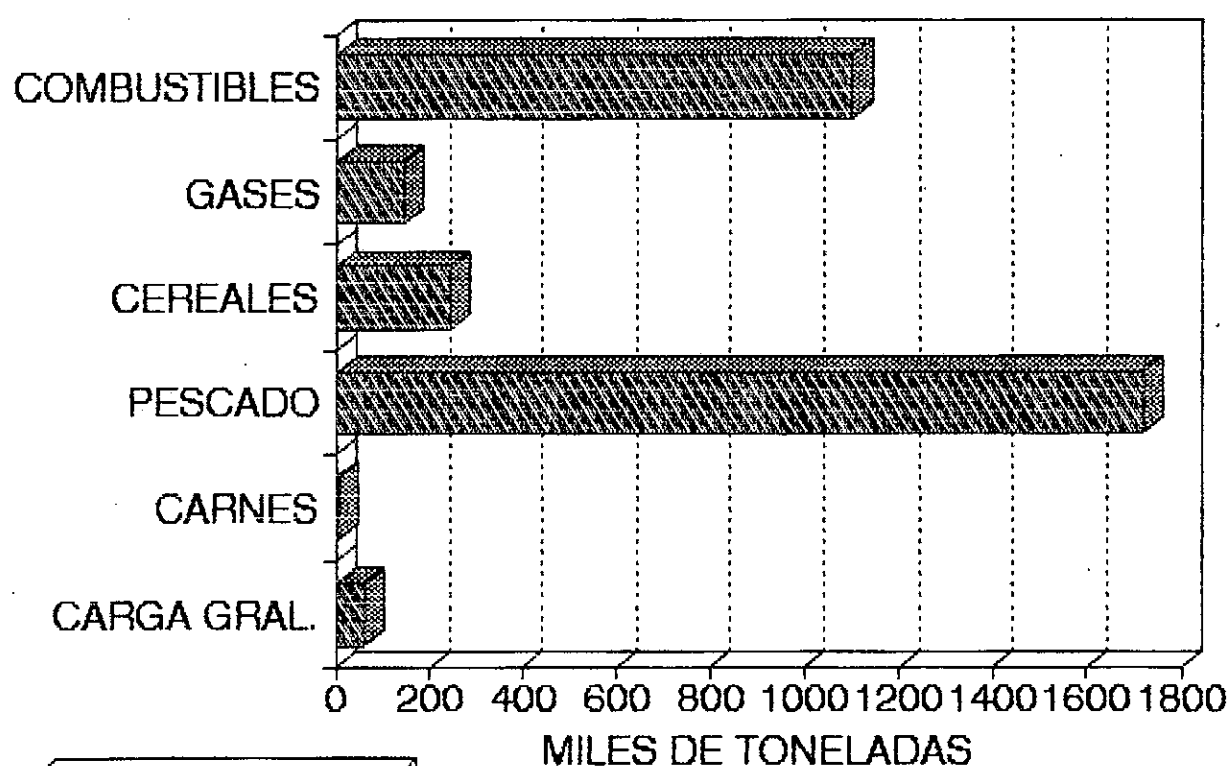


GRAFICO NRO. 5

# PUERTO DE MAR DEL PLATA

## MOVIMIENTO DE MERCADERIAS - 1987/1991

PARTICIPACION PORCENTUAL POR PRODUCTO

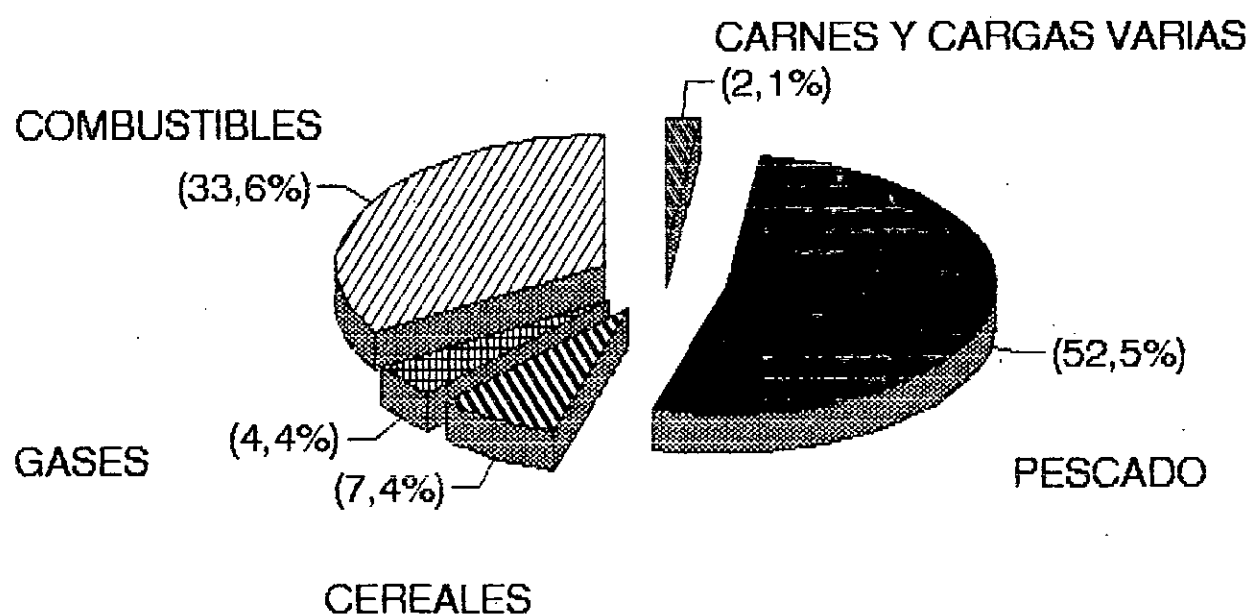


GRAFICO NRO. 6

# PUERTO DE MAR DEL PLATA

## MOVIMIENTO DE IMPORTACION - 1987/1991

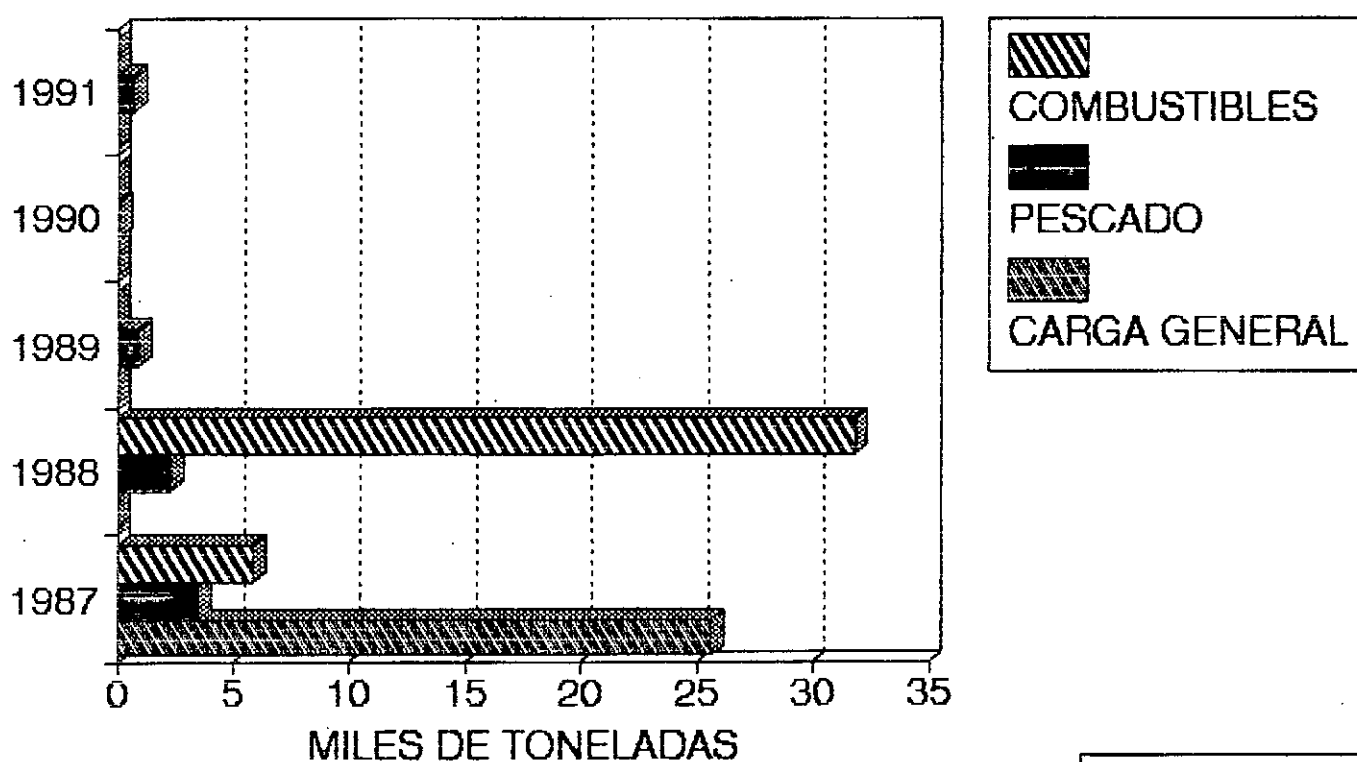


GRAFICO NRO. 7



# PUERTO DE MAR DEL PLATA

## MOVIMIENTO DE EXPORTACION - 1987/1991

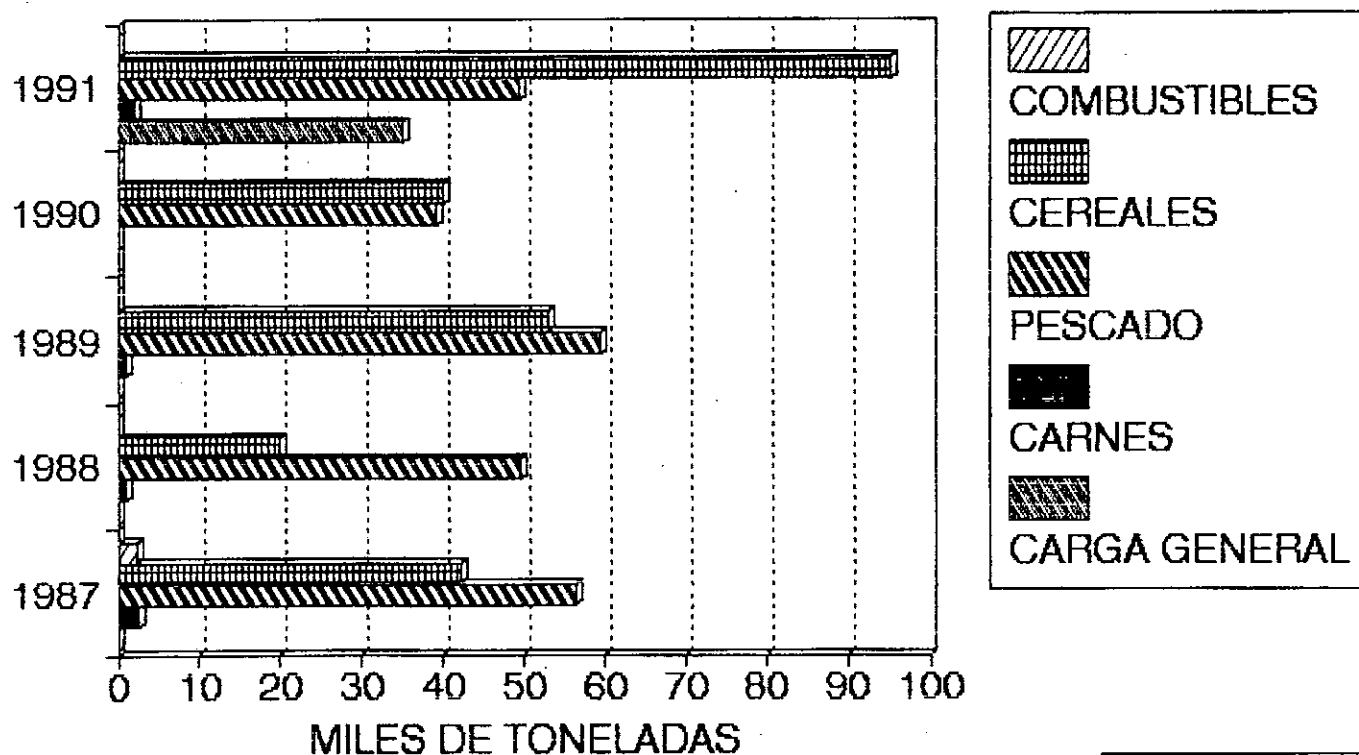


GRAFICO NRO. 8

# PUERTO DE MAR DEL PLATA

## MOVIMIENTO DE REMOVIDO ENTRADO - 87/91

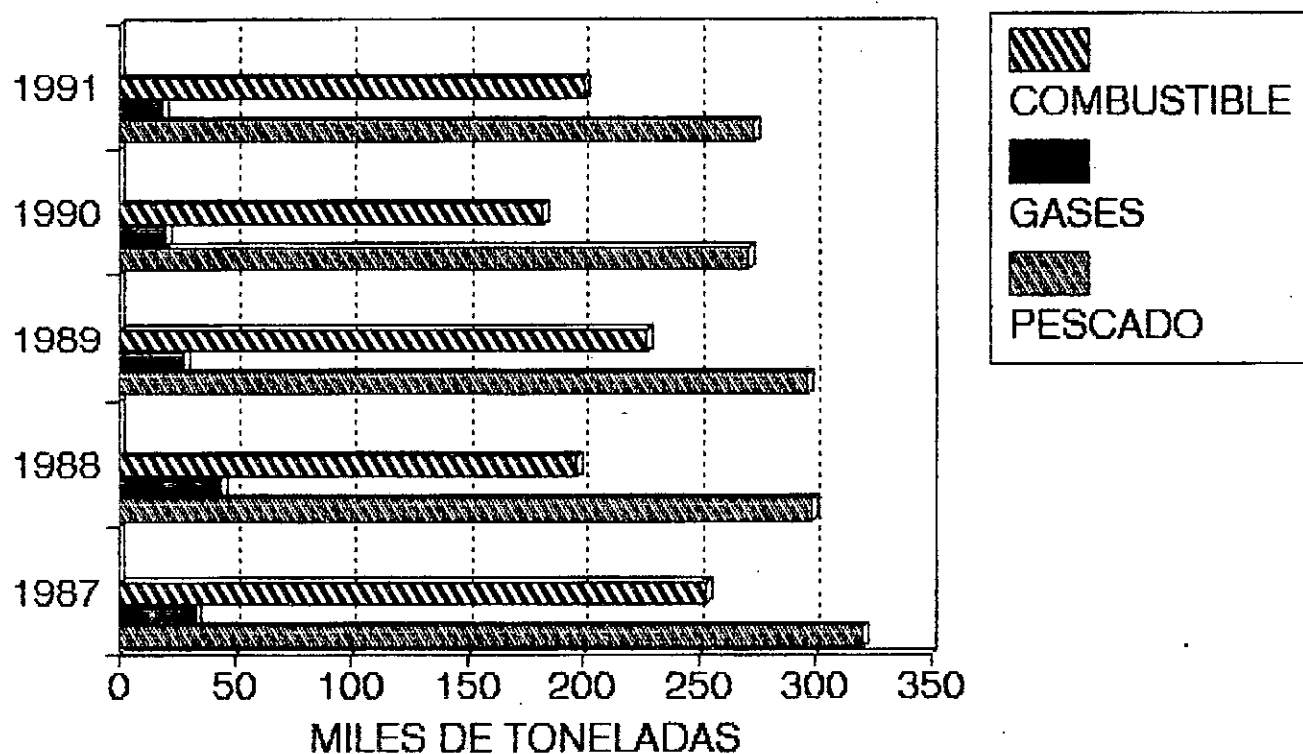


GRAFICO NRO. 9

## PUERTO DE SAN NICOLAS

El puerto de San Nicolás se halla situado en la margen derecha del canal principal del río Paraná, un río que brinda óptimas posibilidades de navegación del Paraná. Sobre esta vía de transporte en el año 1976 se habilitó el Canal de Vinculación Emilio Mitre, el cual ha resuelto el problema que planteaba el paso Martín García que actuaba como determinante con una profundidad de 23,5 pies para la navegación a través de él.

San Nicolás se encuentra situado en el kilómetro 343, cercano al límite interprovincial Buenos Aires-Santa Fe. Dista de la ciudad de Rosario a 34 millas y a 152 de Buenos Aires vía canal Mitre o 188 vía Martín García, es una de las estaciones comerciales que se hallaban en jurisdicción de la Administración General de Puertos Paraná Inferior, conjuntamente con los puertos de Ramallo, San Pedro, Baradero, Zárate y Campana y que han sido transferidos en forma definitiva a la Provincia de Buenos Aires a través del acta suscripta el 14-4-1992, entre la Provincia y el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

En lo referente a las rutas de acceso a este puerto podemos decir que su principal vía carretera la constituye la ruta nacional Nro. 9 que se halla en buenas condiciones. En materia ferroviaria, el puerto de San Nicolás cuenta con desvíos del Ferrocarril Bme. Mitre que llegan al

puerto nuevo y a los embarcaderos o puerto viejo. Además existe una ramal que une a San Nicolás con Pergamino y que actualmente se encuentra inoperable. No obstante la imposibilidad de producir algún tráfico a y desde el puerto, dicho ramal ha sido incluido dentro del Decreto 532/92, como parte de los ramales que serán transferidos a la Provincia de Buenos Aires.

El puerto de San Nicolás, posee una Aduana, la cual registra en el período 1985-1991, según fuentes de la Subsecretaría de Comercio Exterior, una participación promedio del 3,8% del total de las exportaciones del país y del 17,5% con respecto a los totales que se observan en la provincia de Buenos Aires.

El rubro importaciones, presenta un mayor movimiento ya que para igual período, los porcentajes promedios son del orden del 2,9% para el total país y 28,5% con respecto a las cifras totales de la Provincia.

Los datos contenidos en los cuadros Nros. 1 y 2, muestran los montos anuales, período 85/91 de estos dos rubros, operados por la aduana existente, además, y en forma desagregada, se exponen los valores correspondientes al total general y al total de la Provincia de Buenos Aires. Por su parte los gráfico anexos a los mismos permiten ver las tendencias que registran dichos valores; así las exportaciones desde San Nicolás, disminuyeron a partir del año 1985 hasta 1987, para luego comenzar a crecer en forma sostenida. De los productos comercializados puede decirse que durante

los años 1984 y 1985 las principales exportaciones fueron de trigo pan, maíz y harina de soja mientras que en los siguientes años, estos productos mantuvieron sus volúmenes y crecieron notablemente las exportaciones de chapas y desbastes de hierro y acero.

En el rubro importaciones, el movimiento operado por su aduana fue de muchísima importancia, los rubros más importantes y que muestran una operación constante son : hullas, minerales de hierro y desbastes y fundición de hierro y acero.

CUADRO NRO. 1

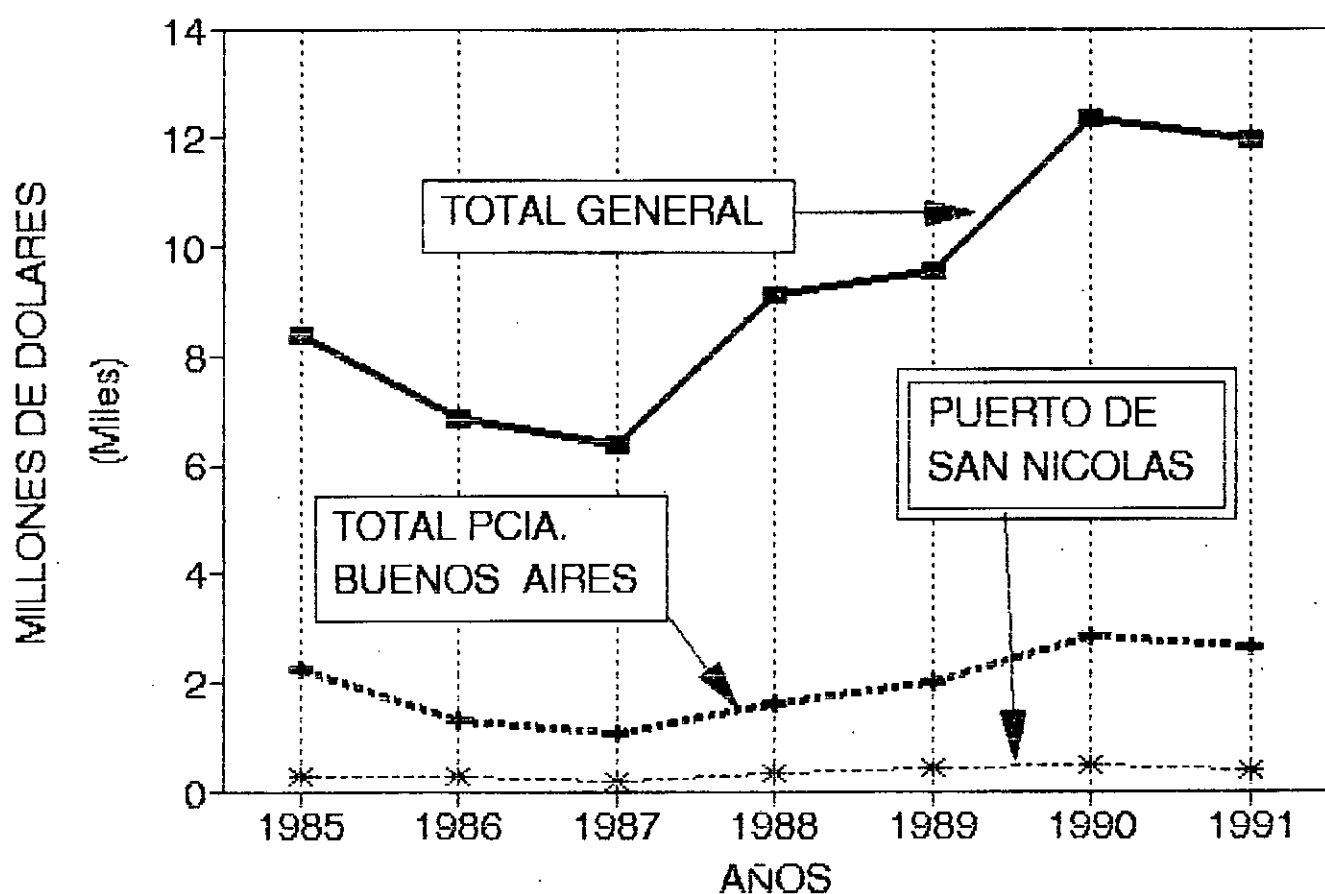
	E X P O R T A C I O N		
AÑO	TOTAL GENERAL	PCIA. DE BUENOS AIRES	SAN NICOLAS
1985	8396	2248	303
1986	6852	1303	281
1987	6360	1087	203
1988	9134	1632	324
1989	9579	1998	447
1990	12352	2850	474
1991	11972	2641	377

Nota : Cifras en millones de u\$s.

Fuente : I.N.D.E.C. - Comercio Exterior Argentino

# EXPORTACIONES

VALORES TOTALES - PERIODO 1985/1991



CUADRO NRO. 2

	I M P O R T A C I O N		
AÑO	TOTAL GENERAL	PCIA. DE BUENOS AIRES	SAN NICOLAS
1985	3814	293	133
1986	4724	381	137
1987	5818	687	146
1988	5322	862	197
1989	4203	513	176
1990	4078	395	127
1991	8090	513	111

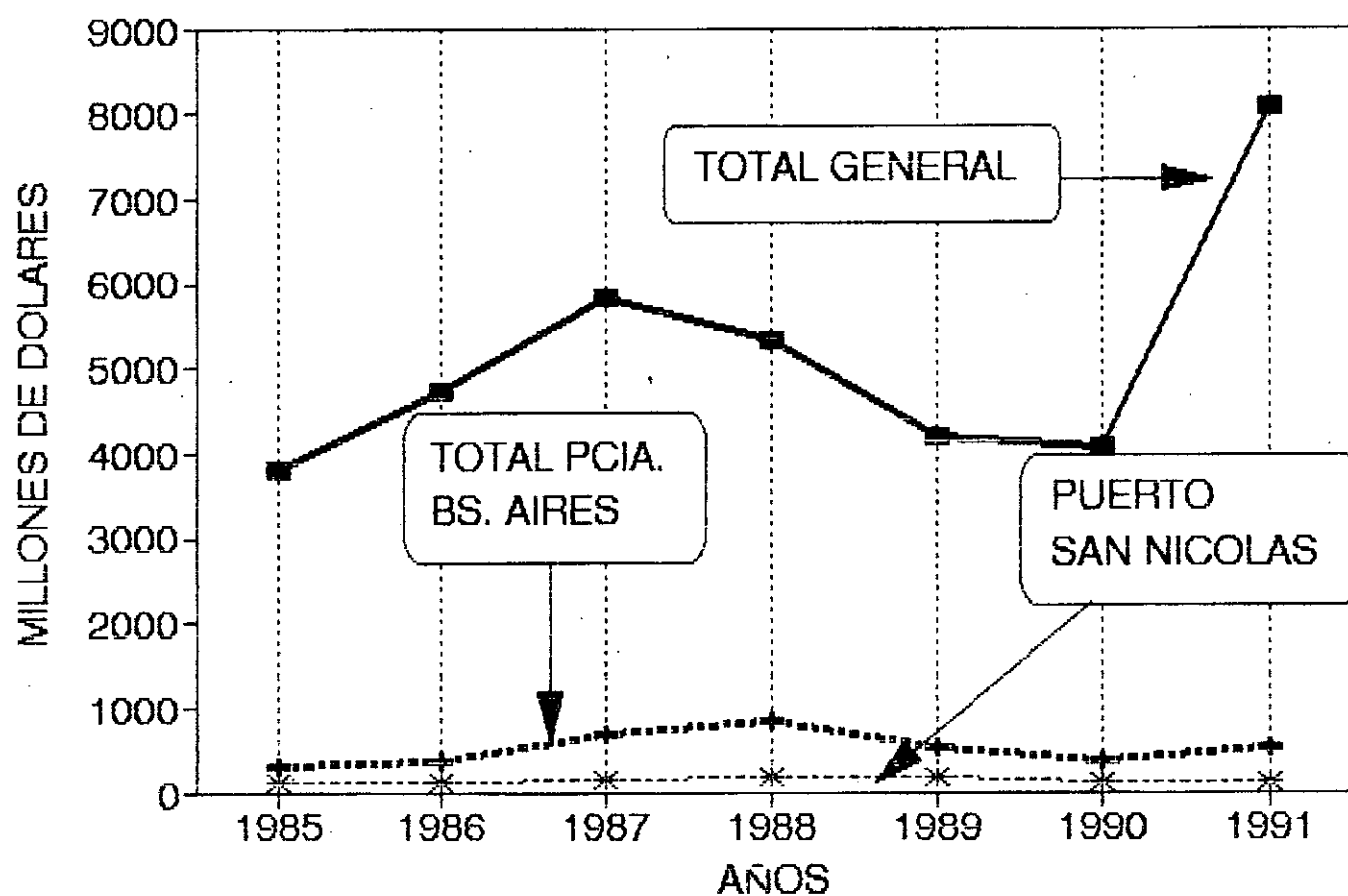
Nota : Cifras en millones de u\$s.

Fuente : I.N.D.E.C. - Comercio Exterior Argentino



# IMPORTACIONES

VALORES TOTALES - PERIODO 1985/1991



Los indicadores del movimiento general del puerto de San Nicolás, para el periodo 84/91, (véase anexo gráfico nro. 1, en donde se consideran, al igual que en los demás gráficos anexos, sólo los últimos 5 años) muestran los siguientes datos :

T O N E L A D A S			
AÑO	ENTRADAS	SALIDAS	VOLUMEN TOTAL
1984	3292	1617	4909
1985	3179	2144	5323
1986	4012	2076	6088
1987	4675	1299	5574
1988	5007	1586	6593
1989	4798	1970	6768
1990	5403	2000	7403
1991	4809	2039	6839

Nota : las cifras se exponen en miles de toneladas.

Fuente : Administración General de Puertos (Dep. Estadística)

Si a este movimiento se lo clasifica en removido, es decir entre puertos del país, entrado y salido y en importaciones y exportaciones, los datos precedentes pueden mostrarse de la siguiente forma (véase anexo gráfico nro. 2) :

#### R E M O V I D O

AÑO	ENTRADO	SALIDO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
1984	1080	147	2356	1325
1985	1109	140	2070	2004
1986	1339	182	2922	1643
1987	1336	184	3338	1115
1988	1723	144	3160	1431
1989	1489	203	3309	1767
1990	1629	222	3774	1778
1991	1505	215	3304	1825

Nota : Las cifras se expresan en miles de ton.

Fuente : Administración General de Puertos.

En el anexo identificado como gráfico nro. 3, se muestra la participación de estos rubros, respecto del movimiento total del puerto.

De acuerdo a estos valores, las exportaciones representaron, en promedio, el 23,7% del movimiento total, mientras que con respecto al comercio exterior, su participación fue del 31,9% promedio (véase anexo gráfico nro. 4) por su parte las importaciones tuvieron una participación del 50,5% sobre el total y un 68,1% sobre las entradas y salidas del exterior.

El total del movimiento interno fue producido en su mayor parte por el removido entrado, con un 23%, mientras que el removido salido tuvo escasa

participación porcentual, tan solo el 2,9%.

En lo que respecta a los productos que componen el movimiento general y su participación porcentual el anexo gráfico nro. 5 nos muestran a los rubros chapas de hierro y acero y desbastes de hierro y acero como sus principales componentes (33,3% y 20% respectivamente), completándose con trigo pan - 8,1% -, maíz - 5,1% - y soja - 15,2%; el resto - 17,7% - lo componen diversos productos como sorgo, sal, azufre, combustibles sólidos, carga general, etc.

Tanto el movimiento de las importaciones como el de las exportaciones, tienen similar composición, en lo que se refiere a productos, que el movimiento total.

A mayor abundamiento de datos en los cuadros Nros. 3, 4 y 5, se muestran, en primer lugar el movimiento global de los puertos de la Provincia de Buenos Aires para luego indicar en forma particular el del puerto de San Nicolás, en los años 1980, 1985 y 1988, para los productos que también se indican.

TOTAL PROVINCIA	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROD.AGROP.Y PESCA	4401733	28028	4085508	288197	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1333933	832200	300588	197975	3170
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	16850833	1623817	950255	10437254	3839307
HIERRO Y MINERALES	2859887	2550416	95882	182992	40387
ARENA Y CANTO RODADO	2859829	161622	0	2620792	77415
PRODUCTOS VARIOS	414152	53437	226378	78759	55578
PUERTO DE SAN NICOLAS					
PROD.AGROP.Y PESCA	481337	0	481337	0	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1041175	832200	10000	197975	1000
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	376636	0	0	376636	0
HIERRO Y MINERALES	1735754	1494288	94888	119355	27223
ARENA Y CANTO RODADO	314334	0	0	314334	0
PRODUCTOS VARIOS	73425	11832	54623	741	6229

FUENTE : A.G.P.  
Cifras en toneladas

CUADRO NRO. 4

MOVIMIENTO POR PRODUCTO

AÑO 1985

TOTAL	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROVINCIA					
PROD.AGROP. Y PESCA	10376224	3369	10068711	304083	61
COMBUSTIBLES SOLIDOS	12928855	1025139	447349	9813369	1642998
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	7439859	7439	2458298	1610293	3363629
HIERRO Y MINERALES	2837497	1723947	6142670	429367	71513
ARENA Y CANTO RODADO	1284940	1650	34585	1117094	131611
PRODUCTOS VARIOS	349771	129513	196072	564	24622
PUERTO DE SAN NICOLAS					
PROD.AGROP. Y PESCA	1517702	0	1517702	0	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1417353	903327	83316	424306	6404
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	87264	0	1245	82820	3199
HIERRO Y MINERALES	1942131	1149571	364541	395718	32301
ARENA Y CANTO RODADO	336108	1650	30505	206145	97808
PRODUCTOS VARIOS	22716	15500	7140	4	72

FUENTE: A.G.P.  
CIFRAS EN TONELADAS

TOTAL	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROVINCIA					
PROD.AGROP.Y PESCA	5819915	37547	5436277	343801	2290
COMBUSTIBLES SOLIDOS	13138905	1237922	328703	10112040	1460240
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	7310009	729985	710133	1951344	3918547
HIERRO Y MINERALES	4531523	2887620	1033428	521552	88923
ARENA Y CANTO RODADO	1422045	13911	2247	1264272	141615
PRODUCTOS VARIOS	796023	113019	590353	50574	42077
PUERTO DE SAN NICOLAS					
PROD.AGROP.Y PESCA	724473	33279	681394	7800	2000
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1858506	1219970	37817	600719	0
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	397093	47078	2842	347173	0
HIERROS Y MINERALES	3027027	1834405	873534	517663	1425
ARENA Y CANTO RODADO	377279	0	2247	235996	139036
PRODUCTOS VARIOS	51460	338	36206	13288	1628

FUENTE: A.G.P.  
CIFRAS EN TONELADAS.

La cantidad de buques orientados a la exportación que entraron al puerto de San Nicolás, muestran el siguiente movimiento :

I-----I		
I Año 1984 : 139	Año 1985 : 147	Año 1986 : 134 I
I AÑO 1987 : 118	AÑO 1988 : 140	AÑO 1989 : 136 I
I	Año 1990 : 149	Año 1991 : 138 I
I-----I		

Debe tenerse en cuenta que la mayor parte de este tráfico es efectuado por SOMISA y por la Junta Nacional de Granos, tal como lo demuestran las observaciones efectuadas, para los años 1990 a 1992, a los movimientos de navegación y mercancías que elabora la unidad portuaria de San Nicolás, y que se agrega como anexo nro. 6.

Los indicadores de población y vivienda según datos del I.N.D.E.C. de los años 1980 y 1991, que muestran los siguientes datos correspondientes a la ciudad de San Nicolás :

VIVIENDAS	AÑO 1980	34.104	
	AÑO 1991	38.265	Variación + 12,2%

POBLACION	AÑO 1980	114.594	
	AÑO 1991	133.503	Variación + 16,5%

Dentro de un esquema general de



circulación de productos, se hace casi imprescindible la presencia del modo ferroviario como elemento fundamental que evite los tiempos prolongados de traslado de productos.

Debe tenerse en cuenta que en el área adyacente al Río Paraná entre las ciudades Buenos Aires y Rosario se han establecido un importante número de industrias que abarcan las más diversas ramas de la producción.

Estas radicaciones se han visto favorecidas por las condiciones naturales y de infraestructura que brinda la zona y por la imposibilidad de crecimiento dentro de áreas densamente pobladas.

Dentro de este importante conjunto de industrias es de destacar una, la siderúrgica que por la índole de su producción genera en sus alrededores un verdadero polo de desarrollo. No obstante el mismo se ha visto afectado por el programa de privatizaciones previsto para SOMISA. Este sociedad cubre una superficie de 340 hectáreas, poseyendo un muelle propio denominado Ing. Buitagro.

Es un muelle para materia prima de 680 mts. de largo, en el cual pueden operar hasta cuatro buques de 22.00 tons. Posee una capacidad de almacenaje de 1.300.000 tons. para minerales de hierro y de unas 3.000.000 tons. para carbón. La empresa cuenta además con un desvío de ferrocarril.

Hay también una creciente producción de cereales. Así es que en la región de influencia, una de las más privilegiadas por el clima, se produce grandes cantidades de trigo, maíz, soja, sorgo etc., es por ello que aguas abajo del nuevo muelle, la Junta Nacional de Granos cuenta con instalaciones para el almacenamiento de cereales.

Se considera oportuna se analice la factibilidad de la rehabilitación del ramal Pergamino - San Nicolás a fin de que una importante zona cerealera cuente con una vía para acceder al puerto de San Nicolás, al igual que las tareas de análisis que la Provincia de Buenos Aires a través de la Unidad Ejecutora para el Programa Ferroviario Provincial, está realizando sobre los ramales Villars - Pergamino, Pergamino - Vedia, Villars - Pergamino - Patricios y Rosario - Patricios, todos de trocha angosta y del ferrocarril General Belgrano.

Tal análisis surge como una necesidad ante el reciente pedido al Gobernador de la Provincia, realizado por cooperativas de la zona; en el sentido de mostrar interés en la utilización del ferrocarril como modo de transporte.

Otros de los aspectos que deberá ser considerado y del cual nos ocuparemos en el informe final es, el tema referido a la Hidrovía Paraguay-Parana y sus implicancias en el tratado del Mercosur,

**GRAFICOS  
ANEXOS**

**PUERTO DE**

**SAN**

**NICOLAS**

# PUERTO DE SAN NICOLAS

## MOVIMIENTO GENERAL 1987-1991

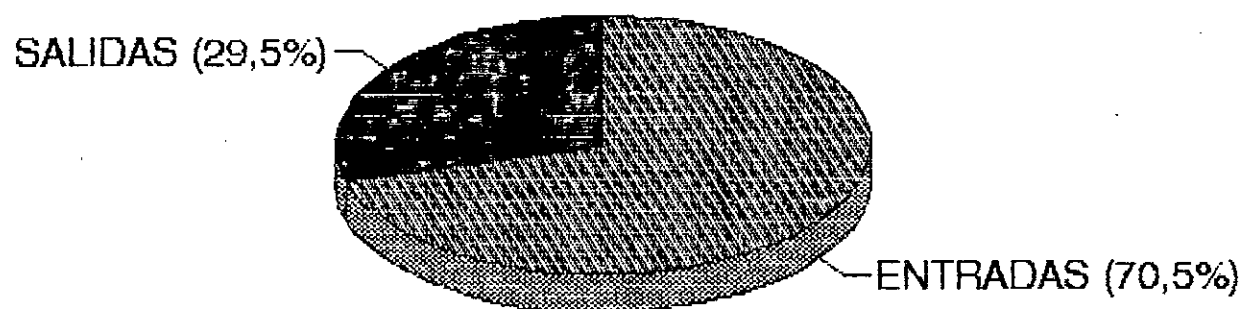
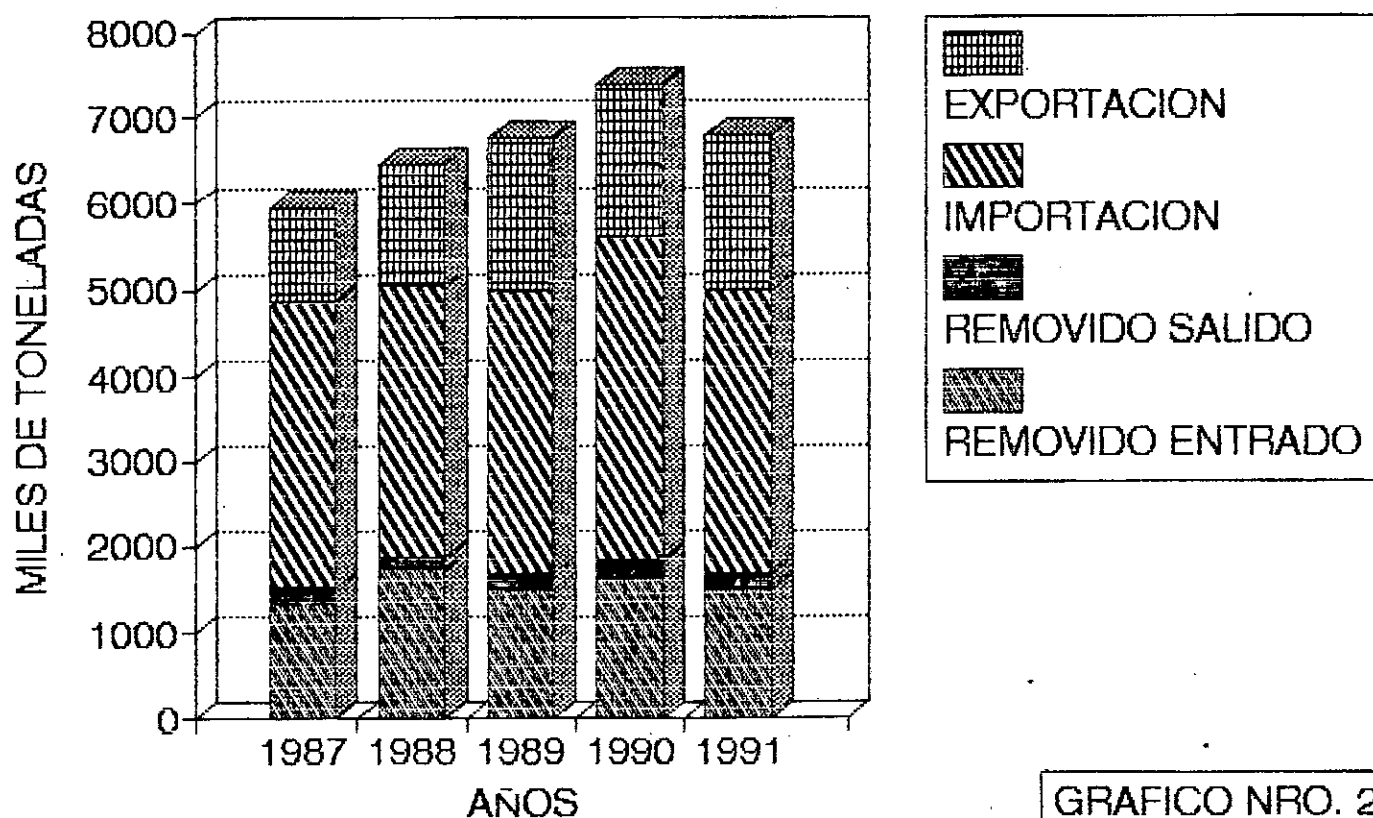


GRAFICO NRO. 1

# PUERTO DE SAN NICOLAS

MOVIMIENTO GENERAL 1987-1991



# PUERTO DE SAN NICOLÁS

## PARTICIPACION PORCENTUAL POR MOVIMIENTO

PERIODO : 1987-1991

EXPORTACIONES

REMOVIDO ENTRADO

(23,7%)

(23,0%)

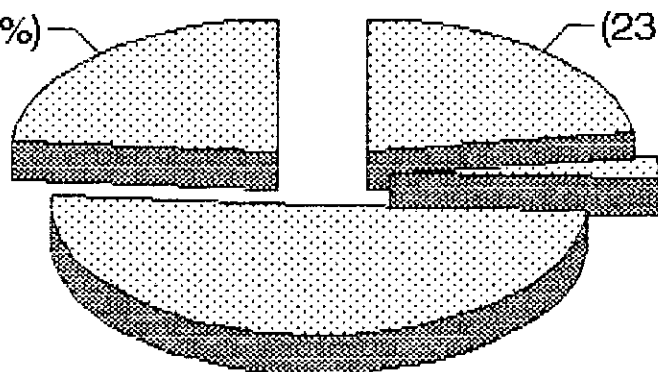
(2,9%)

REMOVIDO  
SALIDO

(50,5%)

IMPORTACIONES

GRAFICO NRO. 3



# PUERTO DE SAN NICOLAS

## COMERCIO EXTERIOR - PERIODO 1987/1991

PARTICIPACION PORCENTUAL

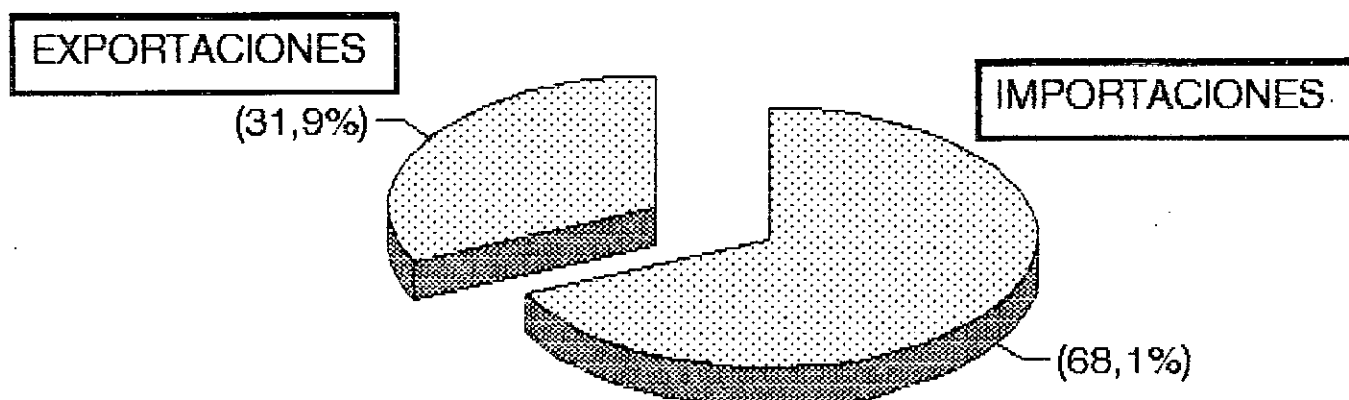


GRAFICO NRO. 4

# MOVIMIENTO PUERTO SAN NICOLAS

## PARTICIPACION PROMEDIO POR PRODUCTO

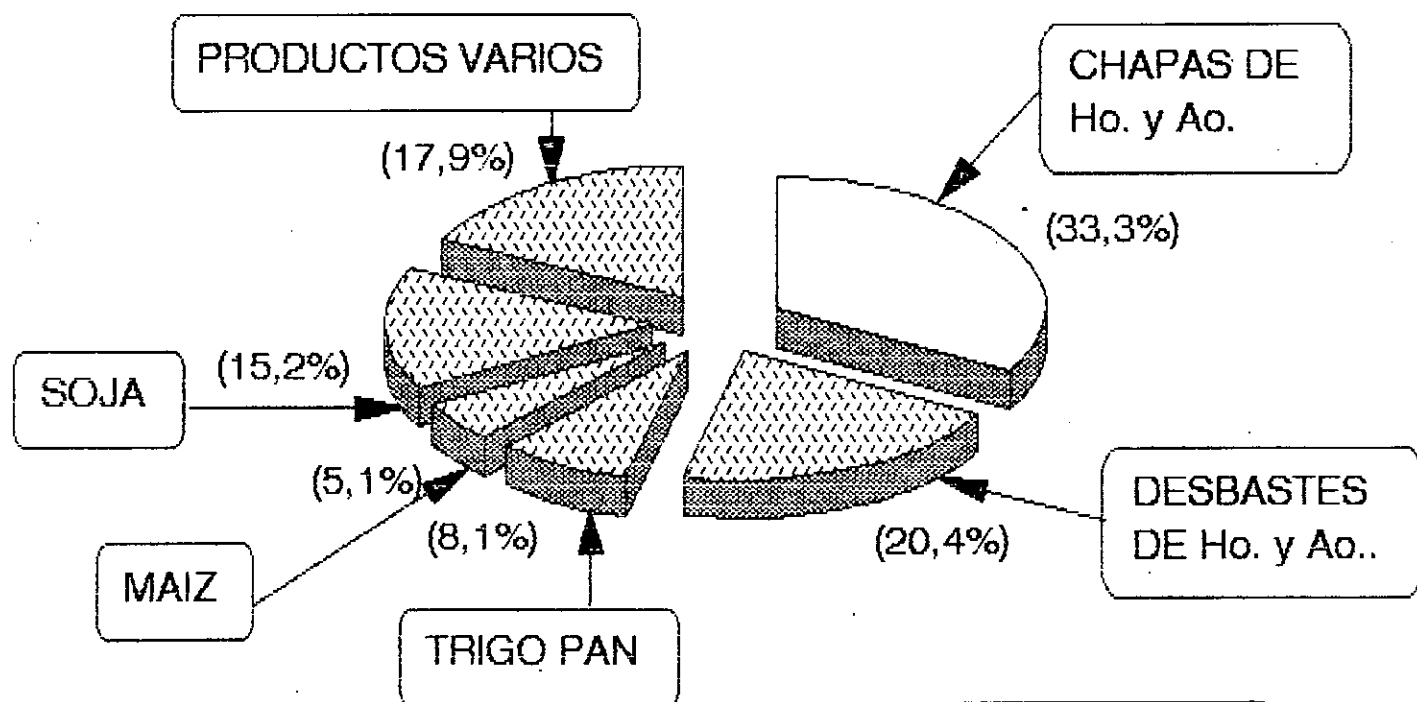


GRAFICO NRO. 5



MOVIMIENTOS NAVEGACION Y MERCADERIAS PUERTO SAN NICOLAS

AÑO	MES	BUQUE	MERCADERIA	IMPORT. TONS.	EXPORTACION TONS.	SITIO
1990	ENERO	ALMIRANTE GARZONI	MINERAL HQ	32.936	-	SOMISA
"	"	AMORGOS	CARBON	20.965	-	"
"	"	BORG	CHAPABUR	-	3.984	PTO. NUEVO
"	"	ASTRAPATRICIA	MINERAL HQ	18.828	-	SOMISA
"	"	ALIANZA G.2	" "	29.284	-	"
"	"	ASTRAPATRICIA	TRIGO	-	14.300	J.N.G.
"	"	BLUEBEL	CARBON	25.198	-	SOMISA
"	"	CHUBUT	BOBINAS	-	8.104	"
"	"	IRAN HAMZEN	TRIGO	-	7.656	J.N.G.
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	27.375	-	SOMISA
"	"	ARACAT	PALANQUILLAS	-	5.993	"
"	"	ALIANZA G. 4	MINERAL HQ	29.504	-	"
"	"	NIKKO STAR	COQUESILLO	-	27.486	"
"	"	BLUEBEL	ROLLIZOS MADER.	-	4.844	PTO. NUEVO
"	"	"	CHAPABUR	-	1.053	" "
"	"	ALPS MARU	PALANQUILLAS	-	11.985	SOMISA
"	"	PAULISTANO	TRIGO	-	9.500	J.N.G.
"	"	GRAL. M. BELGRANO	BOBINAS	-	2.500	SOMISA
"	"	TABUK	RIELES	-	5.385	"
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	27.454	-	"
"	"	ALIANZA G. 3	" "	29.332	-	"
"	"	STAR OF MAGALLEN	CARBON	31.329	-	"
"	"	CIUDAD DE ENSENADA	MINERAL HQ	19.209	-	"
"	FEBRERO	POLLOUX I	TRIGO	-	16.318	J.N.G.
"	"	ADITYA PRAKAS H	CARBON R.	-	22.184	PTO. NUEVO
"	"	STAR OF MAGELLAN	CARBON	31.329	-	SOMISA
"	"	CIUDAD DE ENSENADA	MINERAL HQ	12.209	-	"
"	"	MISIONES II	BOBINAS	-	6.103	"
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	26.089	-	"
"	"	SAN JUAN VICTORY	PALANQUILLAS	-	10.398	"
"	"	" " "	BOBINAS	-	5.505	"
"	"	FOREST WAY	PALANQUILLAS	-	14.699	"
"	"	" " "	CHAPAS	-	4.139	"
"	"	ASTRAMARIO	MINERAL HQ	27.825	-	SOMISA
"	"	ROBIN L	" "	33.006	-	"
"	"	CIUDAD DE ENSENADA	" "	18.616	-	"
"	"	ALIANZA G. 4	" "	20.231	-	"
"	"	NORT WIND	ALCOHOL	-	6.461	PTO. NUEVO
"	"	MAR CASPIO	CARBON	27.055	-	SOMISA
"	"	DIMITRIS A	"	31.356	-	"
"	"	BOW PLATA	ALCOHOL	-	2.192	PTO. NUEVO
"	"	HERACLITOS DANTAS	MAIZ	-	12.600	J.N.G.
"	"	HAPPYMAN	CARBON	29.951	-	SOMISA
"	"	CIUDAD DE ENSENADA	MINERAL HQ	19.200	-	"
"	"	KARINAS	" "	32.943	-	"
"	MARZO	HAPPY MAN	CARBON	29.951	-	"
"	"	KALLIOP L	MAIZ	-	18.038	J.N.G.
"	"	THIOS COSTAS	CARBON	45.442	-	SOMISA
"	"	WALLA ROO	MAIZ	-	18.855	J.N.G.
"	"	KARINAS	MINERAL HQ	32.943	-	SOMISA
"	"	LADY FORTUNE	CARBON	16.899	-	"
"	"	NORTHGATE	BOBINAS	-	19.296	"
"	"	AMADEU	"	-	11.980	"
"	"	ASTRAPATRICIA	MINERAL HQ	19.877	-	PTO. NUEVO
"	"	PUNTA MALVINAS	MANGANESO	8.794	-	PTO. NUEVO
"	"	BOW PLATA	ALCOHOL	-	4.900	" "
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	32.644	-	SOMISA
"	"	ESCOBAR	" "	27.169	-	"
"	"	IRAN SEPAK	TRIGO	-	18.000	J.N.G.
"	"	STELLA	MAIZ	-	16.511	"
"	"	ELOUNDA	"	-	10.500	"
"	"	CREAT UNIVERSE	BOBINAS	-	8.120	SOMISA
"	"	LADY FORTUNE	CARBON	16.899	-	"
"	"	CIUDAD DE ENSENADA	MINERAL HQ	19.000	-	"
"	"	EZAS. VARIAS	" "	14.500	-	"
"	"	ASTRAPATRICIA	" "	19.836	-	"
"	"	KARINAS	" "	32.876	-	"
"	"	BOW PLATA	ALCOHOL	-	5.200	PTO. NUEVO
"	"	BETA	TRIGO	-	22.000	J.N.G.
"	"	QUINCA	ALCOHOL	-	4.062	PTO. NUEVO

ANO	MES	SUQUE	MERCADERIA	IMPORTACION	EXPORTACION	SETTO
				Tons.	Tons.	
1990	MARZO	YASNAYA PLYANA	BOBINAS	-	24.400	SOMISA
"	"	ALIANZA G. 1	CARBON	27.400	-	"
"	"	AMALIA DELBENE	"	34.631	-	"
"	"	FENQ YAO	TRIGO	-	18.750	J.N.G.
"	"	VIOLET ISLAND	MAIZ	-	20.000	"
"	"	MARBONITA	CHAPAS	-	2.662	SOMISA
"	"	"	BOBINAS	-	3.483	"
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	27.282	-	"
"	"	ALIANZA G. 2	CARBON	18.900	-	"
"	"	ARETHUSA	MAIZ	-	12.000	J.N.G.
"	"	ASTRAPATRICIA	MINERAL HQ	19.575	-	SOMISA
"	"	PANANDROS	MAIZ	-	8.430	J.N.G.
"	"	EZAS. VARIAS	MINERAL HQ	5.700	-	SOMISA
"	ABRIL	AL TALUBI	BOBINAS	-	18.409	"
"	"	INN ABOUN	RIELES	-	7.840	"
"	"	CDAB. DE ENSENADA	MINERAL HQ	18.561	-	"
"	"	ZULFIKAR	MAIZ	-	9.600	J.N.G.
"	"	JAG VIVEK	BOBINAS	-	20.702	SOMISA
"	"	VIKTOVICE	TRIGO	-	25.000	J.N.G.
"	"	ALIANZA G. 3	MAIZ	-	25.440	"
"	"	JUMA	MINERAL HQ	32.947	-	SOMISA
"	"	DECURION	"	34.690	-	"
"	"	ANGELIM	ALCOHOL	-	7.929	PTO. NUEVO
"	"	ROSITA	CARBON	29.007	-	SOMISA
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	27.346	-	"
"	"	EZAS. VARIAS	"	20.894	-	"
"	"	ALTE. GARZONI	CARBON	34.450	-	"
"	"	MILOS	BOBINAS	-	28.841	"
"	"	CHARIKLEIA	MAIZ	-	27.385	J.N.G.
"	"	ISABEL MARIA	BOBINAS	-	3.026	SOMISA
"	"	JORDAN LUTIBRODSKI	"	-	13.217	"
"	"	STAR FISH	CARBON	30.831	-	"
"	"	CDAB. DE ENSENADA	MINERAL HQ	17.764	-	"
"	"	ASTRAPATRICIA	"	18.640	-	"
"	"	YORBANKA NIKOLAVA	TRIGO	-	14.000	J.N.G.
"	"	SEA PACE	BOBINAS	-	4.830	SOMISA
"	"	SADANCA	"	-	2.537	"
"	"	ALIANZA G. 4	MINERAL HQ	29.403	-	"
"	"	GING JIANG	BAUXITA	8.793	-	PTO. NUEVO
"	MAYO	NICOLAY POGODIN	BOBINAS	8.136	-	"
"	"	MARSINIOI	"	-	6.800	SOMISA
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	27.221	-	"
"	"	EZAS. VARIAS	"	4.200	-	"
"	"	"	MANGANESO	13.981	-	PTO. NUEVO
"	"	MARCASPIO	CARBON	27.164	-	SOMISA
"	"	QUITAUNA	ALCOHOL	-	4.460	PTO. NUEVO
"	"	ATLANTIC COFIDENCE	PALANQUILLAS	-	15.055	SOMISA
"	"	ALIANZA G. 2	MINERAL HQ	27.197	-	"
"	"	ARGO TRADER	PALANQUILLAS	-	17.400	"
"	"	ALIANZA G. 3	CARBON	23.360	-	"
"	"	SUBESTADA	MINERAL HQ	30.962	-	"
"	"	IRAN SABR	MAIZ	-	24.000	J.N.G.
"	"	FORUM AKASAKA	BOBINAS	-	18.690	SOMISA
"	"	VEROPESE	"	-	7.530	"
"	"	SAO SEBASTIAO	MANGANESO	9.896	-	PTO. NUEVO
"	"	ANANGEL LEADER	PERFILES	-	3.521	"
"	"	CDAB. DE ENSENADA	MINERAL HQ	19.500	-	SOMISA
"	"	IRAN TALEGHANI	TRIGO	-	22.000	J.N.G.
"	"	NORSUL IMBITUNA	"	-	10.000	"
"	"	ALIANZA G. 1	CARBON	25.685	-	SOMISA
"	"	JUMA	MINERAL HQ	33.093	-	"
"	"	ANGELIKI Q	CHAPADUR	-	2.165	PTO. NUEVO
"	"	TOROCOBA	ALCOHOL	-	4.010	"
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	27.281	-	SOMISA
"	"	ALIANZA G. 2	CARBON	25.533	-	"
"	"	SINDIA	"	34.303	-	"
"	"	CARLE	BOBINAS	-	7.103	"
"	"	MISIONES II	"	-	11.525	"
"	"	WORLD ARES	SOJA	-	22.528	J.N.G.
"	"	KARINAS	MINERAL HQ	32.771	-	SOMISA

AÑO	MESES	ORIGEN	MERCADERIA	IMPORTACION	EXPORTACION	ESTADO
				TONS.	TONS.	
1990	JUNIO	MARIJEANNIS	MAIZ	-	29.600	J.N.G.
"	"	STOVE CAMBEL	PALANQUILLAS	-	15.946	SOMISA
"	"	BARBARA MORGAN	SOJA	-	15.360	J.N.G.
"	"	FUNIN MAJ	BOBINAS	-	23.429	SOMISA
"	"	NEFELI I	"	-	5.233	"
"	"	ESCOBAR	MINERAL Hq	26.988	-	"
"	"	SYN PULKU	SOJA	-	20.000	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL Hq	45.680	-	SOMISA
"	"	SUDESTADA	" "	32.091	-	"
"	"	DESPINA	COQUESILLO	-	23.900	"
"	"	KOTA HASIL	BOBINAS	-	18.674	"
"	"	CESTYVITY	PALANQUILLAS	-	14.993	"
"	"	ELBELLA IV	MAIZ	-	21.000	J.N.G.
"	"	ALIANZA G. 2	MINERAL Hq	22.500	-	SOMISA
"	"	IRAN FALLAMI	TRIGO	-	17.229	J.N.G.
"	"	KARINAS	MINERAL Hq	33.331	-	SOMISA
"	"	FJORD MARINER	MAIZ	-	26.600	J.N.G.
"	"	ASTRAPATRICIA	MINERAL Hq	20.849	-	SOMISA
"	"	ASTRAGUILLERMO	" "	33.051	-	"
"	"	NORSUL IMBITUBA	TRIGO	-	10.000	J.N.G.
"	"	SUDESTADA	MINERAL Hq	34.603	-	SOMISA
"	"	KENT ISLAND	BOBINAS	-	5.170	"
"	"	HANSA MARCHAUT	SOJA	-	26.250	J.N.G.
"	"	STAR LIGHT	BOBINAS	-	2.046	SOMISA
"	JULIO	OLIMPIC MIRACLE	"	-	14.000	"
"	"	PATRIA HELLAS	CARBON	28.382	-	"
"	"	ANIKA N	BOBINAS	-	26.657	2
2	2	RIO CORAL	SOJA	-	29.000	J.N.G.
"	"	ASTRAVALENTINA	MINERAL Hq	20.005	-	SOMISA
"	"	ASTRAGUILLERMO	" "	34.020	-	"
"	"	APIOLITIS	MAIZ	-	31.100	J.N.G.
"	"	ANGELIC HOPE	SOJA	-	25.540	"
"	"	SUDESTADA	MINERAL Hq	31.100	-	SOMISA
"	"	ASTRAVALENTINA	" "	18.681	-	"
"	"	JUMA	CARBON	21.214	-	"
"	"	MAKEDONIA	SOJA	30.000	30.000	J.N.G.
"	"	JASINOVATAYA	BOBINAS	-	22.500	SOMISA
"	"	FORT	"	-	12.700	"
"	"	GALILEO	ALAMBRO	-	6.028	PTO. NUEVO
"	"	BZA. No 1691	MINERAL Hq	-	1.600	"
"	AGOSTO	STAR FISH	SOJA	-	26.250	J.N.G.
"	"	IBN ABDOUN	BOBINAS	-	12.068	SOMISA
"	"	NORMAN SUPREME	CARBON	-	20.044	PTO. NUEVO
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	13.755	-	"
"	"	DECURION	MINERAL Hq	32.279	-	SOMISA
"	"	SEA ABBOS	CARBON	32.083	-	"
"	"	SUDESTADA	MINERAL Hq	32.899	-	"
"	"	BZAS. VARIAS	CLINKER	-	3.704	PTO. NUEVO
"	"	ALIANZA G. 4	MINERAL Hq	29.296	-	SOMISA
"	"	MILOS	BOBINAS	-	26.711	"
"	"	CAVALIER	"	-	20.660	"
"	"	ASTRAPATRICIA	MINERAL Hq	19.700	-	"
"	"	FLAG EDOS	SOJA	-	13.125	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL Hq	14.870	-	SOMISA
"	"	ROKOS VERGOTTIS	BOBINAS	-	5.446	"
"	"	SEEA BOSS	MAIZ	-	10.000	J.N.G.
"	"	STOLT EABLE	ALCOHOL	-	8.295	PTO. NUEVO
"	"	CDAD. DE ENSENADA	MINERAL Hq	19.500	-	SOMISA
"	"	PEDRO S	" "	32.913	-	"
"	"	MARIJEANNIE	MAIZ	-	14.280	J.N.G.
"	"	SUDESTADA	MINERAL Hq	32.981	-	SOMISA
"	"	XIOS	PALANQUILLAS	-	12.500	"
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	6.443	-	PTO. NUEVO

AÑO	MES	BUQUE	MERCADERIA	IMPORTACION TONS.	EXPORTACION TONS.	SITIO
1990	SEPTIEMBRE	ASTRAFEDERICO	MINERAL HQ	19.864	-	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	" "	23.043	-	"
"	"	AGHIOS MAKARIOS	SOJA	-	23.420	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	16.842	-	SOMISA
"	"	FRANINA	PALANQUILLAS	-	10.200	"
"	"	NORSUL SOBRAL	TRIGO	-	11.235	J.N.G.
"	"	ENTRE RIOS II	BOBINAS	-	5.171	SOMISA
"	"	QUINCA	ALCOHOL	-	4.548	PTO. NUEVO
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	27.333	-	SOMISA
"	"	ASTRBPATRICIA	" "	20.059	-	"
"	"	GRAL. ZARNADSKI	BOBINAS	-	8.709	"
"	"	ORLY	"	-	12.092	"
"	"	SUDESTADA	MINERAL HQ	33.330	-	"
"	"	IBN BASSAM	BOBINAS	-	7.355	"
"	"	COAD. DE ENSENADA	MINERAL HQ	18.041	-	"
"	"	SAN JUAN VICTORY	MADERA	-	4.913	PTO. NUEVO
"	"	ASTRAFEDERICO	MINERAL HQ	17.926	-	SOMISA
"	"	SEA BONI	CARBON	28.826	-	"
"	"	INGRID LONNARDT	MANGANESO	10.996	-	PTO. NUEVO
"	"	TAMAR	CARBON	32.005	-	SOMISA
"	"	TRIDENT BON	BOBINAS	-	10.160	"
"	"	VARIANT	CARBON	28.360	-	"
"	OCTUBRE	TRIBUNO	BOBINAS	-	19.900	"
"	"	NEPTUNE SIRIUS	PALANQUILLAS	-	14.809	"
"	"	ALIANZA G. 2	MINERAL DE HQ	29.574	-	"
"	"	SUDESTADA	" "	32.554	-	"
"	"	MAR CASPIO	CARBON	27.176	-	"
"	"	KENT ISLAND	BOBINAS	-	11.465	"
"	"	ASTRAGUILLERMO	CARBON	33.979	-	"
"	"	ALEXANDER'S DATA	PALANQUILLAS	-	15.000	"
"	"	CHEMBULK CLIPPER	ALCOHOL	-	2.040	PTO. NUEVO
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	49.800	-	SOMISA
"	"	CIUDAD DE BERISO	" "	32.140	-	"
"	"	SUNTEMPEST	BOBINAS	-	5.149	"
"	"	ASHBORD	PALANQUILLAS	-	10.007	"
"	"	DERBO NORTH	CARBON	31.783	-	"
"	"	ALIANZA G. 1	MINERAL HQ	29.520	-	"
"	"	ALMTE. GARZONI	" "	34.376	-	"
"	"	BRIDGE WATER	BOBINAS	-	6.042	"
"	"	ADANA	CARBON RES.	-	16.616	PTO. NUEVO
"	"	ZONDA I	MINERAL HQ	32.051	-	SOMISA
"	"	PATRICIO MURPHY	BOBINAS	-	10.369	"
"	"	SEÑORITA	CARBON	28.240	-	"
"	"	ALIANZA G. 1	SOJA	-	23.100	J.N.G.
"	"	QUIXADA	ALCOHOL	-	2.500	PTO. NUEVO
"	"	STAR FISH	CARBON	32.990	-	SOMISA
"	"	STAR OF MIRANDA	SOJA	-	32.000	J.N.G.
"	"	SEA BOSS	CARBON	32.505	-	SOMISA
"	"	YAVOROU	BOBINAS	-	20.429	"
"	NOVIEMBRE	ASTRAGUILLERMO	MINERAL HQ	34.381	-	"
"	"	BZAS. VARIAS	" "	64.265	-	"
"	"	COAD. DE BERISSO	" "	31.000	-	"
"	"	BZAS. VARIAS	KLINCKER	-	9.407	PTO. NUEVO
"	"	FANNIE ANNE	CARBON RES.	-	18.480	"
"	"	ALIANZA G. 3	MINERAL HQ	8.500	-	SOMISA
"	"	GLOBAL YANE	PALANQUILLAS	-	20.699	"
"	"	STOLT HAWK	ALCOHOL	-	8.000	PTO. NUEVO
"	"	TUPI ILA BELA	MAIZ	-	15.000	J.N.G.
"	"	ALIANZA G. 2	MINERAL HQ	20.000	-	SOMISA
"	"	LEFKOTHEA L	PALANQUILLAS	-	8.063	"
"	"	MOSGULF	SOJA	-	20.540	J.N.G.
"	"	ASTRAGUILLERMO	MINERAL HQ	34.735	-	SOMISA
"	"	CMB SUMMIT	PERFILES	-	5.000	"
"	"	SPIRITO SANTO	MINERAL HQ	25.695	-	"
"	"	PONTOKRATIS	CARBON RES.	-	19.851	PTO. NUEVO
"	"	AMALIA DEL BENE	CARBON	32.950	-	SOMISA
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	32.596	-	"
"	"	QUINTING	ALCOHOL	-	4.500	PTO. NUEVO
"	"	SHENA	BOBINAS	-	12.310	SOMISA

ANO	MES	BUQUE	MERCADERIA	IMPORTACION TONS.	EXPORTACION TONS.	SITIO
1990	NOVIEMBRE	STOLT ENTENTE	ALCOHOL	-	5.049	PTO. NUEVO
"	"	CONTINENTAL F.	CARBON	34.634	-	SOMISA
"	"	COAD. DE ENSENADA	MINERAL HQ	19.723	-	"
"	"	DECURION	CARBON	32.809	-	"
"	DICIEMBRE	ALMTE. GARZONI	MINERAL HQ	32.952	-	"
"	"	WORLD UTILITY	BOBINAS	-	28.882	"
"	"	SEA ARMONI	"	-	15.054	"
"	"	TAMAR	MINERAL HQ	30.943	-	"
"	"	PONTIARI DOXA	MANGANESO	11.937	-	PTO. NUEVO
"	"	DEKABRIST	CHAPADUR	-	3.414	"
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	37.017	-	SOMISA
"	"	ALINZA G.1	" "	29.557	-	"
"	"	ESCOBAR	" "	27.037	-	"
"	"	SINDIA	CARBON	32.991	-	"
"	"	ASTRAPATRICIA	MINERAL HQ	19.859	-	"
"	"	JIN CHENG	BOBINAS	-	11.876	"
"	"	ALMTE. GARZONI	MINERAL HQ	32.809	-	"
"	"	MAR BRAVO	ALCOHOL	-	1.978	PTO. NUEVO
"	"	AVILES	MINERAL HQ	27.000	-	SOMISA
"	"	MINERVA	CARBON	34.000	-	"
"	"	DECURION	MINERAL HQ	32.945	-	"
"	"	IBN ABDOUN	BOBINAS	-	13.835	"
"	"	JHAMBUR	"	-	17.700	"
"	"	ZONDA I	MINERAL HQ	32.913	-	"
"	"	MAR CASPIO	CARBON	27.070	-	"

AÑO	MES	BUQUE	MERCADERIA	IMPORTACION TONS.	EXPORTACION TONS.	SITIO
1991	ENERO	ASTRAPATRICIA	MINERAL HQ	19.966.	-	SOMISA
"	"	ESPIRITO SANTO	TRIGO	-	25.000	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	43.317	-	SOMISA
"	"	ALMTE. GARZONI	" "	32.948	-	"
"	"	CDAD. DE ENSENADA	" "	19.807	-	"
"	"	CEIBO	MAGNESITA	1.508	-	PTO. NUEVO
"	"	HYDRA	CARBON RES.	-	18.000	" "
"	"	CAMACARI	ALCOHOL	-	4.199	" "
"	"	QUINCA	"	-	4.532	" "
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	31.942	-	SOMISA
"	"	SEA FIGHTER	PALANQUILLAS	-	19.997	"
"	"	KARINAS	CARBON	32.000	-	"
"	"	SILVERT TARGET	"	28.259	-	"
"	"	CAPETAN MICHALIS	BOBINAS	-	14.147	"
"	"	PATRI HELLAS	CARBON	28.444	-	"
"	"	ASCENCION	"	32.827	-	"
"	"	CARANDAI	TRIGO	-	11.000	J.N.G.
"	"	IRAPVA	"	-	11.000	"
CDAD	"	CDAD. DE ENSENADA	MINERAL HQ	19.825	-	SOMISA
"	"	SILVERT TARGET	PALANQUILLAS	-	19.971	"
"	"	AVILES	MINERAL HQ	27.515	-	"
"	"	ALIANZA G. 2	" "	27.000	-	"
"	FEBRERO	PATRIA HELLAS	COKE	-	25.281	"
"	"	SANTA CRUZ II	BOBINAS	-	5.136	"
"	"	BZAS. VARIAS	SAL	-	1.004	PTO. NUEVO
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	29.262	-	SOMISA
"	"	KARINAS	" "	30.310	-	"
"	"	ARI	CARBON RES.	-	15.315	PTO. NUEVO
"	"	CDAD. DE ENSENADA	MINERAL HQ	18.250	-	SOMISA
"	"	POCHUENG	ALAMBON	-	9.997	PTO. NUEVO
"	"	ASTRAPATRICIA	MINERAL HQ	17.539	-	SOMISA
"	"	CENTURION	RIELES	-	5.036	"
"	"	ALKIMINI	TRIGO	-	18.120	J.N.G.
"	"	JO CYPRESS	ALCOHOL	-	5.948	PTO. NUEVO
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	25.614	-	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	" "	28.633	-	"
"	"	IOS	CARBON	29.695	-	"
"	"	CONTINENTAL F.	"	29.689	-	"
"	"	ALEXANDRE DIMITROV	BOBINAS	-	20.853	"
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	29.593	-	"
"	"	IRA	CARBON RES.	-	17.149	PTO. NUEVO
"	"	GOLDENSARI INDAH	TRIGO	-	25.648	J.N.G.
"	"	HUMLOC	BOBINAS	-	15.279	SOMISA
"	"	STOLT ENTENTE	ALCOHOL	-	4.059	PTO. NUEVO
"	"	GORTYS	CARBON	32.955	-	SOMISA
"	"	ENTRE RIOS II	RIELES	-	8.000	"
"	MARZO	FROTA DESTE	TRIGO	-	15.038	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	1.994	-	PTO. NUEVO
"	"	ESCOBAR	MINERAL HQ	23.483	-	SOMISA
"	"	SUNDERLAND	CARBON	27.242	-	"
"	"	SINDIA	"	30.670	-	"
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	29.300	-	"
"	"	PEOWIA	TRIGO	-	17.488	J.N.G.
"	"	BOW PLATA	ALCOHOL	-	3.000	PTO. NUEVO
"	"	QUITAUNA	"	-	4.547	"
"	"	SINDIA	BOJA	-	16.550	J.N.G.
"	"	BAHIA SAN BLAS	BOBINAS	-	5.083	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	32.426	-	"
"	"	ASTRAPATRICIA	"	18.025	-	"
"	"	STOLT FALCON	ALCOHOL	-	7.555	PTO. NUEVO
"	"	MOSLAKE	TRIGO	-	20.388	J.N.G.
"	"	WESTERN SHORE	CARBON	23.857	-	SOMISA
"	"	STAR OF MARIA	"	32.736	-	"
"	"	ETHNOS	BOBINAS	-	16.120	"
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	1.788	-	PTO. NUEVO
"	"	RAGOS	PALANQUILLAS	1.000	-	"
"	"	ALIANZA G.3	MINERAL HQ	29.600	-	SOMISA
"	"	ITAPORANGA	TRIGO	-	7.000	J.N.G.
"	"	BAZAS. VARIAS	CLINKER	-	6.420	PTO. NUEVO
"	"	CORRIENTES II	BOBINAS	-	4.667	SOMISA

AÑO	MES	BUQUE	MERCADERIA	IMPORTACION TONS.	EXPORTACION TONS.	SITIO
1991	MARZO	ESCOBAR	MINERAL HQ	24.492	-	SOMISA
"	"	PETRINA	CARBON	32.404	-	"
"	"	GOBR LIDZ	SOJA	-	20.798	J.N.G.
"	ABRIL	RAFAELA	TRIGO	-	20.000	"
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	7.122	-	PTO. NUEVO
"	"	CEIBO	ARRABIO	3.067	-	"
"	"	DECURION	MINERAL HQ	30.000	-	SOMISA
"	"	SARAS	MAIZ	-	16.865	J.N.G.
"	"	AQ-RAGUIB	"	-	9.100	"
"	"	IBN - AL ATHEER	BOBINAS	-	11.862	SOMISA
"	"	SENATOR	RIELES	-	7.154	"
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	8.923	-	PTO. NUEVO
"	"	LA PAMPA	AL AMBRON	-	3.588	"
"	"	CALEDONIA	MAIZ	-	28.000	J.N.G.
"	"	XIANG CHENG	BOBINAS	-	10.776	SOMISA
"	"	WORLD UTILITY	"	-	24.938	"
"	"	ALIANZA G.1	MINERAL HQ	29.643	-	"
"	"	POTENCIAL	BOBINAS	6.608	-	PTO. NUEVO
"	"	VANNI FERJANE	METANOL	-	4.000	"
"	"	NORSUL SOBRAL	PALANQUILLAS	17.994	-	"
"	"	ALFA	SOJA	-	24.745	J.N.G.
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	29.011	-	SOMISA
"	"	SPILLADA	MAIZ	-	15.950	J.N.G.
"	"	FAVORITO ENRIQUE	PALANQUILLAS	900	-	SOMISA
"	"	STORK	TRIGO	-	19.000	J.N.G.
"	"	ARETHUSA	MAIZ	-	12.350	"
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	19.937	-	SOMISA
"	"	UNIMAR TRANSPORT	BOBINAS	-	5.050	"
"	MAYO	ALIANZA G.3	MAIZ	-	26.000	J.N.G.
"	"	OTELLO MANSHP	BOBINAS	-	11.497	SOMISA
"	"	STAR OF MAGALLEN	MINERAL HQ	29.523	-	"
"	"	KAPETAN BETKHER	CHAPADUR	-	15.049	PTO. NUEVO
"	"	HANSA MERCHANT	CARBON	27.002	-	SOMISA
"	"	COAD. DE ENSENADA	MINERAL HQ	17.320	-	"
"	"	OTELLO MANSHP	BOBINAS	9.361	9.361	PTO. NUEVO
"	"	AL MARIS	MAIZ	-	17.850	J.N.G.
"	"	KELVIN RESORCE	BOBINAS	-	24.845	SOMISA
"	"	FORTUNI	MAIZ	-	33.000	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	21.310	-	PTO. NUEVO
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	30.200	-	SOMISA
"	"	TONG SHAN HAI	MANGANESO	10.275	-	PTO. NUEVO
"	"	MARY	PALANQUILLAS	-	13.800	SOMISA
"	"	CHERNOVSTY	BOBINAS	-	23.937	"
"	"	KAPETAN BETKNER	"	-	5.800	"
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	46.046	-	"
"	"	DA LUO SAN	SOJA	-	29.000	J.N.G.
"	"	QUINOMAR VARAKA	"	-	31.500	"
"	"	JUMA	MINERAL HQ	32.263	-	SOMISA
"	"	RIO COARI	"	28.578	-	"
"	"	ATLAHVA	CHATARRA	16.872	-	PTO. NUEVO
"	JUNIO	YI HAI	BOBINAS	-	9.904	SOMISA
"	"	PEDRO S	MINERAL HQ	32.938	-	"
"	"	ARKAS	SOJA	-	29.900	J.N.G.
"	"	MAR CASPIO	CARBON	27.026	-	SOMISA
"	"	CHARLIE A	MAIZ	-	32.000	J.N.G.
"	"	SUNDERLAND	CARBON	27.987	-	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	CARBON RES.	-	14.429	PTO. NUEVO
"	"	AMALIA DEL BENE	MINERAL HQ	34.241	-	SOMISA
"	"	ULCING	PALANQUILLAS	-	8.500	"
"	"	BUARQUE	MANGANESO	2.100	-	PTO. NUEVO
"	"	BULK TOPAZ	MAIZ	-	32.000	J.N.G.
"	"	LILIANA DIMITRONA	BOBINAS	-	23.573	SOMISA
"	"	RIO MAR	PALANQUILLAS	-	11.822	"
"	"	BAZAS. VARIAS	MINERAL HQ	43.147	-	"
"	"	JUMA	"	32.291	-	"
"	"	AGIOS MAKARIOS	SOJA	-	25.980	J.N.G.
"	"	NORSUL IMITUBA	TRIGO	-	10.000	"
"	"	AN PINQ I	BOBINAS	-	23.300	SOMISA
"	"	GRAL. SWIERCZEWSKI	SOJA	-	22.800	J.N.G.
"	"	SEA BREESE II	PERFILES	-	4.700	SOMISA

AÑO	MEZ	BUQUE	MERCADERIA	IMPORTACION TONE.	EXPORTACION TONE.	SITIO
1.991	JUNIO	STAINLESS COVERNNA	ALCOHOL	-	3.800	PTO. NUEVO
"	"	NORTHERN DAW	PERFILES	-	7.176	SOMISA
"	"	TONGI TOPIC	SOJA	-	27.350	J.N.G.
"	JULIO	DECURION	CARBON	33.662	-	SOMISA
"	"	RUBY I	SOJA	-	19.973	J.N.G.
"	"	SILVER IBEX	BOBINAS	-	10.852	SOMISA
"	"	SEA PROGRESS	MAIZ	-	15.750	J.N.G.
"	"	OLGA TOPIC	MINERAL HQ	30.483	-	SOMISA
"	"	NIEMBURQ	CHAPAS	-	5.967	"
"	"	CLIPER MAGIK	BOBINAS	-	10.000	"
"	"	FRONTA CHILE	CARBON RES.	-	21.969	PTO. NUEVO
"	"	ZONDA I	MINERAL HQ	23.567	-	SOMISA
"	"	PATRICIA HELLAS	CARBON	28.274	-	"
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	35.940	-	"
"	"	ATLANTIS A	TRIGO	-	12.000	J.N.G.
"	"	ALEXANDER DIMITROWA	BOBINAS	-	17.487	SOMISA
"	"	MOLAT	SOJA	-	24.705	J.N.G.
"	"	ENTERPRISE	MINERAL HQ	29.234	-	SOMISA
"	"	AVILES	SOJA	-	26.560	J.N.G.
"	"	CABO DE HORNO	ARRABIO	5.160	-	PTO. NUEVO
"	"	MILOS	MAIZ	-	9.970	J.N.G.
"	"	CHACO	ALAMBON	-	7.685	PTO. NUEVO
"	"	FEDERAL DANUBE	MINERAL HQ	27.132	-	SOMISA
"	"	ITAPORANGA	TRIGO	-	7.000	J.N.G.
"	"	QUINCA	ALCOHOL	-	4.550	PTO. NUEVO
"	"	STAMARINER	MAIZ	-	21.280	J.N.G.
"	"	AMORGOS	CARBON	33.972	-	SOMISA
"	"	MEXICANA	MINERAL HQ	29.044	-	"
"	"	VICTOR BAKAEV	CARBON	28.200	-	"
"	"	LILY	"	28.167	-	"
"	"	ADVANCE	BOBINAS	-	6.894	"
"	"	SLOVENIJA	"	-	7.337	"
"	AGOSTO	LORENZO	MAIZ	-	24.930	J.N.G.
"	"	MAKEDON	MINERAL HQ	31.950	-	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS I	" "	23.868	-	"
"	"	OLINUSSIAN FATHER	" "	32.671	-	"
"	"	MEXICANA	SOJA	-	29.190	J.N.G.
"	"	VICTOR BAKAED	CARBON	28.000	-	SOMISA
"	"	LILY	"	28.166	-	"
"	"	EMBARCADERO	BOBINAS	-	2.437	"
"	"	BALTIC MERMAID	MINERAL HQ	32.075	-	"
"	"	NAGOUSENA	CARBON	32.164	-	"
"	"	CIUDAD DE ENSENADA	SOJA	-	18.500	J.N.G.
"	"	MULPHA TAPAH	BOBINAS	-	8.877	SOMISA
"	"	YORDAN LUTIBROSSKY	SOJA	-	13.950	J.N.G.
"	"	ENTERPRISE I	ALAMBON	-	6.673	PTO. NUEVO
"	"	SAYANY	SOJA	-	27.050	J.N.G.
"	"	MAROL	BOBINAS	-	18.077	SOMISA
"	"	MARIGOULA	MINERAL HQ	29.318	-	"
"	"	CORDILLERA	BOBINAS	7.198	-	PTO. NUEVO
"	"	STAR OF MIRANDA	MINERAL HQ	28.885	-	SOMISA
"	"	PELLA	BOBINAS	-	12.700	"
"	"	AGHIOS MAKARIOS	SOJA	-	25.000	J.N.G.
"	"	TAMAR	CARBON	30.420	-	SOMISA
"	"	CHEMICAL SYMPHONY	ALCOHOL	-	5.902	PTO. NUEVO
"	"	DIMITROVSKY KONSOL	SOJA	-	18.590	J.N.G.
"	"	VALERIAN KUTBYSHEN	BOBINAS	-	2.900	SOMISA
"	"	DIMITROVSKY KONSOL	SOJA	-	10.590	J.N.G.
"	"	SUNDERLAND	MINERAL HQ	27.301	-	SOMISA



AÑO	MES	ENCUEN	DECLARACION	INDICACION	IMPORTE	OTRO
1.991	SEPTIEMBRE	CORNILIO	CARBON	33.485	-	SOMISA
"	"	CAPETAN GEORGIS	MINERAL HQ	30.699	-	"
"	"	STAR OF MAGALLAN	CARBON	32.261	-	"
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	58.515	-	"
"	"	"	MANGANESO	12.000	-	PTO. NUEVO
"	"	SUNDERLAND	MINERAL HQ	27.301	-	SOMISA
"	"	DECURION	"	33.000	-	"
"	"	TRINITY	MAIZ	-	14.250	J.N.G.
"	"	ALIANZA G.1	CARBON	13.856	-	SOMISA
"	"	NORT DUCHESS	SOJA	-	12.385	J.N.G.
"	"	SUNDERLAND	MINERAL HQ	27.301	-	SOMISA
"	"	NIKO STAR	"	26.701	-	"
"	"	ELLINA III	PALANQUILLAS	-	15.297	"
"	"	TAMAR	MINERAL HQ	30.333	-	"
"	"	SHANE	SOJA	-	7.200	J.N.G.
"	"	NIKOLAY TULPIN	ARRABIO	5.450	-	PTO. NUEVO
"	"	ALIANZA G.2	MINERAL HQ	21.000	-	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	PALANQUILLAS	-	4.682	"
"	OCTUBRE	SPETSAE	MINERAL HQ	26.800	-	"
"	"	SHANE	SOJA	-	6.266	J.N.G.
"	"	AGHIOS MINA	MINERAL HQ	29.807	-	SOMISA
"	"	SARATON	CARBON	26.088	-	"
"	"	SUNDERLAND	"	24.836	-	"
"	"	TAMAR	MINERAL HQ	23.947	-	"
"	"	NOVIZBON	MANGANESO	5.998	-	PTO. NUEVO
"	"	ANNA ULVANOVA	"	6.399	-	"
"	"	FANIS	MAIZ	-	15.150	J.N.G.
"	"	ELIKON	BOBINAS	-	8.500	SOMISA
"	"	PACIFIC WAY	CARBON	25.800	-	"
"	"	ASTRAGUILLEMO	"	29.192	-	"
"	"	FORMOSA	ALAMBRON	-	4.488	PTO. NUEVO
"	"	SANTISTA	SOJA	-	15.075	J.N.G.
"	"	MARE BALTICO	CARBON	27.961	-	SOMISA
"	"	CABO DE HORMOS	CAÑOS	-	831	PTO. NUEVO
"	"	ASTRAGUILLEMO	CARBON	22.168	-	SOMISA
"	"	FORMOSA	MAIZ	-	1.820	J.N.G.
"	"	DECURION	MINERAL HQ	28.800	-	SOMISA
"	"	GLADIATOR	BOBINAS	-	6.764	"
"	"	SINDIA	CARBON	31.215	-	"
"	"	CHARIKLEIA	CARBON RES.	-	24.027	PTO. NUEVO
"	"	ZONDA I	MINERAL HQ	8.678	-	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	"	24.896	-	"
"	"	ZONDA I	CARBON	6.500	-	"
"	"	STAR OF MAGALLEN	MINERAL HQ	24.000	-	"
"	NOVIEMBRE	STOLT CONDOR	ALCOHOL	-	7.110	PTO. NUEVO
"	"	CERINTHUS	BOBINAS	-	20.639	SOMISA
"	"	LEON	MAIZ	-	7.500	J.N.G.
"	"	QUINCA	ALCOHOL	-	2.271	PTO. NUEVO
"	"	CRICEUMA	TRIGO	-	8.520	J.N.G.
"	"	DECURION	MINERAL HQ	32.971	-	SOMISA
"	"	BAZAS. VARIAS	"	24.606	-	"
"	"	ALIANZA G. 1	"	29.310	-	"
"	"	STOLT SPAN	ALCOHOL	-	2.459	PTO. NUEVO
"	"	BALTIC MERMAID	MINERAL HQ	28.711	-	SOMISA
"	"	DECURION	"	29.803	-	"
"	"	LILY	"	23.416	-	"
"	"	DEA	MAIZ	-	7.490	J.N.G.
"	DICIEMBRE	CAPETAN GEORGIS	MINERAL HQ	30.579	-	SOMISA
"	"	AMALIA DELBENE	CARBON	20.059	-	"
"	"	SANTA CRUZ II	BOBINAS	-	4.000	"
"	"	ZANNIS	"	-	20.000	"
"	"	TUPI ILA BELA	MAIZ	-	14.700	J.N.G.
"	"	MARIGOULA MATARAZO	PALANQUILLAS	4.993	-	PTO. NUEVO
"	"	FEDERAL TAMES	CARBON	23.387	-	SOMISA
"	"	RIO GRANDE	MINERAL HQ	20.133	-	"
"	"	NORSUL IMBITUBA	CHAPAS	4.044	-	PTO. NUEVO
"	"	QUIXADA	ALCOHOL	-	2.275	"
"	"	SHANE	SOJA	-	7.290	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	8.890	-	SOMISA
"	"	STOLT FALCON	ALCOHOL	-	7.160	PTO. NUEVO

1.992	ENERO	TAMAR	MINERAL HQ	30.278	-	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	" "	2.567	-	"
"	"	PRETORIANO	RIELES	-	5,143	"
"	"	STELLA F	BOBINAS	2.235	-	P.NUEVO
"	"	" "	CHAPAS	6.679	-	P. NUEVO
"	"	BBZAS. VARIAS	CARBON RES.	-	6.698	" "
"	"	FEDERAL POLARIS	" "	-	20.146	" "
"	"	SEAFIGHTER	PALANQUILLAS	16.689	-	" "
"	"	STOLT EXPORTE	ALCOHOL	-	2.200	" "
"	"	SUBRETA	CARBON	29.110	-	SOMISA
"	"	BANDAO	CARBON	30.669	-	"
"	FEBRERO	STOLT SPAN	ALCOHOL	-	2.282	P.NUEVO
"	"	XIANG CHENG	BOBINAS	-	6.970	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	13.693	-	P.NUEVO
"	"	SHANE	SOJA	-	7.000	J.N.G.
"	"	BARCAZA 161	PALANQUILLAS	750	-	P.NUEVO
"	"	PRETORIANO	MAGNESITA	1.000	-	P. NUEVO
"	"	BUARQUE	BOBINAS	11.265	-	P.NUEVO
"	"	BLAS. VARIAS	MINERAL HQ	8.249	-	SOMISA
"	"	GUARANI	ARRABIO	300	-	P.NUEVO
"	"	SANTOS DUMONT	BOBINAS	4.732	-	" "
"	MARZO	DIMITROS	MAGNESITA	12.094	-	" "
"	"	MARIGOULA	PLANCHONES	-	5.249	SOMISA
"	"	BOW PLATA	ALCOHOL	-	2.625	P.NUEVO
"	"	DEA	ARRABIO	2.000	-	" "
"	"	BJORA MARINER	CARBON	28.120	-	SOMISA
"	"	TRINITY	TRIGO	-	15.000	J.N.G.
"	"	KALIL	MAIZ	-	32.200	J.N.G.
"	"	VARAB	MAIZ	-	12.500	J.N.G.
"	"	GLOBAL MAKATCHA	MINERAL HQ	32.457	-	SOMISA
"	"	CARANDAI	MAIZ	-	12.600	J.N.G.
"	"	RAVENNA	MINERAL HQ	32.996	-	SOMISA
"	"	JUPITER	MAIZ	-	12.330	J.N.G.
"	"	STOLT BOEL	ALCOHOL	-	2.200	P.NUEVO
"	ABRIL	ATASSUFURT	MINERAL HQ	22.349	-	SOMISA
"	"	TUPI PONTA NEGRA	TRIGO	-	10.600	J.N.G.
"	"	TURQUOISE BLUE	MINERAL HQ	32.010	-	SOMISA
"	"	PRETOTIANO	RIELES	-	4.803	"
"	"	CIUDAD DEENSENADA	TRIGO	-	5.744	J.N.G.
"	"	ZARA	MAIZ	-	20.890	J.N.G.
"	"	TRINITY	PLANCHONES	10.140	-	SOMISA
"	"	SAMU	COQUESILLO	-	5.967	"
"	"	ALIANZA 6-8	PLANCHONES	10.950	-	P.NUEVO
"	"	" " "	BOBINAS	2.090	-	P.NUEVO
"	"	SANTISTA	TRIGO	-	18.950	J.N.G.
"	"	CHACO	ALAMBRON	-	7.358	P.NUEVO
"	"	STOLT FALCON	ALCOHOL	-	7.081	" "
"	"	SEABULK	CARBON	29789	-	SOMISA
"	"	LADY LAKL	MAIZ	-	16.400	J.N.G.
"	"	RED HUNTER	MINERAL HQ	31.854	-	SOMISA
"	"	V. STAINLESS FTER.	ALCOHOL	-	5.275	P.NUEVO
"	"	SUN VIL	MAIZ	-	20.080	J.N.G.
"	"	TILEMAOS	MAIZ	-	21.380	" " "
"	"	BARCAZAS VARIAS	MANGANESO	46.368	-	SOMISA
"	"	TODAZ	BOBINAS	7.020	-	P.NUEVO
"	"	DICCOLA	BOBINAS	5.700	-	P.NUEVO
"	MAYO	COSTAS KONIALIDIS	MINERALHQ	31.862	-	SOMISA
"	"	AGIA TALASSINI	MAIZ	-	16.250	J.N.G.
"	"	BZA. 661	PALANQUILLAS	750	-	P.NUEVO
"	"	MARIANT	SOJA	-	34.500	J.N.G.
"	"	PACIFIC WAY	CARBON	32.995	-	SOMISA
"	"	OSSOLINEUM	SOJA	-	31.155	J.N.G.
"	"	VITALUCK	BOBINAS	1.300	-	P.NUEVO
"	"	PRETPRIANO	MAGNESITA	2.150	-	" "
"	"	FJORD MARINER	MINERAL HQ	29.590	-	SOMISA
"	"	ACE	PALANQUILLAS	4.297	-	P.NUEVO
"	"	BUDOWLANY	MAIZ	-	2.675	J.N.G.
"	"	SEÑORITA	CARBON	27.948	-	SOMISA
"	"	AMOLYNTOS	SOJA	-	22.250	J.N.G.

ANO	ME	ORIGEN	MERCADERIA	IMPORTACION TONOS.	EXPORTACION TONOS.	ESTADO
1.992	MAYO	STAMOS	CARBON	31.295	-	SOMISA
"	"	ELAINE I	MAIZ	-	12.935	J.N.G.
"	"	MARIA F	BOBINAS	-	3.601	SOMISA
"	"	STOLT SPAN	ALCOHOL	-	3.080	P. NUEVO
"	"	MAKE DON	MINERAL Hº	33.009	-	SOMISA
"	"	IRAN ESLAMI	MAIZ	-	20.234	J.N.G.
"	"	APOLOA	CARBON	27.120	-	SOMISA
"	"	ALLEGRA F	MINERAL Hº	30.896	-	"
"	"	PRESIDENTE KENEDY	BOBINAS	2.578	-	P. NUEVO
"	"	EUROJOY	MAIZ	-	20.370	J.N.G.
"	"	STAR OF MAGALLAN	MINERAL Hº	31.703	-	SOMISA
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	6.871	-	P. NUEVO
"	"	KRITIAS	TRIGO	-	14.333	J.N.G.
"	JUNIO	ALNAVE	CARBON RES.	-	20.009	P. NUEVO
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	5.129	-	"
"	"	CAPETAN GEORGIS	CARBON	32.993	-	SOMISA
"	"	PALMA	SOJA	-	20.074	J.N.G.
"	"	OLIMPIC MENTOR	BOBINAS	-	6.613	SOMISA
"	"	DORIC ARMOUR	MAIZ	-	36.355	J.N.G.
"	"	AGIOS MINA	MINERAL Hº	32.607	-	SOMISA
"	"	PALMARINO	RIELES	-	13.120	"
"	"	SEA SCOUT	CARBON	32.063	-	"
"	"	BOW PLATA	ALCOHOL	-	1.700	P. NUEVO
"	"	STOLT BOEL	"	-	4.598	"
"	"	P. BARUFALDI	BOBINAS	-	1.771	SOMISA
"	"	LIB. GRAL. SAN M.	ALAMBRO	-	2.986	P. NUEVO
"	"	KARDAMYL	CARBON	33.943	-	SOMISA
"	"	IRAN AZADI	MAIZ	-	16.500	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL Hº	25.938	-	SOMISA
"	"	JACY RAMOS	TRIGO	-	7.100	J.N.G.
"	"	FORT	BOBINAS	-	16.258	SOMISA
"	"	TUPI ILA BELA	MINERAL Hº	20.126	-	"
"	"	CAPETAN DIAMANTIS	SOJA	-	31.715	J.N.G.
"	"	GLOBE TRADER	ALAMBRO	-	11.092	P. NUEVO
"	"	ATLANTIC WAY	MINERAL Hº	32.946	-	SOMISA
"	"	ANDROS OCEANI	MAIZ	-	26.250	J.N.G.
"	"	TUPI PONTA NEGRA	BOBINAS	2.848	-	P. NUEVO
"	"	CIUDAD DE ENSENADA	MINERAL Hº	20.212	-	SOMISA
"	JULIO	MANSURNAVE	MANGANESO	6.303	-	P. NUEVO
"	"	PATRIOTICOS	CHATARRA	17.500	-	"
"	"	KAVO SIDERO	MAIZ	-	16.000	J.N.G.
"	"	ALIANZA G. 3	CARBON	26.150	-	SOMISA
"	"	BAOZHAN	MINERAL Hº	34.159	-	"
"	"	ACE	PALANQUILLAS	4.163	-	P. NUEVO
"	"	DAVID L	RIELES	-	12.500	SOMISA
"	"	BALTIC BULKER	CARBON RES.	-	20.539	P. NUEVO
"	"	MICHALIS	SOJA	-	21.140	J.N.G.
"	"	ZUZPLEIN	CHAPONES	-	3.612	SOMISA
"	"	STOLT SURF	ALCOHOL	-	4.547	P. NUEVO
"	"	MICHALAKIS	MAIZ	-	19.665	J.N.G.
"	"	ALIANZA G. 2	MINERAL Hº	26.000	-	SOMISA
"	"	CAPITAN T GEORGE	MAIZ	-	28.000	J.N.G.
"	"	ROBIN L	SOJA	-	30.400	"
"	"	ACE	TRIGO	-	4.975	"
"	"	DECURION	CARBON	32.991	-	SOMISA
"	"	BIZKHOFZTOR	MINERAL Hº	21.600	-	"
"	"	SAN SALVADOR	TRIGO	-	300	J.N.G.
"	"	CHATA DOLORES	"	-	400	"
"	"	CHATA N. PALMIRA	"	-	400	"
"	"	STOLT VIKING	ALCOHOL	-	1.715	P. NUEVO
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL Hº	6.662	-	SOMISA
"	"	NORTH ROCK	ALAMBRO	-	6.889	P. NUEVO
"	"	MARATHA MELODY	MINERAL Hº	31.311	-	SOMISA
"	"	DEA	MAGNESITA	2.350	-	P. NUEVO
"	"	DEA	PALANQUILLAS	5.098	-	"
"	"	COSTAS KONIALIDIS	CARBON	32.200	-	SOMISA
"	AGOSTO	KYRIA ARMOU	MAIZ	-	20.280	J.N.G.
"	"	STAR DELTA	MINERAL Hº	25.078	-	SOMISA
"	"	YELLOW MBER	"	29.533	-	"
"	"	ENTRE RIOR II	BOBINAS	-	8.336	"
"	"	POTENCIAL	PALANQUILLAS	4.114	-	P. NUEVO

AÑO	MES	BUQUE	MERCADERIA	IMPORTACION TONN.	EXPORTACION TONN.	SITIO
1.992	AGOSTO	POTENCIAL	PASTA ELECTRICA	554	-	P. NUEVO
"	"	DE LA GRACIA	SOJA	-	32.900	J.N.G.
"	"	LYRA	MAIZ	-	7.000	"
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	29.484	-	SOMISA
"	"	ESPERANZA	CARBON	32.418	-	"
"	"	STASSUFURT	MAIZ	-	21.910	J.N.G.
"	"	DOCETAURUS	CARBON	21.999	-	SOMISA
"	"	HELLENIC C.	RIELES	-	12.499	"
"	"	SEA SCOUT	MAIZ	-	11.000	J.N.G.
"	"	NORTH DUCHESS	CARBON	31.459	-	SOMISA
"	"	CHALQUIDON	MAIZ	-	12.400	J.N.G.
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	6.403	-	P. NUEVO
"	"	CARANDAY	BOBINAS	2.329	-	"
"	"	"	PALANQUILLAS	5.091	-	"
"	"	MAR PACIFICO	MAIZ	-	16.150	J.N.G.
"	"	FJORD LAND	MINERAL HQ	27.571	-	SOMISA
"	"	CAPETAN GEORGIS	CARBON	32.703	-	"
"	"	MARIJEANNIE	MAIZ	-	29.600	J.N.G.
"	"	EVANGELOS'CH	SOJA	-	18.471	"
"	SETIEMBRE	BZAS. VARIAS	CLINKER	-	2.650	P. NUEVO
"	"	STARSHINE	MINERAL HQ	32.999	-	SOMISA
"	"	TRINITY	ARRABIO	2.730	-	P. NUEVO
"	"	"	BOBINAS	4.338	-	"
"	"	"	PALANQUILLAS	3.598	-	"
"	"	VEROPESO	"	11.377	-	"
"	"	NORTHERN DANN	BOBINAS	-	5.273	SOMISA
"	"	JIN CHENG	ALAMBRON	-	5.250	P. NUEVO
"	"	STOLT USKOK	ALCOHOL	-	7.596	"
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL HQ	37.976	-	SOMISA
"	"	CHACO	ALAMBRON	-	3.647	P. NUEVO
"	"	"	RIELES	-	2.000	SOMISA
"	"	MOSLAKE	COQUESILLO	-	21.474	"
"	"	NORTH V.	MINERAL HQ	32.953	-	"
"	"	TIERRA DEL FUEGO	ALAMBRON	-	1.098	"
"	"	" " "	BOBINAS	-	7.458	"
"	"	SYROS	SOJA	-	11.855	J.N.G.
"	"	MELBA	CARBON RES.	-	21.999	P. NUEVO
"	"	SEAHAPPY	PALANQUILLAS	2.546	-	"
"	"	PANAM QUERIDA	ALCOHOL	-	2.839	"
"	"	TRANS OIGNITY	BOBINAS	-	11.000	SOMISA
"	"	CDAD. DE ENSENADA	MINERAL HQ	18.228	-	"
"	"	NORMADIC QUEEN	BOBINAS	-	8.043	"
"	"	BZAS. VARIAS	MANGANESO	9.033	-	T. MARTINS
"	OCTUBRE	DEA	ANGULOS	501	-	P. NUEVO
"	"	"	BOBINAS	10.590	-	"
"	"	OCEAN TRADER	MAGNESITA	4.280	-	"
"	"	STOLT VIKING	ALCOHOL	-	3.407	"
"	"	KRITIAS	MAGNESITA	2.052	-	"
"	"	ASTRAPATRICIA	SOJA	-	15.099	J.N.G.
"	"	COSTAS K.	MINERAL HQ	30.267	-	SOMISA
"	"	AMOLIANI	CARBON	30.987	-	"
"	"	SEMSVAN	BOBINAS	-	9.053	"
"	"	SEA PROGRESS	"	-	13.246	"
"	"	BZAS. BARIAS	MINERAL HQ	41.044	-	"
"	"	FJORD MARINER	" "	27.998	-	"
"	"	DECURION	" "	32.419	-	"
"	"	YAHAM	BOBINAS	1.287	-	P. NUEVO
"	"	"	PERFILES	3.342	-	"
"	"	ATHINOULA	BOBINAS	-	9.067	SOMISA
"	NOVIEMBRE	FJORD LAND	MINERAL HQ	28.049	-	"
"	"	ASTRAPATRICIA	SOJA	-	14.781	J.N.G.
"	"	VEROPESO	BOBINAS	3.598	-	P. NUEVO
"	"	"	PALANQUILLAS	4.657	-	"
"	"	NORSUL IPU	MINERAL HQ	25.501	-	SOMISA
"	"	MARINER RANGER	CARBON	30.615	-	"
"	"	YA RAB	RIELES	-	11.880	"
"	"	BOW PLATA	ALCOHOL	-	2.574	P. NUEVO
"	"	DEA	BOBINAS	-	8.000	SOMISA
"	"	NODAR DUMUADZE	ACEITE (SOJA)	-	7.365	P. NUEVO
"	"	NORSUL TUBARAO	MINERAL HQ	19.605	-	SOMISA
"	"	POTENCIAL	PALANQUILLAS	3.930	-	P. NUEVO

AÑO	MES	RUOTE	DESCRIPCION	IMPORTACION	EXPORTACION	OTROS
				MONED.	MONED.	
1.992	NOVIEMBRE	TRADER BANNER	RIELES	-	20.138	SOMISA
"	"	SAWAT	BOBINAS	-	7.931	"
"	"	ASTRAFEDERICO	MAIZ	-	8.250	J.N.G.
"	DICIEMBRE	KRITIAS	BOBINAS	3.160	-	P. NUEVO
"	"	BOW SHAPIR	ALCOHOL	-	2.839	"
"	"	BZAS. VARIAS	MINERAL H2	27.442	-	SOMISA
"	"	RIO BRANCO	" "	23.150	-	"
"	"	RIO TEFE	" "	29.303	-	"
"	"	RIO NEGRO II	BOBINAS	-	5.077	"
"	"	SLOVENIJA	"	-	3.373	"
"	"	SIBENIK	CARBON	28.731	-	"
"	"	SAN SALVADOR	MAIZ	-	200	J.N.G.
"	"	CHATA DOLONES	"	-	400	"
"	"	CHATA N. PALMIRA	"	-	400	"
"	"	ASTRAVALENTINA	MINERAL H2	19.699	-	SOMISA
"	"	ISIS	PALANQUILLAS	7.620	-	P. NUEVO
"	"	POTENCIAL	BOBINAS	1.187	-	"
"	"	"	PALANQUILLAS	3.839	-	"
"	"	DOMINATOR	TRIGO	-	6.500	J.N.G.
"	"	DOMINATOR	ALAMBRON	-	650	P. NUEVO
"	"	"	CAMIONES	-	100	"
"	"	RIO TEFE	MINERAL H2	27.000	-	SOMISA
"	"	STOLT VIKING	ALCOHOL	-	2.200	P. NUEVO
"	"	ITAPORANGA	TRIGO	-	7.350	J.N.G.

## PUERTO DE SAN PEDRO

El puerto de San Pedro se halla situado en la margen derecha del río Paraná y contiguo a la ciudad del mismo nombre, en el kilómetro 277 a 71 millas náuticas de Rosario y a 151 de Buenos Aires.

Antes de su transferencia a la Provincia de Buenos Aires se hallaba en jurisdicción de la Administración General de Puertos Paraná Inferior.

En lo referente a las rutas de acceso a este puerto podemos decir que su principal vía carretera la constituye la ruta nacional Nro. 9 que se halla en buenas condiciones. En materia ferroviaria, el puerto de San Pedro carece de acceso ferroviario. Las vías del ferrocarril Bme. Mitre distan a 2 kilómetros de esta unidad portuaria.

El puerto de San Pedro, posee una Aduana, la cual registra en el período 1985-1991, según fuentes de la Subsecretaría de Comercio Exterior, una participación promedio del 0,6% del total de las exportaciones del país y del 3,1% con respecto a los totales que se observan en la provincia de Buenos Aires.

El rubro importaciones, prácticamente no existe, durante el período analizado solo se han presentado esporádicos movimientos, los porcentajes promedios son del orden del 0,002 para el total país y 0,2% con respecto a las

cifras totales de la Provincia.

Los datos contenidos en los cuadros Nros. 1 y 2, muestran los montos anuales, período 85/91 de estos dos rubros, operados por la aduana existente, además, y en forma desagregada, se exponen los valores correspondientes al total general y al total de la Provincia de Buenos Aires.

CUADRO NRO. 1

	E X P O R T A C I O N		
AÑO	TOTAL GENERAL	PCIA. DE BUENOS AIRES	SAN PEDRO
1985	8396	2248	93
1986	6852	1303	60
1987	6360	1087	30
1988	9134	1632	31
1989	9579	1998	36
1990	12352	2850	63
1991	11972	2641	116

Nota : Cifras en millones de u\$\$.

Fuente : I.N.D.E.C. - Comercio Exterior Argentino



CUADRO NRO. 2

	I M P O R T A C I O N		
AÑO	TOTAL GENERAL	PCIA. DE BUENOS AIRES	SAN PEDRO
1985	3814	293	0,1
1986	4724	381	0,1
1987	5818	687	0,07
1988	5322	862	0,04
1989	4203	513	0,02
1990	4078	395	0,03
1991	8090	513	0,4

Nota : Cifras en millones de u\$s.

Fuente : I.N.D.E.C. - Comercio Exterior Argentino

Los indicadores del movimiento general del puerto de San Pedro, para el periodo 84/88, (se está en la búsqueda de datos más actualizados sobre este puerto) muestran los siguientes datos :

T O N E L A D A S			
AÑO	ENTRADAS	SALIDAS	VOLUMEN TOTAL
1984	183,6	550,7	734,3
1985	175,0	653,4	828,4
1986	166,6	420,7	587,3
1987	199,1	178,1	377,2
1988	157,9	191,6	349,5

Nota : las cifras se exponen en miles de toneladas.

Fuente : Administración General de Puertos (Dep. Estadística)

Si a este movimiento se lo clasifica en removido, es decir entre puertos del país, entrado y salido y en importaciones y exportaciones, los datos precedentes pueden mostrarse de la siguiente forma :

R E M O V I D O				
AÑO	ENTRADO	SALIDO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
1984	183,6	---	----	550,7
1985	175,0	---	----	653,4
1986	166,6	---	-----	420,7

1987	199,1	---	----	178,1
1988	157,9	---	----	191,6

Nota : Las cifras se expresan en miles de ton.

Fuente : Administración General de Puertos.

La participación de estos rubros, respecto del movimiento total del puerto, es idéntica a la que figura en el cuadro anexo gráfico nro. 1,

De acuerdo a estos valores, las exportaciones representaron, en promedio, el 54,8% del movimiento total, y el 100% con respecto al comercio exterior.

El total del movimiento interno fue producido por el removido entrado, con un 45,6% de participación.

En lo que respecta a los productos que componen el movimiento general y su participación porcentual el anexo gráfico nro. 2 nos muestran a los productos agropecuarios (trigo, maíz, sorgo, soja, y otros cereales) como el único gran rubro de las salidas (exportación) y al canto rodado y piedra como el rubro de entrada.

A mayor abundamiento de datos en los cuadros Nros. 3, 4 y 5, se muestran, en primer lugar el movimiento global de los puertos de la Provincia de Buenos

Aires para luego indicar en forma particular el del puerto de San Pedro, en los años 1980 , 1985 y 1988, para los productos que también se indican.

TOTAL	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROVINCIA					
PROD.AGROP.Y PESCA	4401733	28028	4085508	288197	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	1333933	832200	300588	197975	3170
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	16850633	1623817	950255	10437254	3839307
HIERRO Y MINERALES	2889687	2550416	95882	182992	40397
ARENA Y CANTO RODADO	2859829	161622	0	2620792	77415
PRODUCTOS VARIOS	414152	53437	226378	78759	55578
PUERTO DE SAN PEDRO					
PROD.AGROP.Y PESCA	301692	0	301692	0	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	0	0	0	0	0
HIERRO Y MINERALES	0	0	0	0	0
ARENA Y CANTO RODADO	166547	0	0	166547	0
PRODUCTOS VARIOS	920	0	0	920	0

FUENTE : A.G.P.

Cifras en toneladas

TOTAL PROVINCIA	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROD.AGROP.Y PESCA	10376224	3369	10088711	304083	61
COMBUSTIBLES SOLIDOS	12928855	1025139	447349	9813369	1642998
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	7439859	7439	2458298	1610293	3363829
HIERRO Y MINERALES	2837497	1723947	6142670	429367	71513
ARENA Y CANTO RODADO	1284940	1650	34585	1117094	131611
PRODUCTOS VARIOS	349771	129513	195072	564	24622
PUERTO DE SAN PEDRO					
PROD.AGROP.Y PESCA	656511	0	649311	7200	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	0	0	0	0	0
HIERRO Y MINERALES	0	0	0	0	0
ARENA Y CANTO RODADO	1711896	0	4080	167816	0
PRODUCTOS VARIOS	0	0	0	0	0

FUENTE: A.G.P.  
CIFRAS EN TONELADAS

TOTAL	TOTAL	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	REMOVIDO ENTRADO	REMOVIDO SALIDO
PROVINCIA					
PROD.AGROP.Y PESCA	5819915	37547	5436277	343801	2290
COMBUSTIBLES SOLIDOS	13138905	1237922	328703	10112040	1460240
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	7310009	729985	710133	1951344	3918547
HIERRO Y MINERALES	4531523	2887620	1033428	521552	88923
ARENA Y CANTO RODADO	1422045	13911	2247	1264272	141615
PRODUCTOS VARIOS	796023	113019	590353	50574	42077
PUERTO DE SAN PEDRO					
PROD.AGROP.Y PESCA	191548	0	191548	0	0
COMBUSTIBLES SOLIDOS	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES LIQUIDOS	0	0	0	0	0
HIERROS Y MINERALES	0	0	0	0	0
ARENA Y CANTO RODADO	156447	0	0	156447	0
PRODUCTOS VARIOS	1420	0	0	1420	0

FUENTE : A.G.P.  
CIFRAS EN TONELADAS.

La cantidad de buques orientados a la exportación que entraron al puerto de San Pedro, muestran el siguiente movimiento :

I-----I
I Año 1984 : 32                      Año 1985 : 42                      Año 1986 : 17                      I
I                      AÑO 1987 : 8                      AÑO 1988 : 12                      I
I-----I

Los indicadores de población y vivienda según datos del I.N.D.E.C. de los años 1980 y 1991, que muestran los siguientes datos correspondientes a la ciudad de San Pedro :

VIVIENDAS	AÑO 1980	13.273	
	AÑO 1991	15.623	Variación + 17,7%

POBLACION	AÑO 1980	39.750	
	AÑO 1991	48.650	Variación +22,4%

Hay también, al igual que San Nicolás, una creciente producción de cereales. Así es que en la región de influencia, una de las más privilegiadas por el clima, se produce grandes cantidades de trigo, maíz, soja, sorgo etc., su puerto da salida a gran parte de esa producción y también a la de la fábrica de papel para diarios Papel Prensa, es por ello que hay un elevador terminal compuesto de tres secciones, con capacidad bajo techo de



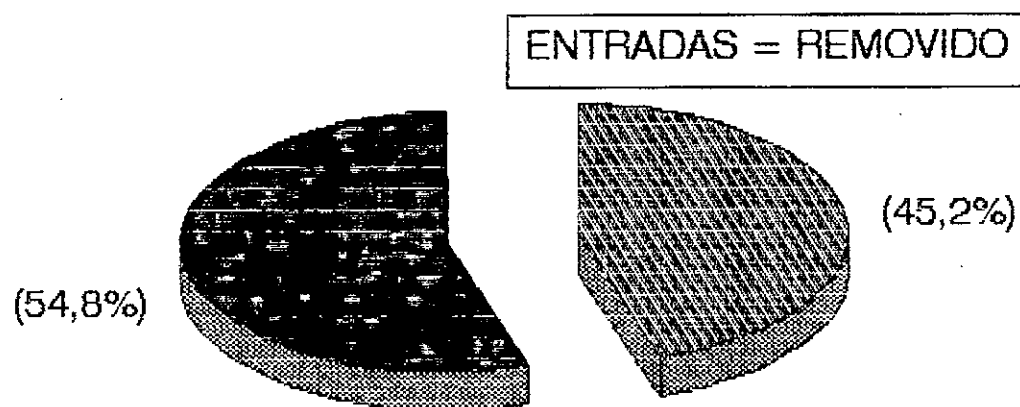
30.000 tons. cada una y de 90.000 m3. en plazoletas.

Se considera poco probable lograr integrar los dos modos con una extensión férrea hacia el puerto.

Otros de los aspectos, referidos a este puerto, que deberá ser considerado, y del cual nos ocuparemos en el informe final es, el tema referido a la Hidrovía Paraguay-Parana y sus implicancias en el tratado del Mercosur,

# PUERTO DE SAN PEDRO

## PARTICIPACION POR MOVIMIENTO

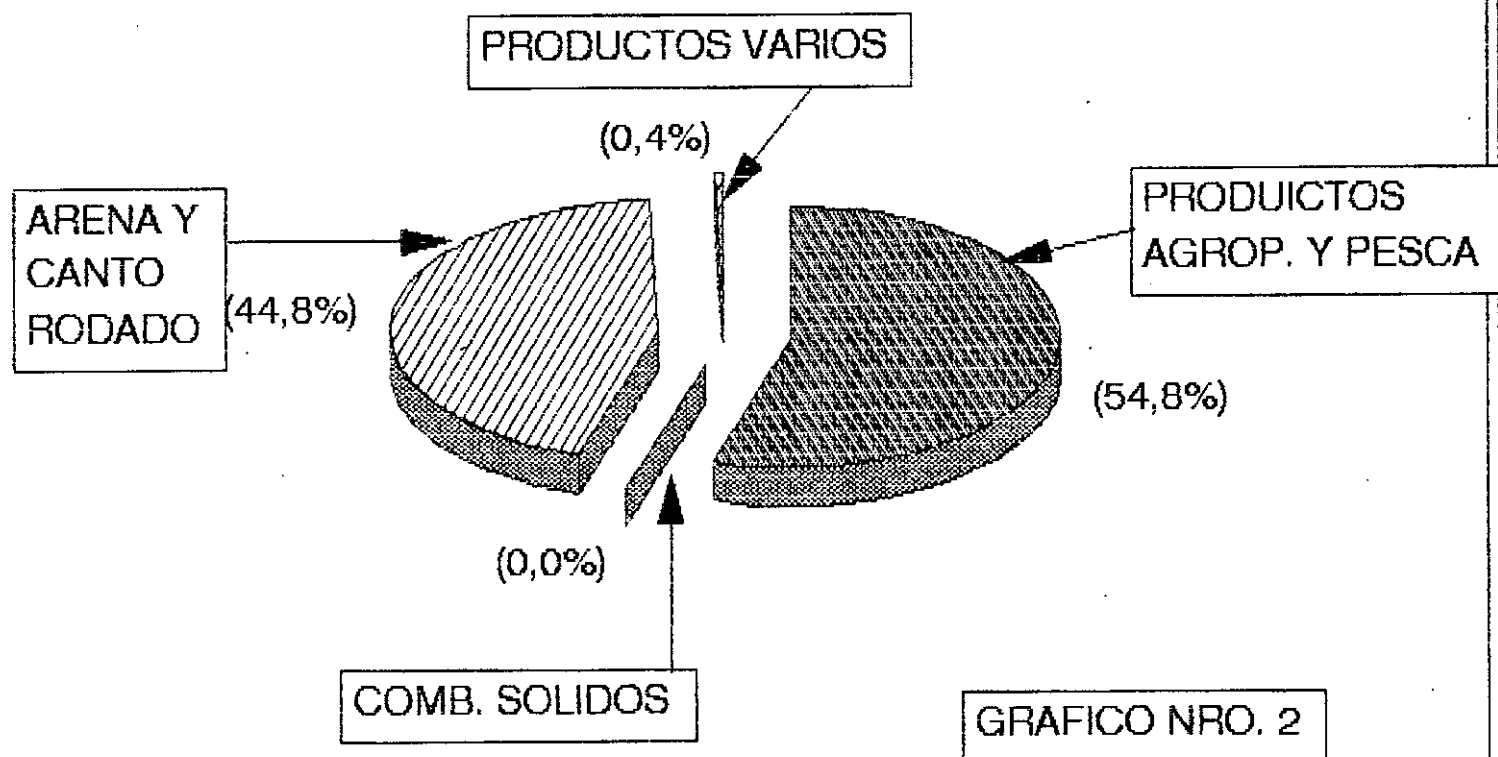


SALIDAS = EXPORTACIONES

CUADRO NRO. 1

# PUERTO DE SAN PEDRO

## PARTICIPACION POR PRODUCTO



## PUERTO DE ZARATE

El puerto de Zárate ubicado en el kilómetro 108 del Río Paraná y a 57 millas náuticas de Buenos Aires por el Canal Mitre, se encuentra prácticamente insuperable.

De la información recogida, dicho puerto no registra movimiento alguno desde 1990, mientras que con anterioridad a esa año mantenía escasos movimientos de arena y canto rodado, madera y combustibles.

Tal panorama exime de mayores comentarios al respecto, no obstante lo cual se seguirán analizando las posibles repercusiones en su actividad que imponga el pleno funcionamiento de la hidrovía Paraná Paraguay.