

0
H341-
G24
I

34117

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



ASPECTOS TECNICO-OPERATIVOS

PRIMER INFORME PARCIAL

0
H341
G24
I

H33
H35
0320
01244

BUENOS AIRES, 18 DE AGOSTO DE 1992.

Señor

Secretario General

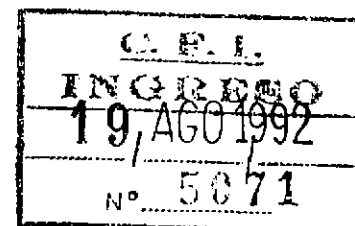
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Ing. Juan Jose Ciacara

S.

/

D.



De mi mayor consideración :

Tengo el agrado de dirigirme a Ud.
a los efectos de adjuntarle el primer informe parcial de
acuerdo a los cursos de acción que se vienen desarrollando en
relación al proyecto bajo análisis.

Saluda a Ud. atte.

Adjtos. : 4 (cuatro)

carpetas.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'E. D. H. H. H.' or similar, enclosed within a large, loopy circular flourish.

HISTORIA DE CAMPANA

=====

En 1739, don Francisco Alvarez Campana (vecino de Buenos Aires) recibe en pago de una deuda la estancia que desde ese momento se conoce como "El Rincón de Campana".-

Las tierras, que medían 6.000 varas sobre el Paraná cambiaron varias veces de propietario hasta que en 1855 llegan los hermanos Costa y construyen una gran mansión, una grasería e instalaciones para la explotación de ovejas.-

En 1876 llega a Campana la locomotora del ferrocarril "Buenos Aires and Campana Railway Co.". El poblado se convierte así en la terminal norte de la red ferroviaria provincial, con vocación futura a unirse con el resto del interior hacia Rosario.-

El primer loteo transforma el campo en casas, negocios, iglesia, escuela, comisaría. Se construye el primer molino harinero y una destilería de alcohol. Más adelante, una fábrica de papel, una cerámica, aserraderos, y el famoso frigorífico inglés. Poco a poco se erige (al decir de la revista "Caras y Caretas") la "Manchester argentina".-

En 1885, Campana obtiene la entidad propia como partido. Desde su puerto parten hacia Europa los barcos que llevan carnes faenadas por sus habitantes y enfriadas en cámaras especiales.-

La industrialización atrae a la inmigración zonal. Se origina un aumento poblacional, roto abruptamente a causa del cierre del frigorífico en 1926. El progreso alcanzado se pierde a ritmo acelerado. Sobrevinieron tiempos difíciles. Aparecen la desocupación y la emigración a mejores lugares. Para colmo de males, un gran incendio de la Compañía Naviera de Petróleo castiga a la ciudad. Campana había entrado en un proceso de declinación.-

A partir de 1945 comienza un nuevo ciclo. Como lo describe el historiador Felix Luna: "Se destaca el nombre de un emprendedor Agustín Rocca, quien en 1949 instala en Campana la metalúrgica Cometarsa y en 1954 pone en marcha una nueva empresa: SIDERCA. Luego otras industrias llegarían a Campana.-

En esos tiempos se inicia el notable crecimiento de Campana, expresado en la curva de nacimientos que aún continúa. Esta explosión de vida ocurre juntamente con la instalación de las industrias modernas. Nueva gente se siente atraída por Campana.

Van de la mano, la industria y la vida...y mientras se llenan los últimos huecos de tejido urbano, nacen nuevos barrios y los rancheríos son reemplazados por viviendas confortables. Campana ve crecer un complejo industrial diversificado y de avanzada tecnología, cuya existencia evidencian esas luces que veo desde mi chacra".-

La estancia, el puerto y el ferrocarril; el primer embarque de carne congelada y el frigorífico; las industrias posteriores, desde la destilación de alcohol hasta los tubos de acero sin costura, todo es el resultado de la sucesiva acumulación de iniciativas inteligentes y oportunas, cada una adecuada a su tiempo, cada cual enlazada con la anterior y proyectando nuevas aperturas".-

Para finalizar podemos decir que la ciudad de Campana tiene una intensa actividad comercial, caracterizada esencialmente por un movimiento de buques tanques como consecuencia de las refinerías de petróleo y los establecimientos de productos químicos establecidos en la zona, contando además, con una importante infraestructura de servicios.-

Dentro de ella se encuentran cumpliendo un rol preponderante, las terminales portuarias y ferroviarias, cuyas instalaciones no han sido remodeladas en tiempo y forma para cubrir la demanda de las prestaciones requeridas con la eficiencia y seguridad adecuadas.-

C A M P A N A Y S U Z O N A = = = = = = = = = = = =

La ciudad de Campana se erige en la ribera del río Paraná de las Palmas, 80 km. al norte de la Capital Federal, en la provincia de Buenos Aires. Es cabecera del partido del mismo nombre, lindero con el de Escobar, el de Zárate y el de Exaltación de la Cruz.

Situada a 12 km. de la ciudad de Zárate y a 30 de Escobar, se puede acceder a ella por la ruta 9 y por el ferrocarril General Bartolomé Mitre.--

A 6 km. por la ruta 12 se encuentra el puente Zárate - Brazo Largo, que une la provincia de Buenos Aires con la de Entre Ríos.--

En la periferia del casco urbano de Campana están radicados una decena de barrios, algunos de ellos promovidos por SIDERCA para sus empleados.--

Más del 60 % de los dependientes de la empresa están radicados en la ciudad de Campana o en sus alrededores. Casi el 30 % de ellos viven en Zárate o barrios cercanos a esa ciudad vecina. El resto están distribuidos en otras localidades como Escobar, Los Cardales, Maschwitz y Río Luján.--

En la década del cincuenta el incremento de la población urbana del partido fue del 71,5 %. En el decenio posterior fue del 51,4 % y desde allí a la fecha se considera superior al 30 %.--

La zona ha recibido una influencia marcada de inmigración proveniente de distintas zonas del país y del extranjero. Apenas el 35 % de los asalariados nacieron en Campana, y el 64,5 de ellos habitan en los denominados "barrios". Además se ha producido una reconversión de población rural a urbana, propia de localidades con alto grado de industrialización. Es destacable el hecho de que el 40 % de los trabajadores industriales de los partidos colindantes (Zárate, Exaltación de la Cruz, Escobar y Pilar) estén ocupados en las empresas campanenses.-

Según los datos procesados por el Censo de 1980, el distrito de Campana poseía 57.839 habitantes, con 54.832 de población urbana y 3.007 de rural.

Tenía un índice de masculinidad de 101,9 (comparado con el 96,9 del país, 93,2 de la Capital Federal y 98,2 del Gran Buenos Aires), y es la onceava localidad en cantidad en cantidad de habitantes de la provincia de Buenos Aires.

La densidad poblacional era del 58,9 hab/km², alta en comparación con la del país (10,1 hab/km²) y con la de la provincia de Buenos Aires (13,2 hab/km²) .-

La población de 14 años o más alcanzaba a las 40.485 personas, categorizándose según su ocupación en:

Empleados - obreros:	40,1 %	Cuentapropistas:	6,9 %
Patrón - socio:	2,4 %	Familiar sin remuneración:	1,1 %
Nuevos trabajadores:	0,3 %	Jubilados-pensionados:	9,7 %
Estudiantes:	6,1 %	Cuidado del hogar:	29,7 %
Otras:	3,7 %		

P U E R T O D E C A M P A N A

= = = = = = = = = = = =

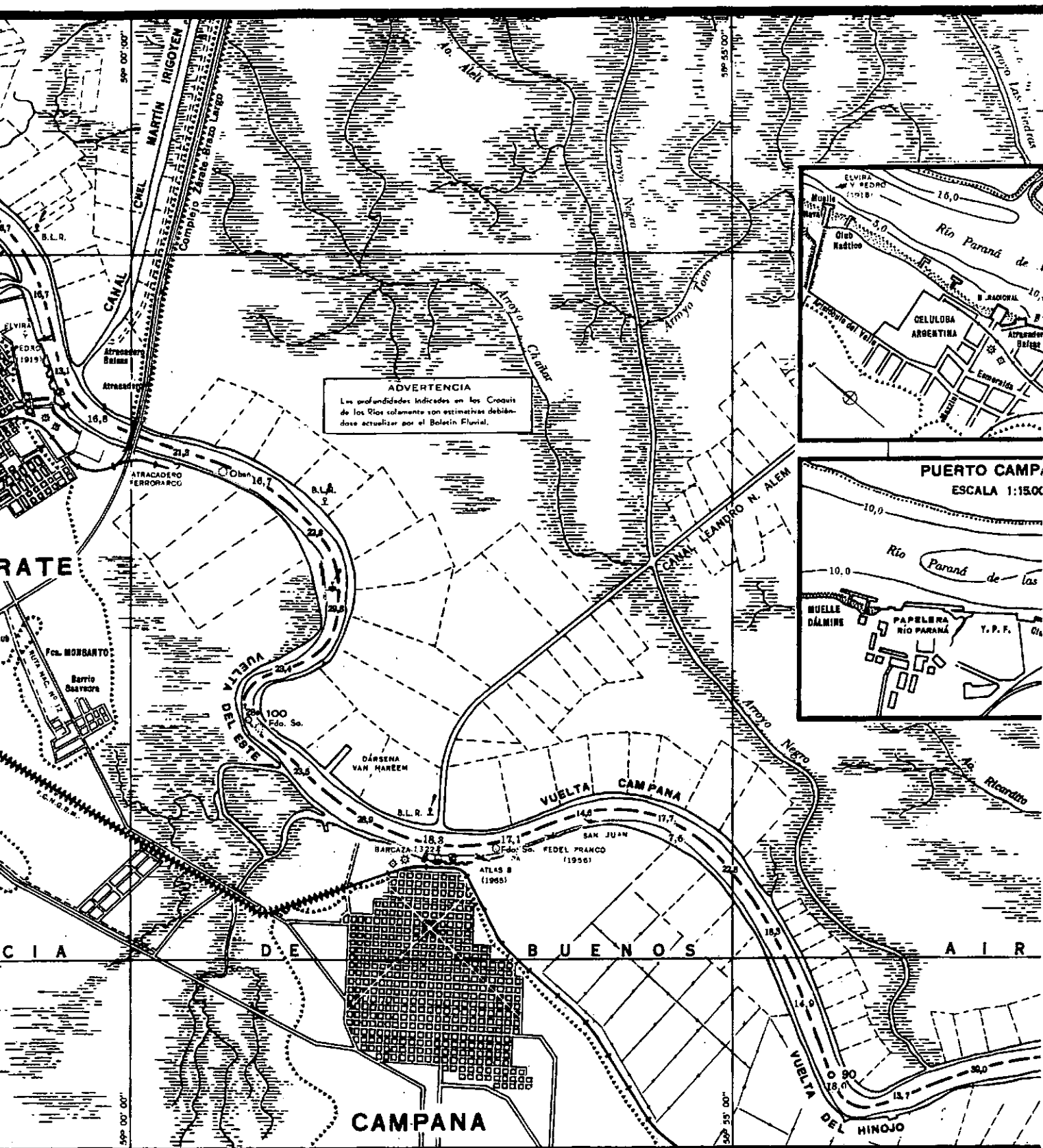
Geograficamente el puerto está situado sobre la margen derecha del río Paraná de las Palmas a la altura del km. 97 (latitud 34 G 10'S; longitud 58 G 58'W) y contiguo a la ciudad que le da su nombre. Se utiliza principalmente para operaciones de cargas líquidas a granel y en menor medida carga general, pudiendo los buques maniobrar libremente en el mismo.-

TERMINALES PORTUARIAS

Existen varias instalaciones portuarias situadas sobre ésta margen derecha del río, separadas entre sí y distribuidas a lo largo de unos 3 km. frente a la ciudad y sus establecimientos industriales. La mayoría de los muelles están afectados a las actividades industriales vinculadas con los productos derivados de la destilación del petróleo.-

En el cuadro siguiente se enumeran los sitios de atraque existentes, con sus respectivas características.-

RÍO PARANÁ DE LAS PALMAS

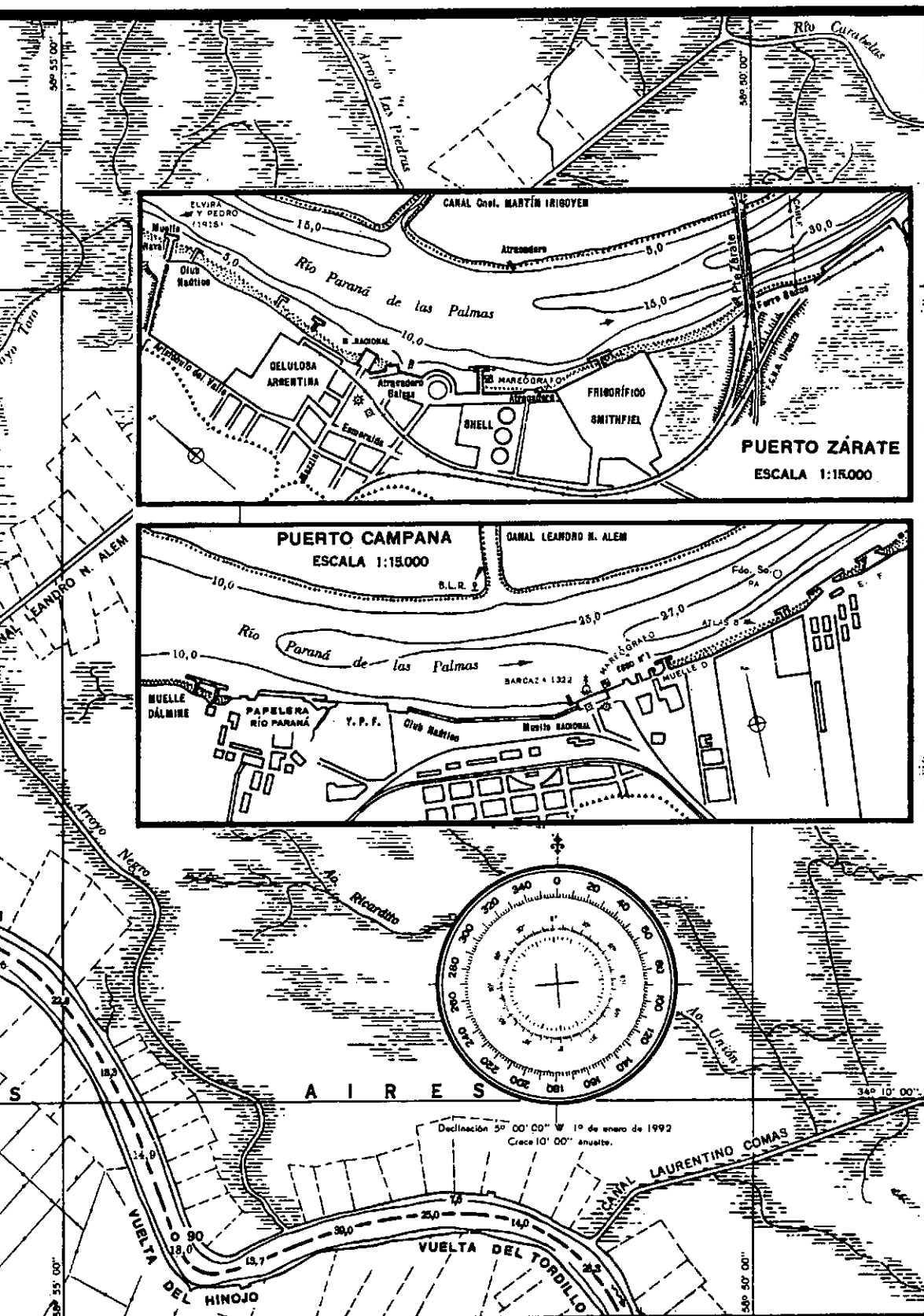


PORTUARIAS Y VÍAS NAVEGABLES NAVAL DE LA ARMADA ARGENTINA Y GRÁFICOS

1:50000



LAS PALMAS



S I T I O S D E A T R A Q U E

Nro.	Nombre	Ubicación	Dimensiones		Carga	Operador
			Long.	Prof.		
1	Tolueno	Km. 94,5	20	7,0	Combustible	F.M.
2	Carboclor	Km. 95	105	12,0	Crudo/Subp.	Carboclor
3	Muelle A	Km. 95,5	75	7,3	Madera/arena	Privados
4	Esso F	Km. 96	16	8,0	Crudo/Subp.	Esso SAPA
5	Esso G	Km. 96,2	14	6,0	Crudo/Subp.	Esso SAPA
6	Esso E	Km. 96,3	130	7,3	Crudo/Subp.	Esso SAPA
7	Esso H	Km. 96,5	70	12,0	Crudo/Subp.	Esso SAPA
8	Esso C	Km. 96,7	50	8,2	Crudo/Subp.	Esso SAPA
9	Nacional	Km. 97	116	6,1	General	AGP (%)
10	Euroameric	Km. 98	---	7,2	General	Privados
11	Dalmine	Km. 98,5	185	10,6	Mineral	Dalmine
12	Escobar	Km. 70	Instalación		Cereal/Subp.	Del Bene
			Flotante			

(%) Este es el muelle que ha sido transferido a la provincia de Buenos Aires.-

Estas son algunas de las características de los muelles citados. El Nro. 9, por ser parte de la zona bajo análisis, será comentado en forma separada.-

Muelle Nro. 2

Consiste en un muelle para la instalación de mangueras y el acceso de personas y vehículos. Hay 3 dolfinos para apoyo de embarcaciones; la separación entre dolfinos es de 35 mts.. En el frente de atraque existe una profundidad de 12 mts. (sobre el nivel medio). En los dolfinos aguas arriba y aguas abajo se halla ubicado el balizamiento.-

Muelle Nro. 3

Es de hormigón armado y cuenta con una profundidad al pie de 7,3 mts. .-

Muelle Nro. 4

Tiene una profundidad de 10 mts. al cero de hormigón armado con tubería de 10 pulgadas que puede ser usada para crudo y lubricantes.-

Muelle Nro. 5

De hormigón armado con una profundidad al pie de 6 mts., posee tuberías de 8 pulgadas para descarga de petróleo puro desde buques - tanques menores.-

Muelle Nro. 6

De hormigón y madera con una profundidad al pie de 9,1 mts.; posee dos tomas de 6 pulgadas para petróleo y subproductos.-

Muelle Nro. 7

Con una profundidad al pie de 14 mts. .-

Muelle Nro. 8

Posee 5 duques de alba y bitas de amarre. Profundidad al pie de 8,2 mts. .-

Muelle Nro. 11

Propiedad de la empresa Dalmine Siderca, con 30 pies de calado que permite el atraque de buques de hasta 35.000 toneladas.-

Características del muelle transferido por AGP

El sitio de atraque correspondiente al denominado muelle Nacional es una instalación destinada al embarque y desembarque de carga general, tubos de acero y maderas, el cual fue operado por la AGP hasta su reciente transferencia a jurisdicción de la provincia de Buenos Aires.--

El mismo se encuentra ubicado muy próximo a las estaciones de carga y pasajeros del ferrocarril y cuenta con escasa superficie de apoyo para la operativa portuaria, ocupando aproximadamente unos 3.000 m² .--

El muelle propiamente dicho está constituido por una estructura de hormigón armado conformada por un tablero o plataforma que se apoya en vigas transversales y longitudinales, sustentadas por pilotes de sección cuadrada con sus correspondientes elementos diagonales de arriostramiento.--

La profundidad disponible al pie del muelle promedia los 26' al cero, aproximadamente, y la longitud del frente de atraque alcanza a 116,48 mts. con un ancho de 21,48 mts. .--

La cota de coronamiento se halla a + 3,80 mts. del cero local, siendo las alturas del río 3,32 m. máxima y - 1,02 mínima, registradas respecto a ese nivel de referencia.--

A continuación de éste y situado aguas abajo se encuentra una estructura de madera en precarias condiciones, inhabilitada en la actualidad para cualquier tipo de activi-

dad, con una longitud aproximada de 49 mts., la cuál fuera reintegrada oportunamente a la AGP por la firma ESSO-SAPA, la que usara el mismo con anterioridad.-

El muelle mencionado en primer término posee un sistemas de defensas conformado por madera dura y cubiertas de goma en estado regular, lo que torna al mismo insuficiente en cuanto a la capacidad de absorción de la energía de atraque para el caso de una eventual maniobra imprevista a pesar de ser una zona de aguas calmas.-

La capacidad portante de la estructura frente a las cargas verticales se estima en aprox. 2,5 t/m², no poseyendo bolardos de amarre los cuales se suplantán por 4 argollones metálicos para tal fin fijados a la misma complementados con 4 bitas ancladas en muertos de hormigón ubicados en tierra.-

La capa de rodamiento está conformada por una carpeta asfáltica en un ancho de 9 mts., a lo largo del muelle, encontrándose en buen estado de conservación al igual que la estructura de hormigón armado. El resto de la superficie se halla pavimentada con hormigón. La plataforma de operaciones cuenta con 2 rieles para grúas, separados 6,96 mts. montados sobre las respectivas vigas de sustentación con la capacidad suficiente para soportar el tren de cargas provenientes de la misma.-

Utilaje existente

El equipo que se encuentra sobre muelle está constituido por grúas de pórtico antiguas de las siguientes características:

Cantidad : 3 unidades.-

Marca : Ransome Trapier.-

Peso : 45,5 tn. c/u .-

Altura de gancho : 22 mts.

Motores : Izaje (1) 60 HP.

Giro (1) 8 HP.

Traslación (1) 8 HP.

Pluma (1) 8 HP.

Tensión de trabajo cc : 440 v.

Capacidad de izaje : 3 tn a 14 m. de distancia.

Estado de conservación para su uso: regular/malo.-

Los equipos móviles disponibles en ésta terminal son propiedad de las empresas privadas que operan en el lugar.-

Áreas disponibles

Esta zona portuaria no posee depósitos, tinglados, ni otra superficie cubierta de almacenaje; sí de áreas libres para las operaciones junto al muelle, constituidas por una plazoleta y/o playa pavimentada con hormigón simple de aprox. 1.800 m², circunscripta por un cerco perimetral de delimitación del ejido portuario constituido por postes de hormigón premoldeados y alambre tejido con dos portones de acceso de 7,10 mts. de ancho cada uno.-

En el extremo aguas abajo, sobre la zona posterior al muelle y próximo al cercado de frente, se ubica un pabellón sanitario y vestuarios para personal de estiba de aprox. 31 m2 de superficie cubierta.-

En el extremo aguas arriba junto al muelle está ubicada la oficina administrativa de la jefatura local y la estación transformadora, ésta última en 2 plantas, ocupando en su conjunto una superficie cubierta de aprox. 115 m2.-

En la misma dirección, sobre la calle exterior que accede al puerto se ubica el edificio de la Subprefectura Naval Argentina.-

Fuera de la zona portuaria y contigua a la jefatura del puerto se encuentra un galpón de chapas y pabellón sanitario, para uso del personal afectado a las operaciones, de aproximadamente 90 m2.-

Estos sectores poseen además iluminación externa mediante 2 torres metálicas de 25 mts. de altura c/u con 3 artefactos de vapor de mercurio de 2.000 W por unidad.-

El muelle dispone de una cañería de 2" de hierro galvanizado para la alimentación de todo el frente de atraque y provisión de energía eléctrica trifásica con 6 tomas 220/380.-

Cercana al muelle y contigua al edificio de la jefatura local, se encuentra una estación transformadora de 200 Kv, disponiéndose además de 2 tendidos de líneas de energía eléctrica, una de alta tensión aérea y otra de baja tensión subterránea, siendo su proveedor ESEBA.-

La carga de combustible se realiza, adoptando las medidas de seguridad de acuerdo con las reglamentaciones vigentes, mediante camiones cisterna y equipos de bombeo. El sistema de comunicaciones existente está integrado por teléfono, radio y facsímil.-

Accesos:

Por vía fluvial ascendiendo el canal Emilio Mitre y el Paraná de las Palmas hasta el Km. 97, se accede al denominado muelle Nacional a través del canal Alem de 1.700 m de longitud y 100 m de ancho con profundidades máximas de 36'; luego, aprox. 60 millas de recorrido desde Bs. As.. Utilizando la vía del canal Martín García resulta una distancia de 155 millas.-

La influencia de las mareas del Río de la Plata se produce con un retardo de 4 Hs., siendo las variaciones de las corrientes acordes con las crecidas del río Paraná, como también su dirección variable según los vientos predominantes en el lugar.-

Inmediato al canal Alem, en el km. 97,6 está habilitado provisoriamente el amarre de un buque sobre la margen izquierda del Paraná de las Palmas, constituyéndose así una rada.-

Los buques provenientes de aguas abajo no requieren remolque; en cambio, los de aguas arriba o los que deban retornar desde aguas abajo, deben requerir remolcador para girar entre los km. 95 y 100.-

En general el acceso al puerto puede hacerse libremente sin grandes obstáculos ni dificultades en las maniobras de acercamiento y atraque para las embarcaciones, disponiéndose de una superficie adecuada de aguas relativamente calmas y condiciones favorables. El pilotaje es de carácter obligatorio. No hay datos precisos sobre el nivel y la periodicidad del dragado, no obstante puede establecerse como sitio crítico el extremo del muelle aguas arriba cuya profundización es indispensable ya que con frecuencia se desplazan las embarcaciones hacia ese lugar para permitir ubicar las escotillas de las bodegas en posiciones más favorables para la carga y/o descarga.-

Por vía terrestre se accede a la zona del puerto desde la ruta nacional Nro. 9 por la Avda. Emilio Mitre, Leandro N. Alem, Av. Roca y luego, alternativamente por Av. Rivadavia o por Av. Sarmiento y Larrabure.-

Por vía ferroviaria se llega desde la estación de Campana situada a escasos 500 mts. del muelle sobre Leandro N. Alem y Rivadavia. El estado de conservación de las vías, el sistema de cambios y la señalización es precario, por lo que resulta menester encarar su reacondicionamiento y remodelación para la captación de un mayor volumen de cargas, esencialmente si se tiene en cuenta la proximidad al muelle de una infraestructura ferroviaria existente de relevancia.-

F L O T A = = = = =

Las embarcaciones que pueden operar en el muelle de referencia son del tipo multipropósito, carga general, contenedores y barcazas. En el caso de las tres primeras la envergadura de las mismas se encuentra condicionada por la profundidad disponible al pie de muelle, es decir 26 a 28'. No obstante ello pueden atracar naves de mayor porte en lastre para ser cargadas en forma parcial. (Se ha registrado el arribo de un buque de 200 m de eslora para reparaciones menores).

A continuación se describen las dimensiones promedio usuales de los buques para un calado de 28'. -

=====				
* I	I	I	I	*
* Embarcación	I Eslora	I Manga	I Calado	I Desplazamiento *
* I	I	I	I	*
=====				
* I	I	I	I	*
* Carga General	I 142 m	I 19 m	I 28'	I 10.000 tons. *
* I	I	I	I	*

* I	I	I	I	*
* Bull Carrier	I 149 m	I 21 m	I 28'	I 15.000 tons. *
* I	I	I	I	*

* I	I	I	I	*
* Buque Tanque	I 116 m	I 19,8 m	I 25'	I 7.000 tons. *
* I	I	I	I	*
=====				

P U E R T O C A M P A N A
= = = = = = = = =

AREA DE INTERCONEXION CON EL MODO FERROVIARIO

SITUACION ACTUAL

Efectuadas las inspecciones in-situ necesarias para elaborar una propuesta coherente, previo a ella, se describe la conformación del modo ferroviario existente.-

SUPERFICIE OCUPADA

La superficie que actualmente se vincula desde el acceso norte y sur por vía principal y todo el haz de vías de playa de cargas, incluyendo el sector talleres, es de aproximadamente 12,5 hectáreas.-

VIAS EXISTENTES

En todo el sector se encuentran emplazadas 38 vías de las cuales varias de ellas son vías tiraderos, estando incluidas las vías ascendente y descendente principales.-

Muchas de ellas se encuentran tapadas, es decir, sin ningún tipo de operatividad; otras, si bien tienen signos de uso, están en condiciones de regular a malo.-

Debe señalarse que en varios sectores, como lo ilustran las fotografías que se acompañan por separado, existen otro tipo de suciedades amontonadas, lo cual muestra la dejadez del sistema actual.-

A su vez, debe destacarse que no tiene comunicación ferroviaria con el Puerto existente, es decir, el muelle no es servido por vías.-

CARACTERISTICAS TECNICAS DE LAS VIAS

En general el tipo de riel existente es de 85 Libras (42,16 Kg/m), con una densidad de 1320 a 1350 durmientes por kilómetro, eclisas de cuatro y seis agujeros, angulares y tipo barras, con fijaciones de riel a durmientes por clavo de ganchos con escaso porcentaje de tirafondos.-

Las vías tienen la conformación de perfil transversal con tapada completa.-

SEÑALIZACION, SISTEMA DE ACCESO Y EGRESO A PLAYA

Para ello se cuenta con cabinas de señales (cabinas), ubicadas en ambos extremos (punta norte y sur), con sistemas de enclavamiento del tipo mecánico y en la playa propiamente dicha, el accionamiento de los aparatos de vía, es manual con palanca y balancín incorporado.-

DISTINTOS ACCESOS FERROVIARIOS LEVANTADOS

Pudo verificarse que las vías de acceso a Fabricaciones Militares y Destilerías lado Sur fueron levantadas; tal situación hace que no estén operando con este modo de transporte.-

En cuanto al lado Norte se repite dicha situación, toda vez que han sido levantadas las vías de acceso a las destilerías existentes y por tal circunstancia no operan.-

OTRAS INSTALACIONES EXISTENTES

SECTOR TALLERES

Independientemente de la parrilla de vías que conforma la playa de cargas, se encuentra ubicado el sector de talleres, el cuál está dotado de instalaciones propias y lugares de acopio de materiales y ocupa un sector importante del total del área bajo análisis. La misma se visualiza en plano adjunto.-

SECTOR PASAJEROS

Este sector el cuál cuenta con su correspondiente edificio, instalaciones sanitarias, anexos, etc. y sus andenes de vías ascendente y descendente en forma perfectamente definida, no presenta inconvenientes para el análisis del acceso al Puerto de Campana.-

SECTOR PLAYA DE CARGAS

El ex-edificio de Estación se encuentra habitado y su estado de conservación es deficiente, como así también el resto de las instalaciones de cargas del lugar.-

La mesa giratoria y báscula para pesar vagones, han sido levantadas.-

ILUMINACION DE AREAS

La iluminación existente en el sector de Playa de Cargas, no es adecuada y es por demás insuficiente para la operatoria ferroviaria.-

INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS

Existen un sector de aproximadamente 2.000 m² ocupado por cuatro silos areneros. A la fecha de la inspección se encuentran desactivados.-

A su vez, por uso y costumbre se materializó una calle de circulación de vehículos de calle sobre el haz de vías de playa actualmente tapado, que permite el acceso a la ribera donde han sido ubicados distintos atracaderos de embarcaciones menores en una longitud de aproximadamente 500 metros.-

Por otra parte, en el sector sur en proximidades del paso a nivel de la calle Colón que se encuentra ocupado, se acopian y manipulean distintos productos forestales, suponiéndose que se trata de un arriendo a terceros.-

Como conclusión de todo lo expuesto puede decirse que la actual operatividad para el modo ferroviario en relación con la salida de Puerto de Campana, es absolutamente nula.-

D I A G N O S T I C O = = = = =

Actualmente, el muelle del Puerto Campana a pesar de su escasa superficie operativa, ofrece la ventaja de poseer una profundidad disponible relativamente estable, con escaso costo del mantenimiento de dragado que puede estimarse en aproximadamente 100.000 U\$S anuales.-

Asimismo, el estado de conservación de la estructura de hormigón armado existente es bueno, no ofreciendo inconvenientes para la operativa que se desarrolla actualmente.

Los servicios de agua potable, energía eléctrica de fuerza motriz e iluminación, se encuentran en buen estado de funcionamiento.-

Como principal inconveniente, además de la escasez de áreas libres disponibles, puede mencionarse la insuficiente cantidad de bitas de amarre en el muelle y el precario sistema de defensa de atraque, como así también el estado obsoleto de las tres grúas sobre rieles que se encuentran en desuso y el muelle de madera contiguo aguas abajo que se halla inhabilitado.-

La realización de las obras de remodelación indispensable que deben llevarse a cabo para mejorar su operatividad pueden resumirse de la siguiente manera, según el orden de prioridades que se requiera.-

- Retiro de grúas de muelle existente.-
- Dragado del sitio de atraque sobre el extremo aguas arriba del muelle y mejoras en el balizamiento.-
- Modificación del sistema de defensa de la estructura.-

- Instalación de nuevas bitas de amarre.-
- Prolongación del muelle existente hacia aguas abajo en sustitución de la estructura de madera inhabilitada.-
- Extensión de las áreas de operación hacia ambos extremos.-
- Reubicación de los edificios existentes para un aprovechamiento racional de las áreas con fines operativos.-
- Integración de la zona portuaria con la estación y playas de carga del ferrocarril.-
- Mejoramiento y renovación de las vías férreas, cambios y señales, iluminando aquéllas que no tengan utilidad en el esquema de circulación del material rodante para lograr mayores superficies libres.-
- Reparación del pavimento existente, adecuando sus niveles para el correcto desague superficial de las aguas de lluvia hacia las cámaras de salida.-
- Iluminación de la playa ferroviaria.-

Como complemento de lo anterior, resulta indispensable la provisión de equipos para la carga y descarga de las mercaderías a fin lograr la mayor eficiencia con el menor costo operativo. Estos equipos, requeridos tanto para el movimiento de contenedores como para carga general son los siguientes:

- Grúas sobre neumáticos de hasta 40 toneladas.-
- Motoestibadoras y/o equipos autoelevadores de 3 a 8 Tn. .-
- Camiones con acoplado o semirremolque de hasta 6 ejes .-

Como complemento del equipo antes mencionado deberán proveerse los elementos necesarios para el sistema de prevención de incendios en el caso de operarse con productos inflamables.-

El objetivo principal que debe lograrse es el incremento de la longitud del muelle llevandolo aproximadamente a 200 mts. con la correspondiente profundización a 28' al cero en toda su extensión.-

Luego la instalación de un sistema elástico de defensas resulta imprescindible para la protección, tanto del buque como del muelle y la colocación de bitas en las posiciones adecuadas para asegurar el amarre de las embarcaciones

El ingreso de una vía férrea a la zona posterior del muelle, proveniente de la playa ferroviaria puede mejorar el sistema en el caso de generarse un mayor movimiento de cargas por ferrocarril.-

El monto estimado en principio, de las inversiones a realizar podría subdividirse en los siguientes rubros principales:

- Dragado del sitio de atraque y prolongación en aprox. 80 mts. de muelle incluyendo nuevas defensas, bitas de amarre y demás instalaciones complementarias:

\$ 2.000.000,-

- Reubicación de los edificios existentes, construcción de nuevos pavimentos y desagües:

\$ 400.000,-

- Remodelación del sistema ferroviario:

\$ 1.210.000,-

En todos los casos en que resulta necesario ampliar las superficies para las operaciones contiguas al muelle, será menester acordar con la empresa Ferrocarriles Argentinos la Municipalidad de Campana y la Prefectura Naval, la forma de su implementación dado que éste emprendimiento afecta a distintos sectores cercanos ocupados y utilizados por esos organismos públicos.-

Asimismo será indispensable prever las instalaciones que se requieren para el Control Aduanero y Sanitario previo tratamiento del tema con las autoridades competentes.-

Es dable observar que el mayor inconveniente que produce la escasez de áreas libres tiene influencia en el embarque de las cargas donde, según su tipo y cantidad, el acopio clasificado de las mismas con antelación al arribo de los buques, debe efectuarse fuera de la zona portuaria para su posterior transporte por camión en forma fraccionada y continua, lo cual a veces no puede asegurarse por la congestión del tránsito en la ciudad que se produce a determinadas horas del día. En cambio con la descarga del buque, si bien aún el problema puede subsistir, es menor su efecto dado que se realiza una estiba de emergencia en el muelle sin clasificar, para su retiro inmediato a otro sector fuera del recinto portuario para tal fin.-

De todos modos el costo resultante de ambas operaciones puede reducirse al incrementarse las superficies operativas dentro del puerto.-

La integración de la zona portuaria con la ferroviaria favorece el intercambio de cargas entre ambos medios de transporte, por consiguiente resulta menester definir la zona de operaciones de los equipos que se utilizarán de acuerdo con la disposición de la playa del ferrocarril que se proyecta remodelar.-

Las superficies que deberían anexarse del sector ferroviario y del ejido urbano municipal en su conjunto, al-

canza aprox. a 46.000 m2 que, sumados a los 5.600 m2 de la zona portuaria, dá un total de 51.500 m2. .-

También debe contemplarse la realización de trabajos de estabilizado y protección de las márgenes del río en todo el sector afectado, como también la adecuación de los niveles de las vías férreas en función de las cotas de pavimento y cámaras de desagüe que se deben construir para un apropiado escurrimiento de las aguas de lluvia.-

La remodelación del edificio de la estación de cargas del ferrocarril, el sistema de cambios y señalamiento es otro de los rubros importantes del emprendimiento, que deben considerarse.-

Finalmente, la iluminación de todo el sector será necesario encararla con torres de gran altura y artefactos de luminosidad acorde con el tipo de actividades que se desarrollan, para mantener en todo momento con adecuada visibilidad el área de interconexión de los distintos modos de transporte.-

De ésta forma se estima que éste punto de transferencia intermodal así organizado podrá operar con mayor eficiencia que la actual, atendiendo al tráfico de carga general, rollizos de madera, tubos de acero y contenedores.-

Respecto a éste último tipo de carga es dable remarcar que éste muelle de Puerto Campana puede captar una importante cantidad de vacíos como consecuencia del tráfico que existe a través del Puerto de Buenos Aires, en razón de estar el mismo conectado con el ferrocarril.-

PROPUESTA

Para modificar ésta situación debe pensarse en primera instancia en conectar el sector de playa de cargas ferroviario con el muelle portuario. Para ello se ha elaborado un anteproyecto ilustrativo que se acompaña, en el cuál se establecen las mínimas pautas para viabilizar la propuesta.-

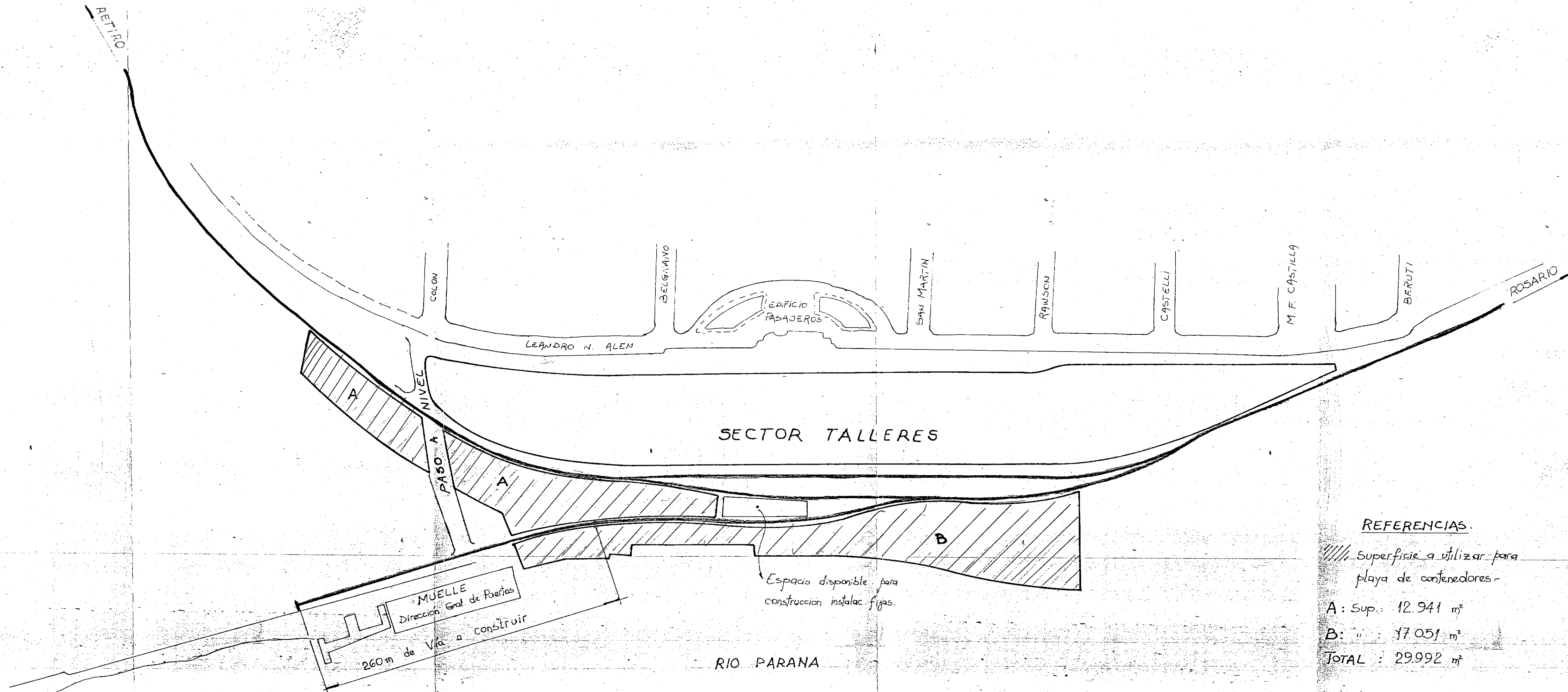
DETALLE DE LA PROPUESTA

Se han elegido las vías que tienen relación directa con el acceso y egreso a playa de cargas y se han suprimido otras que son ineficaces para la nueva operatoria, prolongando una de ellas en una longitud de aproximadamente 260 mt que permitirá el acceso necesario al muelle del Puerto.-

A su vez, existen otras vías que también deben levantarse para permitir lograr la configuración necesaria de una playa de contenedores. Dicha situación se ilustra en plano adjunto, señalado como área a utilizar en playa para contenedores.-

El resto de vías existentes de la playa de carga, si bien debe mejorarse el estado de su infraestructura, las mismas se estima conveniente y necesario mantenerlas porque permitirá un mejor y mayor desenvolvimiento de ésta nueva operatoria propuesta.-

Deberá tenerse presente para la interacción del modo ferroviario con el portuario el sistema de descarga de los contenedores en las playas proyectadas, como así también su trasbordo al área de izaje para la puesta de las mercaderías sobre los buques y viceversa.-



REFERENCIAS.

//// Superficie a utilizar para
playa de contenedores -

A: Sup.: 12.941 m²

B: " : 17.051 m²

TOTAL : 29.992 m²

ANTEPROYECTO INGRESO A PUERTO

ESTACION CAMPANA

Escala: 1:2000

INSTALACIONES

En virtud que las instalaciones existentes se encuentran obsoletas y en muy mal estado, es menester demoler las mismas y construir nuevas instalaciones acorde con el nuevo emprendimiento.-

Se propone un pequeño edificio administrativo/operativo de aproximadamente 150 m2, que incluye vestuario y sanitarios, que fue ubicado en el área para instalaciones fijas demarcada en el plano.-

Teniendo en cuenta que la iluminación actual es insuficiente, se propone la construcción de cuatro torres de aproximadamente 20 metros de altura con reflectores orientados.-

COMUNICACIONES

Deben interconectarse los edificios de la cabinas con el nuevo edificio a construir, tanto por comunicaciones ferroviarias, como así también por líneas telefónicas privadas, Movicom, etc. .-

PRESUPUESTO

a) Limpieza, desmalezado, nivelación de terreno, levantamiento de vías, demolición de instalaciones existentes.-

Incluye transporte de materiales, escombros, etc., debiendo quedar la playa totalmente libre de obstáculos.-

\$ 110.000

b) Construcción de 260 mts. de vía, tope en punta Sur, demolición de pavimento donde se emplazará, y todas las tareas necesarias para su normal funcionamiento. Incluye la totalidad de los materiales y mano de obra.-

\$ 120.000

c) Conservación de vías existentes en playa de cargas, reemplazo de durmientes y material chico. Incluye material y mano de obra, global estimado.-

\$ 180.000

d) Construcción de edificio para oficina, vestuario y sanitarios en playa de carga.-

\$ 95.000

e) Instalación de cuatro torres de iluminación incluyendo sus correspondientes reflectores, tendido de cables de alimentación.-

\$ 100.000

f) Comunicaciones, instalaciones de equipos entre cabinas y líneas de teléfonos privados. Global.-

\$ 5.000

g) Playa de Contenedores, movimiento de suelo, preparación de sub-base y base resistente, colocación carpeta de rodamiento concreto asfáltico en una superficie de 30.000 m2. Global.-

\$ 600.000

Monto total estimado

\$ 1.210.000

(No incluye IVA).

SISTEMA OPERATIVO

A fin de completar las recomendaciones para conformar una terminal ferropuertuaria multimodal se hace necesario definir las funciones básicas de la misma, a través de una simple enunciación de las operaciones que deben llevarse a cabo.-

Las mismas pueden resumirse de la siguiente manera:

- a) Transferencia desde y hasta el medio de transporte acuático.-
- b) Transferencia desde y hasta el vehículo terrestre ajeno a la terminal.-
- c) Almacenaje previo o posterior a la operación de carga o descarga respectivamente.-
- d) Recepción y entrega de las mercaderías transferidas a través de la Terminal.-
- e) Servicios complementarios, como por ejemplo;
de unitización de mercaderías (paletizado), de fraccionamiento, reembalaje, toma de muestras, etc., en el caso que la demanda de éstos servicios lo requiera.-

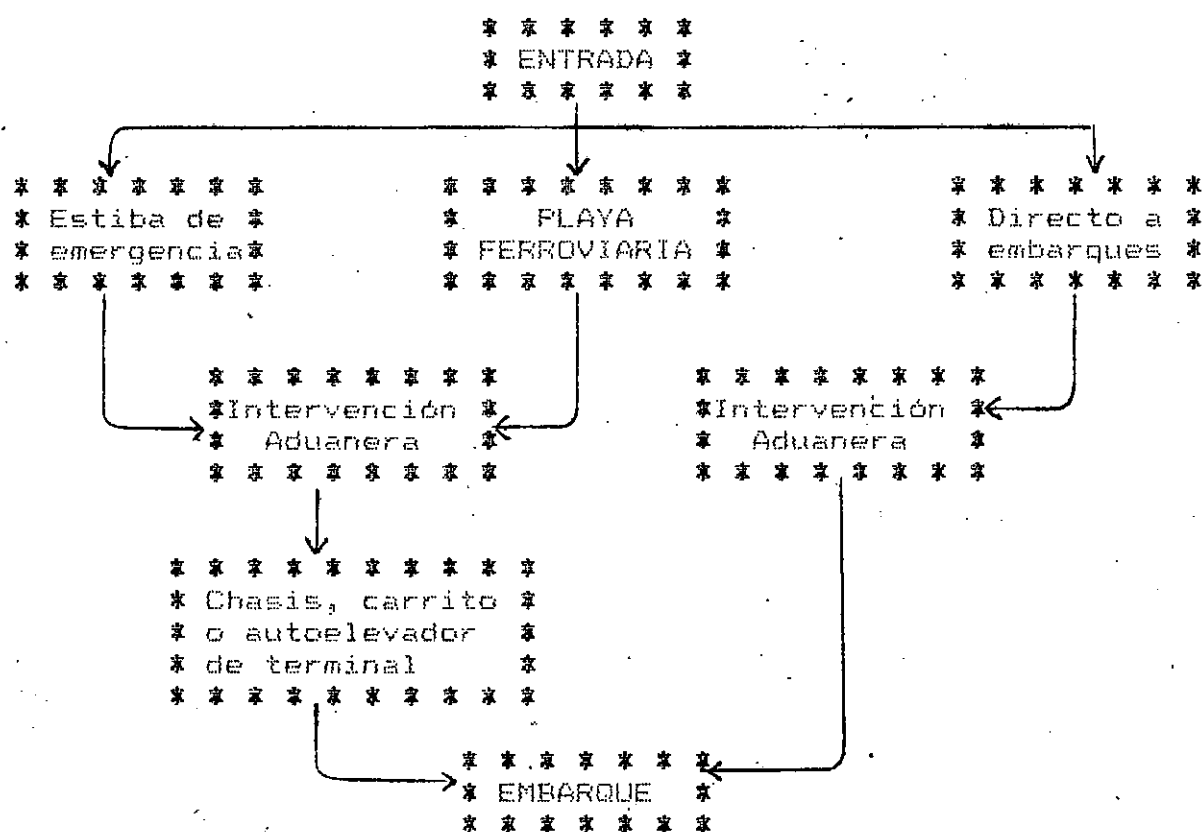
En los párrafos anteriores se ha hecho mención a la necesidad de contar con mayor superficie para la estiba de las mercaderías.-

Estas plazoletas, además de facilitar la operación de modernos equipos de manipuleo y el movimiento de unidades de carga, resultan aptas para una adecuada operación de buques RO-RO en caso de arribar éstos a Campana. Por tal motivo podrían utilizarse algunos de los extremos del muelle

existente que se propone prolongar adecuando los mismos a las características de las embarcaciones de ese tipo que, eventualmente, puedan arribar.-

Se ha estimado conveniente concebir el equipamiento de la Terminal en base al análisis de necesidades de carácter operativo de muelle, de la vinculación entre el mismo con la playa ferroviaria, plazóleta o algún otro destino y de las vinculadas al movimiento interno en los recintos destinados a la estiba transitoria de las cargas.-

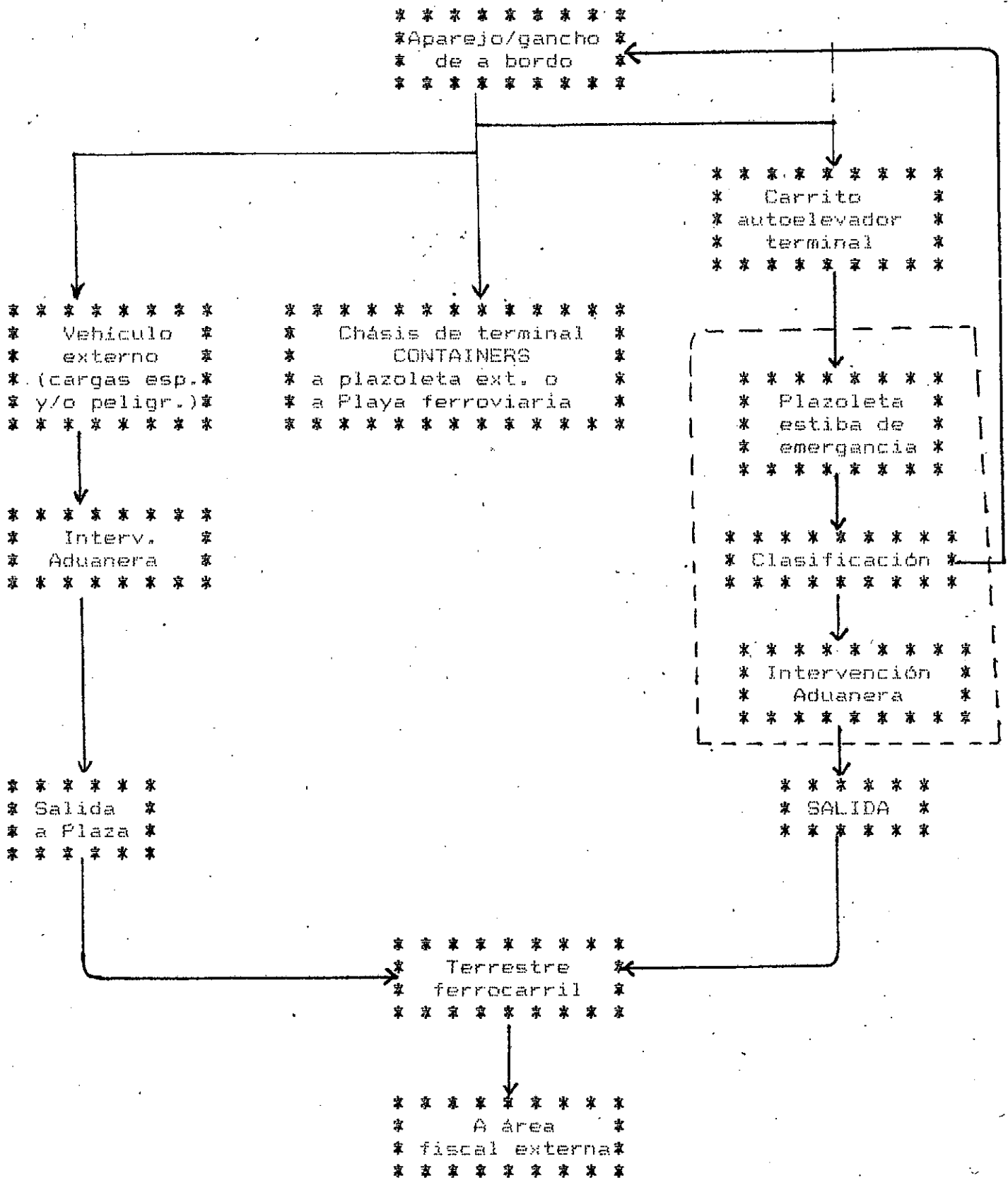
DESCARGA DE BUQUE



Entrada: Diferentes posibilidades.-

- 1) Terrestre (Camión).-
- 2) Por agua (Barcaza o buque).-
- 3) Por ferrocarril de playa ferroviaria.-

DESCARGA DE BUE



Así podemos decir que para la carga/descarga de buques se ha previsto la utilización de los equipos de a bordo, reforzados con el accionar de una grúa móvil de 40 tn. Para el traslado de la carga desde y hacia el muelle y desde las plazoletas de estiba y/o playa ferroviaria respectivamente, se puede definir la utilización de unidades Tractor-chassis, contando estos últimos con una capacidad portante de 30 tn., o de autoelevadores de diferentes capacidades (2,5 tn., 7 tn., y 14 tn.).-

El equipo o utilaje que debería contemplarse se resume en lo siguiente:

- Balanza para pesaje de camiones con cabezal electrónico de 20 tn. de capacidad con sus instalaciones complementarias.-
- Grúa sobre neumáticos de 40 tn. .-
- Unidades tractores y chassis de carga.-
- Autoelevadores de diversa capacidad.-
- Rampa móvil para operar con embarcaciones del sistema RO-RO con sus mecanismos correspondientes.-
- Equipos de prevención contra incendio con sus elementos complementarios.-

Una primera aproximación al conjunto ferroviario y portuario ubicado en la ciudad de Campana - conforme las descripciones que anteceden - nos señala que se trata de dos componentes, de dos sistemas estancos, sin conexión eficiente y cada uno de ellos con falencias notorias de infraestructura.-

En contraste podemos destacar que en los muelles privados las compañías que producen derivados del petróleo han puesto las cañerías necesarias desde las destilerías hasta la punta de muelle, marcando así una continuidad lógica entre el centro de producción y el transporte fluvial.-

Si resulta conveniente en una cadena de transporte asegurar la menor cantidad de operaciones de carga y descarga de la mercadería en tránsito, la simplicidad en el manejo operativo y de control administrativo de la misma y que importa también a la mayor seguridad de los valores transportados, la prolongación de las vías hasta el muelle - un tramo de apenas 260 metros -, resolvería la desarticulación de ambos sistemas, convirtiéndolos en un verdadero centro de transferencia.-

Podríamos efectuar todas las demás obras que se proponen, ampliación de depósito para contenedores, prolongación del muelle, optimización de la red ferroviaria, mejores comunicaciones, etc., pero el nivel de operatividad no cambiaría sustancialmente si no se prolongan hasta el fin del muelle las vías del ferrocarril. Este es el eje sobre el cual debe girar toda variación de la característica apuntada, esto es, un sistema de transporte quebrado por la falta de un reducido tramo de vías.-

En este orden -pensando convertir el complejo en un centro de transferencia -, la segunda prioridad a tener en cuenta es el desarrollo de playas de almacenamiento tanto para carga general como para depósito de contenedores llenos y vacíos..El aumento previsible del tráfico provocaría un casi inmediato taponamiento operativo por acumulación de la

carga en los predios portuarios y de propiedad de Ferrocarriles Argentinos. De ahí que el reordenamiento espacial y la infraestructura adecuada resulte imprescindible.-

Resumiendo: la colocación de vías y la ampliación y adecuación de playas de almacenamiento cambiará la naturaleza del complejo, convirtiéndolo en una verdadera bisagra entre el modo fluvial y el ferroviario, en lo que podría proponerse como una primera etapa.-

Desde la óptica de los requerimientos de inversión que se han explicitado, la primera reflexión es que la totalidad de las obras alcanza a la suma de \$ 5.510.000 aproximadamente, lo que resulta asimilable en función de la operatoria que se pondrá en marcha y de la optimización de los recursos ya instalados. Sin embargo, no aparece como necesario su erogación inmediata, ya que, como queda dicho, las obras podrán irse escalonando conforme a las necesidades del mercado o bien, de acuerdo a los objetivos propuestos.-

Este criterio otorgaría una elasticidad del perfil financiero del emprendimiento acorde a las disponibilidades del presupuesto provincial y/o de aquéllos aportes privados que puedan estar interesados en el desarrollo del proyecto.-

Por otra parte, la provisión de mano de obra para la construcción de las instalaciones necesarias y la remodelación de las existentes, no sería inconveniente mayor. La misma puede ser provista por la existente en la ciudad de Campana, tanto para los trabajos comunes como para los espe-

cializados, de acuerdo a lo especificado en los datos del censo del año 1980.-

Asimismo, estimando un movimiento importante en la modalidad de contenedores, se aprecia como necesaria la creación de un Centro de Instrucción para Operadores de Contenedores para preparar personal propio y de cargadores privados, para la correcta estiba de mercadería y manipuleo de contenedores.-

POSIBILIDADES FERROVIARIAS EN EL PUERTO

Como se podrá apreciar, Campana tiene una proyección futura óptima, toda vez que disponiendo de un acceso ferroviario, se podrán proyectar obras e infraestructuras con posibilidades de recepcionar tráfico del ferrocarril hacia el puerto y viceversa.-

Según lo analizado, surge como de principal importancia la construcción y apertura de una "playa ferroviaria" con capacidad para 250 vagones, para el tráfico de contenedores, los que, provenientes de las provincias de Salta y Córdoba, actualmente son transportados por el ferrocarril hasta el Puerto Buenos Aires por la firma Roman Maritima, con un volumen aproximado de 500 cajas mensuales.-

Con éste concepto operativo se lograría el beneficio en el reordenamiento del tráfico vial al Puerto de Buenos Aires, en razón de que el autotransporte competitivo al FF.CC. efectúa idéntico servicio.-

Existen amplias posibilidades entre el FF.CC. y el Puerto en la medida en que se lleven a cabo las obras necesarias.-

La estación Campana actualmente no posee locomotoras de maniobras debido a la exigua recepción de tráfico. Esto último se puede revertir rápidamente si se logra llevar a cabo en el Paraná Inferior la simbiosis ferro-fluvial.-

Sin embargo, sin minimizar un mercado casi capturado como el que se indica de 500 cajas mensuales, debe acotarse que en modo alguno agota las posibilidades ciertas que

ofrece el tráfico combinado o multimodal de contenedores. El mismo puede darse en la modalidad muelle a muelle (FCL/FCL), o bien muelle a muelle (LCL/LCL), o LCL agrupados.-

Estas modalidades que están extendidas en el mundo, no tienen, en la Argentina, el suficiente desarrollo, básicamente porque nuestra infraestructura portuaria no está adecuada para la operatoria de tráfico de contenedores. Tan es así, y con el fin de tomar un ejemplo cercano y que precisamente revaloriza las funciones que podría ocupar el puerto de Campana, el Puerto de Buenos Aires nos ofrece la siguiente situación:

- a) No tiene una Terminal de Contenedores.-
- b) No hay una Unidad Operativa diseñada específicamente para operar con contenedores.-
- c) La operatoria está regimentada por la R.C.: C.G.P. 59/A.G.P. 166/87, que determina el "Giro de Buques".-

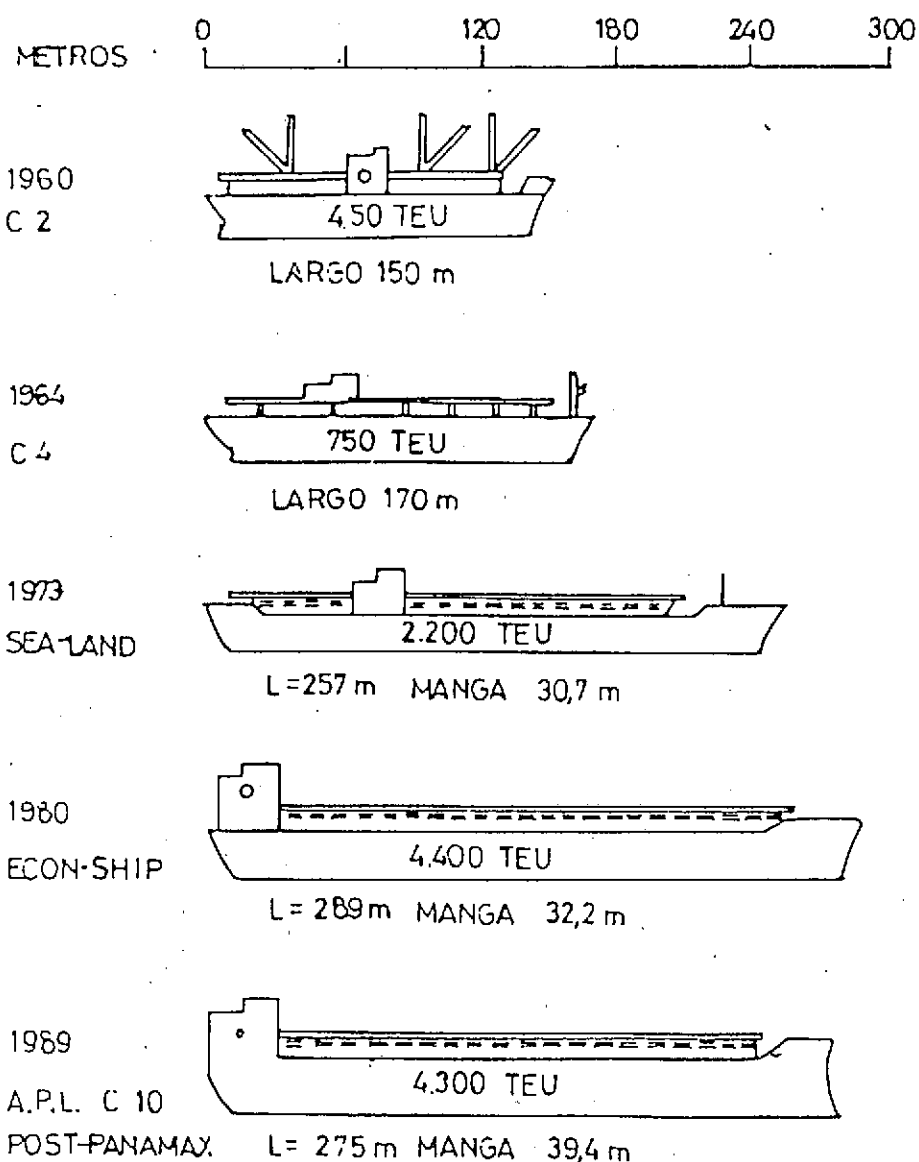
En función de ella tenemos:

- c.1) Dársena D tiene especialización para contenedores con Preferencia de Ataque Nº 1 .-
- c.2) Dársena B primera y B séptima con Preferencia de Ataque Nº 2 .-
- d) Las plazoletas tienen pavimento reforzado pero son muy angostas, no sirviendo como depósitos sino únicamente como lugar de clasificación de contenedores.-
- e) Esta exiguidad de espacio obliga a una rápida desocupación con dobles manipuleos y transporte y con el consiguiente aumento de costos.-

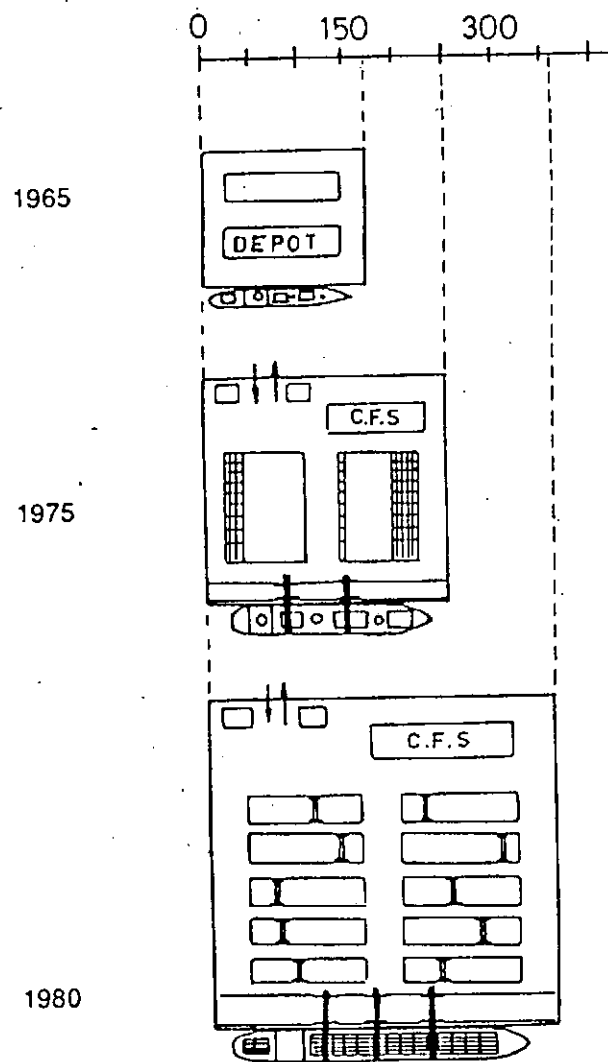
La creación de un Centro de Transferencia Fluvial Ferroviario en Campana a menos de 100 kilómetros aguas arriba conformaría una válvula de escape al aborotamiento que sufre el puerto de Buenos Aires, con el atractivo de un inmediato despacho hacia cualquier destino de la red ferroviaria, como se demostrará más adelante. La ampliación del muelle nos pondrá en aptitud para operar buques que admiten un calado de 28' con una eslora cercana a los 250 mts. semicargados.-

A continuación adjuntamos gráfico explicativo:-

II EVOLUCION TAMAÑOS BUQUES 1960/1990



EVOLUCION TERMINALES



CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES EN PLAYA DE PUERTO

El espacio físico para depósito y movimiento de los contenedores debe estar tan cerca de las inmediaciones del puerto como sea posible. Así se facilitará el movimiento de grúas porta-contenedores a las chatas ferroviarias, para que luego, éstas, ya cargadas, efectúen el viaje a sus destinos finales a lo largo del país, o a los países limítrofes.-

El espacio de depósito de contenedores será dividido en dos lugares:

- 1) Lugar para contenedores cargados.-
- 2) Lugar para contenedores vacíos.-

De esta forma se pueden agilizar las maniobras de carga y descarga de los mismos.-

En la playa ferroviaria del puerto tiene que haber lugar para efectuar la maniobra de armado del tren, el que debe quedar listo para tomar la ruta correspondiente. En el ramal Mitre éstas rutas pueden ser Buenos Aires, Rosario, Santa Fé, Córdoba, Santiago del Estero, o Tucumán indistintamente.-

Una vez concluida la maniobra de armado del convoy, es recomendable que el mismo, para garantizar su corrida sin inconvenientes, sea traccionado por locomotoras G.T. 22 C.W.-

CONTAINER - MEDIDAS

Y

TOLERANCIAS A 20 GRADOS C.

SERIE	I	LONGITUD		I	ALTURA		I	ANCHO		I	PESO BRUTO		I
	I	mm Toler		I	mm T.		I	mm Toler		I	Kg.		I

1 A	I	12.192	0/-10	I	2.438	0/-5	I	2.438	0/-5	I	30.480		I
	I			I			I			I			I

1 A A	I	"	"	I	2.591	"	I	"	"	I	"		I
	I			I			I			I			I

1/1 B	I	9.125	"	I	2.438	"	I	"	"	I	25.400		I
	I			I			I			I			I

1 B B	I	"	"	I	2.591	"	I	"	"	I	"		I
	I			I			I			I			I

1 C	I	6.058	0/-6	I	2.438	"	I	"	"	I	20.320		I
	I			I			I			I			I

1 C C	I	"	"	I	2.591	"	I	"	"	I	"		I
	I			I			I			I			I

1 D	I	2.991	0/-5	I	2.438	"	I	"	"	I	10.160		I
	I			I			I			I			I

Para ésto el ferrocarril cuenta con chatas específicas en las cuales, por sus dimensiones, se pueden cargar containers de cualquier medida existente.-

Creemos conveniente antes de proseguir dar una idea general de todos los factores que se mueven atrás de un contenedor y que nos ayudará a comprender su efecto integrador en el medio que se sitúa y la exigencia de adecuación tecnológica y de gestión, que conlleva.-

ACTIVIDADES DE APOYO

Esta es la parte del sistema que ha recibido la menor atención de las autoridades, probablemente por no haber entendido la enorme importancia de cada uno de sus componentes.-

Alrededor del contenedor se ha formado en el mundo desarrollado un complejo sistema integrado, del cual la operación portuaria es simplemente un eslabón, que ha dejado de ser la parte más importante.-

El buen funcionamiento global depende de las actividades de apoyo que se desarrollan en:

- 1) Depósitos para contenedores vacíos.-
Talleres de Reparación/Mantenimiento de contenedores frigoríficos.-
- 2) Playas para Consolidación/Llenado de contenedores.-
- 3) Terminales interiores de cargas.-
Puertos secos/Depósitos Fiscales Privados.-

4) Transportes: Vial, Ferrocarril y Fluvial.-

Estaciones de transferencia con adecuados
equipos de manipuleo.-

5) "Logística"/"Seguimiento".-

Para obtener resultados satisfactorios en un "tráfico contenedorizado", tanto en el orden operativo como económico, se requiere que cada una de estas actividades esté bien organizada.-

Todas deben complementarse perfectamente si se quiere aprovechar al máximo los beneficios que ofrece el contenedor.-

Todas están totalmente interrelacionadas entre sí y deben desarrollarse armónicamente.-

Si falla una parte del conjunto, el sistema no funciona bien.-

En este sentido falta mucho todavía en la Argentina especialmente en el interior del país, donde todavía no ha penetrado suficientemente el contenedor. Solamente en un pequeño círculo alrededor de Buenos Aires se puede hablar de un "sistema" que está integrado en forma relativamente satisfactoria.-

Sin duda, esto se debe a la falta de claridad en los objetivos de los últimos gobiernos en lo que se refiere a política portuaria y de transportes con el uso de contenedores.-

La actividad requiere que las autoridades fijen en forma clara su posición sobre algunos puntos básicos.-

Todavía se necesita introducir muchas mejoras para adecuarse a las necesidades del futuro inmediato, tanto del interior como para la zona del Gran Buenos Aires.-

El funcionamiento del sistema reclama la existencia de Terminales Interiores de Carga (Inland Clearance Depots) con sus almacenes de contenedores vacíos, como los hay en todos los continentes.-

Estos se deben formar alrededor de los Depósitos Fiscales Privados que deben ejercer una función importante en el sistema de apoyo.-

La Aduana ha tenido una política errática al respecto y ultimamente ha restringido excesivamente estas actividades, lo que podrá tener nefastas consecuencias para el desarrollo normal que se requiere para el futuro inmediato.-

La Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas ha dedicado su atención a este tema en su estudio CEPAL/S 1223 de 1983. En el capítulo "La recepción y manipulación de la carga" dice:

"Aparte de la modificación de los conceptos de transporte, originada en gran medida por el uso siempre creciente de contenedores, hay que considerar que también ha cambiado el papel histórico de los puertos.-

En la actualidad, en los casos en que los puertos utilizan los servicios de Terminales Interiores de Cargas (TIC) para consolidar y desconsolidar la carga, llenar y vaciar los contenedores y propor-

cionar otros servicios complementarios, tales como aduanas, bancos, seguros, transporte terrestre, almacenamiento, despacho de la carga, etc., éstos se han convertido principalmente en canal de comunicación entre el transporte marítimo y el terrestre."

Para concretar la formación de un buen sistema se requieren inversiones. Sobre éste tema la UNCTAD publicó varios documentos, como ser UNCTAD - TD/B - C 4/238.-

Ciertamente el transporte multimodal de contenedores está legislado por las disposiciones de la Dirección General de Aduanas, por las resoluciones de la Administración General de Puertos y las resoluciones de Ferrocarriles Argentinos que adjuntamos. A pesar de una más o menos precisa determinación de toda la operatoria, precios y régimen legal se producen inconvenientes, fruto de la falta de infraestructura que corresponde.-

Hemos relatado la inexistencia de una Unidad Operativa de Contenedores en el Puerto de Buenos Aires, la poca disponibilidad de muelles y los espacios angostos de almacenamiento que encarecen el costo. Pero ésta descripción no nos da una idea acabada de las dimensiones del problema. Para ello describimos lo sucedido en el Puerto de Buenos Aires en la década del '80 y que, como no se han tomado las medidas del caso, puede repetirse en nuestros días.-

Una reseña de lo ocurrido con los Depósitos Fiscales Privados, locales, cuya existencia es primordial dentro del sistema, puede dar luz sobre el tema. Esta historia

comenzó en el '80 cuando la importación llegó a límites casi nunca conocidos y se tapó literalmente el puerto de Buenos Aires con contenedores, a tal punto que hacía **peligrar la posibilidad de seguir funcionando como puerto.**-

Después de haberse llenado las plazoletas pavimentadas de la A.G.P., se comenzaron a llenar las calles del puerto. Cuando éstas estaban colmadas, se fueron colocando contenedores en parrillas del ferrocarril y finalmente en cuanto baldío había. En éstos lugares, se hundían máquinas y contenedores en el barro, en operaciones peor que lastimosas.

Ante la grave situación, la Capitanía General de Puertos, convenció a la Aduana que la única alternativa que quedaba para solucionar en parte el problema, era sacar cuanto antes los contenedores del puerto.-

Es así que se citó en plena época de vacaciones (principios de Febrero del '80) a tres importantes Operadores de Cargas del Puerto de Buenos Aires y prácticamente se les obligó a buscar una solución inmediata al problema. Esta se encontró con la habilitación de Depósitos Fiscales Privados fuera del puerto. Las tres empresas tenían que cumplir con una larga lista de requisitos para la habilitación de los predios, que sin embargo se dieron en forma precaria y por tan sólo 6 meses.-

Una vez que éstos depósitos comenzaron a funcionar respondiendo a las exigencias de la Aduana y con inversiones de cierta importancia, en forma inexplicable, la Aduana fue dando permisos en "serie", aún a empresas fuera de la actividad, en terrenos que no reunían ni lejos sus propios requisitos mínimos para tal operación.-

En realidad, ésta actitud no tenía explicación pues hubiera sido lógico que al haberse solucionado gran parte del problema y cuando ya no quedaba una necesidad apremiante, se mantendrían las exigencias iniciales.-

En cierto momento existían mas de 13 empresas con autorización, algunas en simples potreros y se empezó a hablar de la "proliferación" de Depósitos Fiscales Privados.-

Entonces la Aduana decidió llamar a una licitación para reducir la excesiva cantidad de depósitos privados que ella misma misma había creado, por no respetar sus propias reglas.-

El pliego de condiciones se hizo tan complicado y tan divorciado de la práctica que se fue aplazando "sine die" y nunca se realizó.-

Mientras tanto, la Aduana fue prolongando las autorizaciones por periodos de 6 meses, en algunos casos con la cláusula "por última vez hasta tener los resultados de la licitación".-

Con éstos procedimientos que imposibilitan auténticas inversiones, no se crea un eficiente SISTEMA DE TRANSPORTES, PUES DE ESTO SE TRATA EN DEFINITIVA.-

Cuando las importaciones se redujeron, los oportunistas que habían aparecido como hongos sin hacer inversiones que sí tenían que hacer los primeros permisionarios serios, desaparecieron en la misma forma en que aparecieron.

Finalmente quedaron en 1984 solamente 4 Depósitos Privados operando, todos de las primeras empresas que recibieron autorización (2 de ellas fueron las llamadas originalmente por la Capitanía para 'aportar' soluciones en Feb. del '80) .-

En 1984 la Aduana canceló todos los permisos de los Depósitos Fiscales Privados para cargas de Importación.-

Sea dicho de paso, esto significó un gran aumento de costos para los importadores, pues las tarifas de almacenaje que cobraban los Depósitos Fiscales Privados fueron mucho más bajas que las de A.G.P. y en algunos casos no llegaban a la mitad.-

Desde 1984 hasta principios de 1990 continuó en funciones sólo un Depósito Fiscal Privado que había solicitado oportunamente autorización para cargas de exportación únicamente.-

Cuando la empresa se mudó a un predio mejor, sorpresivamente la Aduana le negó el permiso.-

Al cancelar sus permisos, se volvió al monopolio del Estado y del Puerto de Buenos Aires, que tanto ha perjudicado a nuestro Comercio Exterior.

Veremos ahora brevemente los "componentes" del "sistema de apoyo".-

DEPOSITOS PARA CONTENEDORES VACIOS (DEPOTS)

Un depósito de contenedores vacíos no es simplemente un lugar donde se hacen grandes pilas de contenedores, como creen algunos. Forman un importante eslabón en la

"logística" del sistema. Su función debe ser la de clasificación según varios parámetros que dependen de las exigencias de cada cliente. Sus registros e informes son imprescindibles para la planificación de las operaciones.-

En todos los casos se deben apartar contenedores que requieran reparación. También sirven para otra importante misión: la de preparación de los contenedores para los próximos usos.-

Estas tareas pueden ser limpieza, quitar las etiquetas de usos anteriores, lavado, fumigación y preparación de la temperatura de contenedores frigoríficos, cuyo uso tiene un constante incremento, especialmente del tipo "PORT HOLE" (OJO DEL BUEY).-

Casi todos los depósitos de contenedores vacíos del país están situados todavía alrededor del puerto de Buenos Aires, la mayoría incluso en terrenos aldeaños al mismo.-

Hay algunos depósitos de armadores en puertos como Bahía Blanca y Madryn. Hay unos pocos depósitos en el interior del país (ELMA-Córdoba).-

De todo lo expuesto se infiere que la puesta en funcionamiento del Centro de Transferencia Multimodal en Campana, no sólo cambiará la naturaleza de los conjuntos ferroportuarios sino que incidirá en todo el comercio, transporte, situación de tierras fiscales y particulares de la comunidad.-

La eventualidad de la instalación de Depósitos Fiscales Privados, en tierras provinciales o municipales, es una

alternativa a tener muy en cuenta en el corto plazo, para la clasificación y almacenamiento de contenedores cargados o vacíos. Desde ésta perspectiva la incorporación de ésta actividad a la ciudad de Campana requeriría de la colaboración instrumental del Municipio y, creemos, del beneplácito de sus autoridades.-

P A R Q U E T R A C T I V O

FORMACIONES FUERA DE PUERTO

TIPO DE LOCOMOTORAS:

Para formaciones fuera de Puerto, se considera necesario a los efectos de garantizar la corrida de un tren con la mayor seguridad y potencia exigidas, la utilización de locomotoras G.T. 22 C.W. en la trocha ancha (1.676 mts.), y locomotoras G.T. 22 C.V. para trocha media (1.435 mts.) .-

Características:

Algunas de sus características principales son:

- a) Motor Diesel de 12 cilindros y 2 tiempos, con entrega al Generador Principal para efectos tractivos de una potencia de 2.250 H.P. .-
- b) 6 motores Eléctricos de Tracción, que desarrollan una velocidad máxima de 140 km./h .-
- c) Relación de engranaje: 58/19 .-
- d) Velocidad mínima continua a plena potencia de 26,4 km / h. con máximo tonelaje a 900 r.p.m. .-
- e) Altura máxima del rodado 1.016 mm .-
- f) El frenado de la locomotora en forma independiente, lo produce a través de 4 cilindros de freno con zapata simple de fundición de hierro.-
- g) El peso total de la unidad es de 108 toneladas.-

Estas locomotoras pueden ser operadas en forma independiente o acopladas en tándem con otra unidad, teniendo la ventaja de ser controladas desde una sola unidad (titular) a través de los cables de conexión, pudiendo traccionar un máximo de 300 ejes; máximo permitido por la ley Nro. 2.873 de FFCC, y el máximo tonelaje.-

Estas unidades para vía principal son comandadas por un conductor y un ayudante.-

Por todas las características de fabricación de ésta locomotora de origen norteamericano (General Motors) es que ofrece en un 80 % pocas fallas de tipo mecánico y/o eléctrico.-

TIPO DE LOCOMOTORA CONVENIENTE

PARA

MANIOBRAS EN PLAYAS PORTUARIAS

Uno de los tipos de locomotora que ha llegado al país para uso en maniobras, es el Loco-Tractor. Esta es una unidad con las siguientes características:

- a) Un motor Diesel de 318 H.P. a 2.100 r.p.m., de fácil maniobrabilidad, visibilidad casi total para la marcha adelante (capo largo), y visibilidad total en marcha atrás (capo corto).-
- b) Control de aceleración y freno en ambos lados de la cabina de conducción, por lo tanto, esta unidad es de conducción UNIPERSONAL. Además está provista de un sistema de detención automática por "hombre muerto", lo que, en caso de accidente o error humano en 5 segundos, a partir del momento en que se suelta el botón, detiene a la unidad.-
- c) Freno continuo y automático de vacío y aire comprimido y freno independiente para poder maniobrar y frenar solo la locomotora cuando se lo requiera.-
- d) Se pueden llevar, para cambiar de vía, vehículos cargados con máximo tonelaje y con mínimo esfuerzo. La cantidad aproximada es de 15 vehículos de

4 ejes, lo que dá 60 ejes con 60 toneladas por vehículo y un total aproximado de 900 toneladas en fácil maniobrabilidad.-

e) Pequeñas dimensiones de su motor, lo que facilita el uso de éste tipo de locomotoras, como así también el ahorro de combustible, el fácil manejo y el ahorro de una persona a bordo lo que es prescindir del ayudante de conductor.-

Además de lo dicho de éste tipo de máquina, tiene otra ventaja y es que lo bajo de su rodado le brinda mayor adherencia.-

Todas éstas características hacen a ésta máquina sumamente recomendable para las playas de maniobras ferroviarias y especialmente, en playas de maniobras portuarias.-

COMUNICACION DESDE PUERTO CAMPANA

CON LAS

DISTINTAS LINEAS FERREAS

Como ya explicamos, desde Campana hay comunicación directa con Capital Federal y su puerto, por la línea Mitre; de aquí se puede ir a cualquiera de las otras líneas.

Por ejemplo : Por el ferrocarril Roca nos podemos comunicar vía Temperley con el Ferrocarril Sarmiento, desde éste por Haedo también nos comunicamos con el ferrocarril San Martín. Ambas líneas tienen playas de maniobras en Haedo y Santos Lugares respectivamente; playas éstas que servirían para las maniobras de carga y descarga de contenedores.-

Los ferrocarriles citados arriba tienen trocha ancha, es decir que el ancho entre sus vías es de 1,676 mts.-

En el caso del ferrocarril Belgrano, de trocha angosta (de 1,00 mts.), éste se comunica con el resto de las líneas en Capital Federal; pero para ir al norte de nuestro país, partiendo del puerto Campana por la línea Mitre, se comunican ambas en Rosario (Santa Fé). Por último el ferrocarril Urquiza de trocha media (1,435 mts.) se comunica también con todos en Capital Federal, pero con el Mitre desde Campana mucho más cerca por la estación Zárate.-

LINEA MITRE

MATERIAL RODANTE NECESARIO PARA EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES

El convoy debe ir provisto de 50 % de freno continuo de aire comprimido. Al tiempo real de recorrido que tenga el carguio, hay que agregarle el tiempo necesario para realizar en distintas paradas, la revisión del tren (R.T.), y el relevo del personal de conducción (R.F.). Ambas maniobras se efectúan en alrededor de 30 minutos. Por último, donde corresponda, se debe hacer la clasificación de la formación (C.F.) y el control técnico de formación y locomotora. Estas dos últimas tardarían aproximadamente entre 1,30 y 2,00 hs. .

La clasificación de la formación se realiza en los carguios, que llevan mercadería para diferentes terminales.- Si toda la carga va a la misma terminal, esto trae aparejado un ahorro de aprox. 2 hs., ya que se evita la clasificación de la formación (Directos).-

En Rosario se tardan 2 horas más para hacer todo lo anterior (4 horas en total), ya que, al ser utilizada la misma vía para la entrada y para la salida se deben invertir los frenos y el furgón para dar vuelta el convoy.-

Se ha establecido para el presente informe el número de 50 chatas para la rápida comprensión de lo aquí expuesto, pero en realidad por ley no es permitido llevar más de 184 ejes, o sea, 45 chatas (4 ejes c/u) más el furgón.-

El furgón pesa 25 Tn., las chatas 16 Tn. y en cada una puede llevarse solamente una caja (container) grande, de 12 mts., una grande y una chica de 6 mts., o tres cajas chicas. Los contenedores vacíos pesan 2 Tn. .-

El peso de los contenedores grandes cargados es de 44 Tn. y el de los contenedores chicos de 22 Tn.. Como cada vagón pesa 16 Tn. vacío, cargado con un contenedor grande su peso total sería de 60 Tn. .-

El juego de 45 chatas, sería cargado en playa puerto Campana por medio de Clark y otro tipo de equipos; en un tiempo aproximado de 8,00 a 12.00 hs. como tope.-

Cualquiera sea su destino, el tren armado sale de Campana llevando 45 contenedores grandes 1 A A, uno por chata, con un peso de 2.700 toneladas y 184 ejes. Con la misma cantidad de ejes pero llevando 3 containers chicos cada chata, se llega a un peso de 3.700 Tn. .-

TRAYECTO: CAMPANA / CORDOBA .-

Locomotora G.T. 22 C.V. .-

Juego de 45 chatas portacontenedores, cargan aproximadamente en 8.00 hs. .-

Se comienza a cargar a las 6.00 Hs. y se termina a las 14.00 Hs.

LUNES

CAMPANA: Salida.....14.00 Hs.

Baradero:.....17.00 Hs. C.P. y R.T. (30')

" Sale.....17.30 Hs.

Rosario:.....23.30 Hs. C.P., R.T. y C.F.
(4.00 Hs.)

MARTES

Rosario: Sale..... 3.30 Hs.

Villa María:.....11.30 Hs. C.P. y R.T. (30')

" " Sale.....12.00 Hs.

CORDOBA:.....16.00 Hs.

Si la carga va a cualquier ciudad que no tenga ferrocarril (Río Primero p.ej.), se debe descargar el convoy y cargar en camión en estación Córdoba, lo que demoraría unas 12 Hs. como máximo.-

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA CORDOBA

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / C O R D O B A

	I	I	I	I	
Km.	I	Estación	I	Atención	I
	I		I		I
	I		I		I
0	I	CAMPANA	I	Permanente	I
	I		I		I
	I		I		I
76	I	Baradero	I	"	I
	I		I		I
	I		I		I
265	I	Rosario	I	"	I
	I		I		I
	I		I		I
515	I	Villa María	I	"	I
	I		I		I
	I		I		I
665	I	CORDOBA	I	"	I
	I		I		I

TRAYECTO: Campana / Santa Fé.-

Locomotora G.T. 22 C.V. o G.R. 12 .-

Juego de 45 chatas portacontenedores, cargan aproximadamente en 8,00 hs. .-

Se comienza a cargar a las 6.00 Hs. y se termina a las 14.00 Hs.

LUNES

CAMPANA: Salida.....14.00 Hs.

Baradero:.....17.00 Hs. C.P. y R.T. (30')

" Sale.....17.30 Hs.

Rosario:.....23.30 Hs. C.P., R.T. y C.F.
(4,00 Hs.)

MARTES

Rosario: Sale..... 3.30 Hs.

Irigoyen..... 5.00 Hs. C.P., R.T. e inversión
(2,00 Hs.)

" " Sale..... 7.00 Hs.

SANTA FE:.....10.30 Hs.

Si desde Santa Fé la carga va a cualquier ciudad que no tenga ferrocarril se debe descargar el convoy y cargar en camión en ésta estación lo que demoraría unas 12 Hs. como máximo.-

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA SANTA FE

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / S A N T A F E

	I		I		I		I
Km.	I	Estación	I	Atención	I	Línea	I
	I		I		I		I
	I		I		I		I
0	I	CAMPANA	I	Permanente	I	Mitre	I
	I		I		I		I
76	I	Baradero	I	"	I	"	I
	I		I		I		I
265	I	Rosario	I	"	I	"	I
	I		I		I		I
355	I	Irigoyen	I	"	I	"	I
	I		I		I		I
441	I	SANTA FE	I	"	I	"	I
	I		I		I		I

TRAYECTO: CAMPANA / SANTIAGO DEL ESTERO

Locomotora B.T. 22 C.V. .-

Juego de 45 chatas portacontenedores, cargan aproximadamente en 8,00 hs. .-

Se comienza a cargar a las 15.00 Hs. y se termina a las 23.00 Hs.

LUNES

CAMPANA: Salida.....23.00 Hs.

MARTES

Baradero:..... 2.00 Hs. C.P. y R.T. (30')

" Sale..... 2.30 Hs.

Rosario:..... 8.30 Hs. C.P., R.T. y C.F.
(4,00 Hs.)

" Sale.....12.30 Hs.

Ceres:.....21.00 Hs. C.P. y R.T. (30')

" Sale.....21.30 Hs.

Miércoles

LA BANDA (Sgo.del Estero)... 4.00 Hs.

En Santiago hay que sumar 12,00 Hs. para la descarga, y, si la carga va hacia ciudades del interior de la provincia, de aquí debe cargarse a los camiones que la llevarán a éstas.-

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA SANTIAGO DEL ESTERO

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / S A N T I A G O

*	*	I	I	I	*
*	Km.	I	Estación	I	Atención
*		I		I	Línea
*	*	*	*	*	*
*	0	I	CAMPANA	I	Permanente
*		I		I	Mitre
*		I		I	
*	76	I	Baradero	I	"
*		I		I	"
*		I		I	
*	265	I	Rosario	I	"
*		I		I	"
*		I		I	
*	613	I	Ceres	I	"
*		I		I	"
*		I		I	
*	938	I	SANTIAGO	I	"
*		I		I	"
*	*	*	*	*	*

TRAYECTO: CAMPANA / TUCUMAN

Locomotora G.T. 22 C.V. .-

Juego de 45 chatas portacontenedores, cargan aproximadamente en 8,00 hs. .-

Se comienza a cargar a las 15.00 Hs. y se termina a las 23.00 Hs.

LUNES

CAMPANA: Salida.....23.00 Hs.

MARTES

Baradero:..... 2.00 Hs. C.P. y R.T. (30')

" Sale..... 2.30 Hs. .

Rosario:..... 8.30 Hs. C.P., R.T. y C.F.
(4,00 Hs.)

" Sale.....12.30 Hs.

Ceres:.....21.00 Hs. C.P. y R.T. (30')

" Sale.....21.30 Hs.

Miércoles

La Banda..... 4.00 Hs.

" Sale..... 4.30 Hs.

TUCUMAN.....11.30 Hs.

En Tucumán hay que sumar 12,00 Hs. para la descarga y se puede hacer el cambio de trocha al ferrocarril Belgrano, ya que no sólo hay vía paralela, sino grúas portacontenedores LANSER & BOSCH, que son específicas para pasar los contenedores de chatas de una trocha a otras de distinta trocha.-

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA TUCUMAN

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / T U C U M A N

Km.	Estación	Atención	Línea
0	CAMPANA	Permanente	Mitre
76	Baradero	"	"
265	Rosario	"	"
613	Ceres	"	"
938	La Banda	"	"
1099	TUCUMAN	"	"

TRAYECTO: CAMPANA / MENDOZA y/o SAN JUAN.-

Locomotora G.T. 22 C.V. .-

Juego de 44 chatas portacontenedores, cargan aproximadamente
en 8,00 hs. .-

Se comienza a cargar a las 22.00 Hs. y se termina a las
6.00 Hs. .-

LUNES

CAMPANA: Salida..... 6.00 Hs.

Villa Constitución.....10.30 Hs. (*)

" " Sale.....11.00 Hs.

Venado Tuerto.....15.00 Hs. C.P. y R.T. (30'). Aquí
se pasa a la línea Gral
" " Sale.....15.30 Hs. San Martín.-

Rufino:.....18.00 Hs. C.P. y R.T. (30')

" Sale.....18.30 Hs.

Huinca Renanco.....23.40 Hs. C.P. y R.T. (30')

" " Sale..... 1.10 Hs. del Martes

(*) En Empalme Villa Constitución se invierte la marcha, para
pasar al ramal que va desde aquí hacia Venado Tuerto;
ésto lleva 30 minutos aprox. .-

MARTES

Batavia:..... 4.40 Hs. C.P. y R.T. (30').

" Sale..... 5.10 Hs.

Monte Coman.....11.10 Hs. C.P., R.T. y revisar la
locomotora (1,00 Hs.)

" " Sale.....12.10 Hs.

Palmira.....19.10 Hs. C.P. y R.T.

MENDOZA.....20.40 Hs.

SAN JUAN..... 2.40 Hs. del Miércoles.-

Si es directo, si parte de la carga es para Mendoza, en ésta se debe hacer la C.F. por lo que al horario de llegada a San Juan hay que sumarle 1 hora.-

En Mendoza o en San Juan, según cuál sea la estación terminal hay que sumar 12 Hs. para la descarga, y si la carga va hacia ciudades del interior de la provincia, a las que no llega el ferrocarril, se deberá cargar la misma en camiones que la llevarán a éstas.-

Se va por Huinca Renanco (que es más largo) y no por vía general, para evitar el fraccionamiento en zonas de altura.-

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (Km. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA MENDOZA Y SAN JUAN

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

CAMPANA / MENDOZA - SAN JUAN

Km.	Estación	Atención	Línea
0	CAMPANA	Permanente	Mitre
201	Villa Const.	"	"
379	Venado Tuerto	"	Llega por Mitre. Sale por San Mar.
494	Rufino	"	San Martín
666,200	Huinca Renancol	"	"
790	Batavia	"	"
996,5	Monte Coman	"	"
1198,6	Palmira	"	"
1233,1	MENDOZA	"	"
1389,5	SAN JUAN	"	"

LINEA ROCA

MATERIAL RODANTE NECESARIO PARA EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES

Idem línea Mitre (para todas las líneas). El convoy carga en Campana y de aquí a puerto Buenos Aires para desde éste pasar a la Línea Roca. En puerto cambia la locomotora del Mitre (GT 22) por pilota del puerto, en Empalme Norte vuelve a cambiar loc. por pilota del Roca y en Km. 5 cambia nuevamente la locomotora por una General Motors (GT 22), que lo llevará a destino final.-

Este trayecto es igual para cualquier punto de la línea Roca que se quiera tocar desde los puertos del Paraná inferior. Se sale de puerto Campana (Línea Mitre con locomotora GT 22) y por el puerto de Buenos Aires se llega a Casa Amarilla (Línea Roca).-

En éste trayecto lo que se cambia es la locomotora y el personal de una línea a otra.-

TRAYECTO

Campana (Línea Mitre) / Casa Amarilla (Línea Roca).-

Locomotora G.T. 22 C.V.

Juego de 45 chatas portacontenedores, cargan aproximadamente en 8,00 Hs. .-

Se comienza a cargar a las 0 Hs. y se termina a las 8.00 Hs.-

LUNES

CAMPANA:Salida..... 8.00 Hs. Locomotora del Mitre.

Pto. BS. AS.....11.00 Hs. C.P.y Loc.del Pto.(30')

" Sale.....11.30 Hs.

Empalme Norte(Roca).....12.00 Hs. C.P.y Loc.del Roca(30')

" Sale.....12.30 Hs.

CASA AMARILLA.....13.00 Hs. C.P., R.T. y se pesa el
convoy.-

" " Sale.....14.00 Hs.

Desde Casa Amarilla se sigue a Km. 5 y de aquí a cualquier parte de la línea.-

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA CASA AMARILLÁ

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / C A S A A M A R I L L A
=====

Km.	Estación	Atención	Línea
0	CAMPANA	Permanente	Mitre
85	Pto. Bs. As.	"	Puerto
86	Empalme Norte	"	Roca
88	CASA AMARILLA	"	"

TRAYECTO: Campana / Bahía Blanca y/o Neuquén.-

Continúa el día Lunes a partir de Casa Amarilla.-

LUNES

Km. 5 :Salida.....14.35 Hs. Cambia Loc. y personal.
" Sale.....15.40 Hs.
Cañuelas.....17.17 Hs. No para.-
Las Flores.....20.39 Hs. C.P. y R.T. .-
" Sale.....21.15 Hs.

MARTES

Olavarría..... 1.10 Hs. C.P. y R.T. .-
" Sale..... 2.00 Hs.
Laprida..... 4.30 Hs. No para.-
Pringles..... 6.30 Hs. C.P. y R.T. .-
" Sale..... 7.30 Hs.
Spurr.....11.45 Hs. No para.-
BAHIA BLANCA SUD.....12.30 Hs. C.P. y R.T. .-
" Sale.....13.30 Hs.
Río Colorado.....19.30 Hs. C.P. y R.T. (60').-
" Sale.....19.30 Hs.

Miércoles

Darwin..... 1.50 Hs. C.P. (10').-
" Sale..... 2.00 Hs.
Allen..... 8.00 Hs. No para.-
NEUQUEN CARGAS..... 9.00 Hs.

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA BAHIA BLANCA Y NEUQUEN

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / B A H I A - N E U Q U E N

=====

Km.	I	Estación	I	Atención	I	Línea
0	I	CAMPANA	I	Permanente	I	Mitre
90	I	Km. 5	I	"	I	Roca
263,9	I	Las Flores	I	"	I	"
417,4	I	Olavarria	I	"	I	"
504,5	I	Laprida	I	"	I	"
575,3	I	Pringles	I	"	I	"
725,3	I	BAHIA BLANCA	I	"	I	"
892,9	I	Rio Colorado	I	"	I	"
1070,6	I	Darwin	I	"	I	"
1279,1	I	NEUQUEN	I	"	I	"

TRAYECTO: Campana / Mar del Plata.-

Continúa el día Lunes a partir de Casa Amarilla.-

LUNES

Km. 5 :Llega.....14.35 Hs. Cambia Loc. y personal.
" Sale.....15.40 Hs.
Brandsen.....17.10 Hs. R.T. (30').-
" Sale.....17.40 Hs.
Altamirano.....18.35 Hs. C.P. (25).-
" Sale.....19.00 Hs.
Chascomús.....19.50 Hs. No para.-
Sevigne.....21.25 Hs. C.P. (15').-
" Sale.....21.40 Hs.
Maipú.....23.45 Hs. No para.-

MARTES

MAR DEL PLATA.....3.25 Hs.

En ésta, 12 Hs. como tope para la carga o descarga.-

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA MAR DEL PLATA

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / M A R D E L P L A T A
 = = = = =

Km.	I	Estación	I	Atención	I	Línea
0	I	CAMPANA	I	Permanente	I	Mitre
90	I	Km. 5	I	"	I	Roca
149,3	I	Brandsen	I	"	I	"
172,5	I	Altamirano	I	"	I	"
198,8	I	Chascomús	I	"	I	"
276,2	I	Sevigne	I	"	I	"
355,6	I	Maipú	I	"	I	"
484,4	I	MAR DEL PLATA	I	"	I	"

LINEA BELGRANO

MATERIAL RODANTE NECESARIO PARA EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES

En éste caso nos referimos al ramal C-14 que va desde Salta a Socompa, llevando mercadería hacia Chile y trayendo mercadería desde ese país. Actualmente, se importan desde Chile minerales y productos manufacturados (en especial desde el puerto franco Iquique); y se exportan productos agrícolas como poroto, maíz, azúcar y productos varios.-

El carguio sale de Campana, y, como explicamos en el trayecto Campana-Tucumán de la línea Mitre, en Tucumán se hace el cambio de los containers de una trocha a otra (Mitre-Belgrano).-

En las estaciones Tucumán, Metán, Guemes y Salta se revisa el tren y se cambia el personal. A partir de Salta y hasta Socompa, no se vuelve a cambiar el personal que que se lleva un furgón con personal necesario para hacer el relevamiento en el camino.-

De Tucumán va hasta Guemes con locomotora General Motors 7.000 (G.M. 627) y aquí cambia por una G.M. 9.000 (G.M. 628) que lo lleva hasta Socompa donde sigue por el ferrocarril chileno.-

De Salta a Socompa, debido a la altura, no se pueden llevar más de 330/360 toneladas netas (500 Tn. brutas).-

TRAYECTO: Campana / Socompa.-

Se continúa desde Tucumán, porque el trayecto Campana - Tucumán ya fue explicado y es el que se sigue para ir a Socompa. Sale el Lunes de Campana y llega el Miércoles a Tucumán.-

MIÉRCOLES

Tucumán: Llegada.....11.30 Hs. Cambia los containers a la línea Belgrano.-
" Sale.....12.00 Hs.
Metán.....18.30 Hs. C.P. y R.T. (30').-
" Sale.....19.00 Hs.

JUEVES

Guemes.....24.00 Hs. C.P., R.T. y cambio de loc. .-
" Sale..... 3.20 Hs.
Salta..... 6.10 Hs. C.P. y R.T. .-
" Sale..... 7.27 Hs.
Solá.....11.45 Hs. C.P. .-
" Sale.....12.00 Hs.
Almagro.....14.10 Hs. C.P. .-
" Sale.....14.20 Hs.
S.A. de los Cobres.....17.00 Hs. C.P. .-
" Sale.....17.15 Hs.
Olacapato.....21.00 Hs. C.P. .-
" Sale.....21.15 Hs.
Salar de Pocitos.....23.30 Hs.
" Sale.....23.45 Hs.

VIERNES

Tolar Grande..... 4.15 Hs. C.P. .-

" Sale..... 4.30 Hs.

Taca Taca..... 6.00 Hs. C.P. .-

" v. Sale..... 6.10 Hs.

SOCOMPA.....12.30 Hs.

Aquí se cambia a ferrocarril chileno que tarda 2 días en ir hasta Antofagasta.-

Como se podrá apreciar, la poca cantidad de carga que se puede llevar y el tiempo que se tarda en hacer pocos kilómetros, es debido a la gran altura a la que se llega con éstos carguios, cruzandose la Cordillera de los Andes.-

TRAYECTO: Socompa / Campana

Sale el Lunes de Antofagasta y el Miércoles de Socompa, llega el Viernes a Tucumán y de aquí sigue por línea Mitre a Campana.-

MIÉRCOLES

Socompa.....14.00 Hs.
Taca Taca.....20.20 Hs. C.P.
" Sale.....20.30 Hs.
Tolar Grande.....22.00 Hs. C.P.
" Sale.....22.15 Hs.

JUEVES

Salar de Pocitos..... 2.45 Hs. C.P.
" Sale..... 3.00 Hs.
Olacapato..... 5.15 Hs. C.P.
" Sale..... 5.30 Hs.
S.A. de los Cobres..... 9.15 Hs. C.P. .-
" " Sale..... 9.30 Hs.
Almagro.....12.10 Hs. C.P. .-
" Sale.....12.30 Hs.
Solá.....14.40 Hs. C.P. .-
" Sale.....14.45 Hs.
Salta.....19.03 Hs. C.P. y R.T. .-
" Sale.....20.20 Hs.
Guemes.....23.10 Hs. C.P., R.T. y cambio de loc. .-

VIERNES

Guemes: Sale..... 2.30 Hs.

Metán..... 7.30 Hs. C.P. y R.T. (30').-

" Sale..... 8.00 Hs.

TUCUMAN: Llegada.....14.30 Hs.

En Tucumán cambia los containers a la línea Mitre
y continúa viaje hasta Campana.--

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA SOCOMPA

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / S O C O M P A
 = = = = = = = = = = = = = = = = =

(Se parte desde Tucumán)

*	*	*	*	*	*	*
*	Km.	I	Estación	I	Atención	I
*		I		I		I
*	*	*	*	*	*	*
*	0	I	CAMPANA	I	Permanente	I
*		I		I		I
*	1081	I	Tucumán	I	"	I
*		I		I		I
*	1261	I	Metán	I	"	I
*		I		I		I
*	1370,7	I	Guemes	I	"	I
*		I		I		I
*	1417,1	I	Salta	I	"	I
*		I		I		I
*	1508,8	I	Gobern. Solá	I	"	I
*		I		I		I
*	*	*	*	*	*	*

Sigue ---->

Km.	I	Estación	I	Atención	I	Línea
1548,4	I	D.de Almagro	I	Permanente	I	Belgrano
1613,4	I	San Antonio	I	"	I	"
	I	de los Cobres	I		I	
1679,1	I	Olacapato	I	"	I	"
1728,4	I	Salar de	I	"	I	"
	I	Pocitos	I		I	
1820,5	I	Tolar Grande	I	"	I	"
1853,7	I	Taca Taca	I	"	I	"
1988,1	I	SOCOMPA	I	"	I	"

LINEA URQUIZA

MATERIAL RODANTE NECESARIO PARA EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES

Como dijimos antes, lo más conveniente para llevar carga por el Urquiza desde Campana, es por camión llevar los containers hasta la estación Zárate Nuevo distante 12 Km. de éste puerto; lo que tardaría 20' aproximadamente.-

Por la línea Urquiza se puede llevar carga a todo el litoral argentino y también a Paraguay (Asunción) que tiene la misma trocha, o a Brasil desde Uruguayana. Brasil tiene trocha métrica.-

El tipo de locomotora que se usa es similar al de las otras líneas; General Motors 9.000 (G.T. 22) y General Electric (G.V. 12 y G.V. 13).-

El máximo tonelaje que se puede llevar por ésta línea es de 2.100 Tn. desde Zárate a Paso de los Libres; desde aquí hasta Posadas 1.500 Tn. y desde Monte Caseros a Corrientes, 1.300 Tn. . Siempre hablando de Tn. brutas. La cantidad de ejes que pueden circular es de 172.-

En la línea hay 80 chatas portacontenedores, cada una lleva 2 (dos) containers chicos o 1 (uno) grande solamente. Actualmente se realiza éste tipo de carguio. El convoy sale armado con 42 chatas y furgón, lo que totaliza los 172 ejes. El tiempo que damos más adelante no corresponde a un expreso; si así fuera habría que descontar al tiempo total aproximadamente 3,00 Hs. .-

El carguio sale de Zárate Nuevo hasta estación San Martín con dos máquinas, normalmente la G.T. 22 y una auxiliadora de cola, para pasar los dos puentes sobre el Paraná Mini y Paraná Guazú (Zárate-Brazo Largo). Corre a una velocidad máxima de 70 Km/h., y a una velocidad promedio de 50 Km/h.

Desde el NOA argentino, por éste ferrocarril, se puede llegar a Brasil o Paraguay en tiempos similares a los que damos a continuación desde Campana.-

TRAYECTO: Campana / Posadas.-

Locomotora G.T. 22 .-

Juego de 42 chatas portacontenedores y furgón, total 172 ejes
De Campana a Zárate Nuevo en camión, aquí se carga en 12 Hs.
como tope.-

LUNES

Zárate Nuevo: Llega.....13.00 Hs. del Domingo.-

" " Sale.....1.12 Hs. con dos máquinas.-

Libertador San Martín..... 2.18 Hs. deja máq. auxiliadora.-

" " Sale..... 2.52 Hs.

Enrique Carbo..... 4.12 Hs. C.P. (15'')

" Sale..... 4.17 Hs

Basavilbaso..... 6.18 Hs. R.T. (38')

" Sale..... 6.56 Hs.

Concordia.....10.39 Hs. C.P. y Loc., si es necesario.-

" Sale.....12.20 Hs.

Monte Caseros.....16.14 Hs. R.T. .-

" " Sale.....17.30 Hs.

Paso de los Libres.....19.47 Hs. C.P. y R.T., si la carga
va a Brasil, queda aquí

" " Sale.....20.47 Hs.

MARTES

Santo Tomé..... 2.00 Hs. R.T. y C.P. .-

" " Sale..... 2.30 Hs.

Miguel Lanús..... 8.30 Hs. La carga que va hacia
Paraguay queda aquí.-

POSADAS:Llegada..... 8.55 hs.

En Posadas, la descarga puede tardar 12,00 Hs.,
como máximo.-

TRAYECTO: Campana / Corrientes.-

Locomotora G.T. 22 .-

Juego de 42 chatas portacontenedores y furgón, total 172 ejes

De Campana a Zárate Nuevo en camión, aquí se carga en 12 Hs.

como tope. Hasta Monte Caseros es lo mismo que a Posadas.-

LUNES

Monte Caseros: Llega.....16.14 Hs. R.T. .-

" " Sale.....17.00 Hs.

Mercedes.....21.00 Hs. C.P. (15').-

" Sale.....21.15 Hs.

MARTES

CORRIENTES: Llegada..... 8.15 Hs.

En Corrientes, la descarga puede tardar 12,00 Hs.,
como máximo.-

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA POSADAS

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / P O S A D A S

= = = = = = = = = =

Km.	I	Estación	I	Atención	I	Línea
	I		I		I	
0	I	CAMPANA	I	Permanente	I	Mitre
	I		I		I	
12	I	Zárate Nuevo	I	"	I	Urquiza
	I		I		I	
72	I	San Martín	I	"	I	"
	I		I		I	
138	I	Carbo	I	"	I	"
	I		I		I	
242	I	Basavilbaso	I	"	I	"
	I		I		I	
414	I	Concordia	I	"	I	"
	I		I		I	
567	I	Monte Caseros	I	"	I	"
	I		I		I	
665	I	Paso de los Libres	I	"	I	"
	I		I		I	
849	I	Santo Tomé	I	"	I	"
	I		I		I	
1005	I	Miguel Lanús	I	"	I	"
	I		I		I	
1013	I	POSADAS	I	"	I	"
	I		I		I	

DISTANCIAS DESDE CAMPANA (KM. 0) A LAS ESTACIONES

HASTA CORRIENTES

ATENCION EN CADA UNA DE ELLAS

C A M P A N A / C O R R I E N T E S
 = = = = = = = = = =

(Hasta Monte Caseros es el mismo ramal que a Posadas)

*		I	I	I		*
*	Km.	I	Estación	I	Atención	I
*		I	I	I		I
*		I	I	I		I
*	0	I	CAMPANA	I	Permanente	I
*		I	I	I		I
*		I	I	I		I
*	567	I	Monte Caseros	I	"	I
*		I	I	I		I
*		I	I	I		I
*	705,6	I	Mercedes	I	"	I
*		I	I	I		I
*		I	I	I		I
*	937	I	CORRIENTES	I	"	I
*		I	I	I		I

MOVIMIENTO DE VEHICULOS

DENTRO

DE LOS PUERTOS

Para facilitar el movimiento de vehículos cargados y vacíos a través de las maniobras y que las mismas se efectúen con la mayor celeridad, compatible con la visibilidad, es necesario, de acuerdo a las dimensiones de la playa de maniobras y a la cantidad de ejes que la misma pueda recibir sin producir bloqueo; el uso mínimo de personal de cambistas (para esto imprescindibles), el uso de radio para comunicar con la oficina de control ferroviario de Puerto en forma directa al capataz de cambistas, y otra radio para comunicar al conductor de locomotoras, facilitando así la rapidez, sin accidentes, ni imprevistos. El uso de la radio deja de este modo el ahorro de uno y hasta dos hombres para mover en la descarga de vagones en rejilla o directo a barco y su posterior armado de tren vagón vacío; para retornarlo con locomotora grande de línea (llámese G.T. 22 C.W.).--

En definitiva sería necesario solamente un capataz cambista y un cambista, persona ésta encargada de producir los enganches y desenganches y recibir órdenes directas del capataz.--

Por consiguiente con el uso del Loco-Tractor tenemos las bondades de esta unidad tractiva, y al prescindir del ayudante de conductor, el ahorro de un hombre por jornada.--

Con la entrada de un tren especial de 50 vagones de 4 ejes, tenemos un total de 200 ejes y un tonelaje aproximado tara incluida, de 60 toneladas por vagón, lo que dá un total de 3.000 toneladas.-

Si suponemos que éste tren ha entrado en una vía auxiliar para su posterior descarga, sería conveniente dividir ésta formación a los efectos viables del Loco-Tractor, en 16 vagones por vez para la descarga aproximadamente. Así, tomando éste tipo de movimientos y características como parámetros durante las maniobras, para todo tipo de tren con los mismos o aproximado número de ejes y toneladas, se logra el menor esfuerzo de la locomotora y se agiliza la maniobra y descarga.-

T R A F I C O
= = = = = = =

D E
= =

C O N T E N E D O R E S
= = = = = = = = = =

POSIBLES TRAFICOS DE CONTENEDORES

DESDE O HACIA CAMPANA

Si un importador o un exportador de Río Primero, Pcia. de Córdoba, necesita flete ferroviario desde puerto Campana, éstos requerirán de transporte multimodal, ya que en Río Primero no hay ferrocarril.

También, por la línea Mitre, se puede ir a Tucumán o Santiago del Estero; ó en Tucumán, si se va hacia Socompa por ejemplo, hacer el cambio de trocha a la línea Belgrano (trocha angosta), ya que en Tucumán, además de haber playas para cambiar de trocha, en éstas hay grúas portacontenedores del tipo Lanser-Bosch que pasan los contenedores de vagones de una trocha a vagones de otra.-

Este cambio se podría hacer también en Rosario (dónde también están las 2 trochas), pero los equipos para hacer el cambio de los contenedores de un convoy a otro de distinta trocha, correrían por cuenta del contratista.-

En el caso de querer cargar por el ferrocarril Urquiza, como la conexión más cercana que existe con la línea Mitre es la estación Zárate Brazo Largo, da lo mismo que los contenedores lleguen al puerto de Campana o al de Zárate, ya que ambos están prácticamente a la misma distancia de ésta estación.-

Al no haber en ésta zona, playas de cambio de trocha (no llega el FFCC Mitre), los contenedores deben llegar, desde Campana o Zárate, por camión hasta ésta estación.-

Como mencionamos anteriormente, para ir a cualquier parte del país por otras líneas de la misma trocha (ancha), en puerto Buenos Aires se puede hacer el cambio de línea con el mismo convoy.-

Teniendo en puerto Campana playa de contenedores, con tractores (Clark) para cargar los mismos, se tardan 8,00 Hs. para la maniobra de carga o descarga aproximadamente; el tope máximo que se dá para maniobras de carga o descarga es de 12 Hs. .-

Además se debe tener en cuenta que el tiempo de transporte que damos más adelante, es tiempo real con vagones (chatas) porta-contenedores específicamente, que corren a una velocidad promedio de 70 Km/h.; si no son chatas específicamente porta-contenedores (borde alto, etc.), el promedio es de aproximadamente 40 Km/h. .-

Si se va hacia el NOA, se pasa si o si por Rosario y desde Campana hacia Rosario hay vía doble, lo que garantiza velocidad y seguridad en la carga.-

M A T E R I A L
= = = = =

R O D A N T E
= = = = =

D I S T A N C I A S
= = = = =

- Material rodante, maniobras y toneladas.-
- Trayecto Campana/Córdoba.-
- Distancia a Córdoba, estaciones y personal.-
- Trayecto Campana/Santa Fé.-
- Distancia a Santa Fé, estaciones y personal.-
- Trayecto Campana/Santiago del Estero.-
- Distancia a Santiago, estaciones y personal.-
- Trayecto Campana/Tucumán.-
- Distancia a Tucumán, estaciones y personal.-

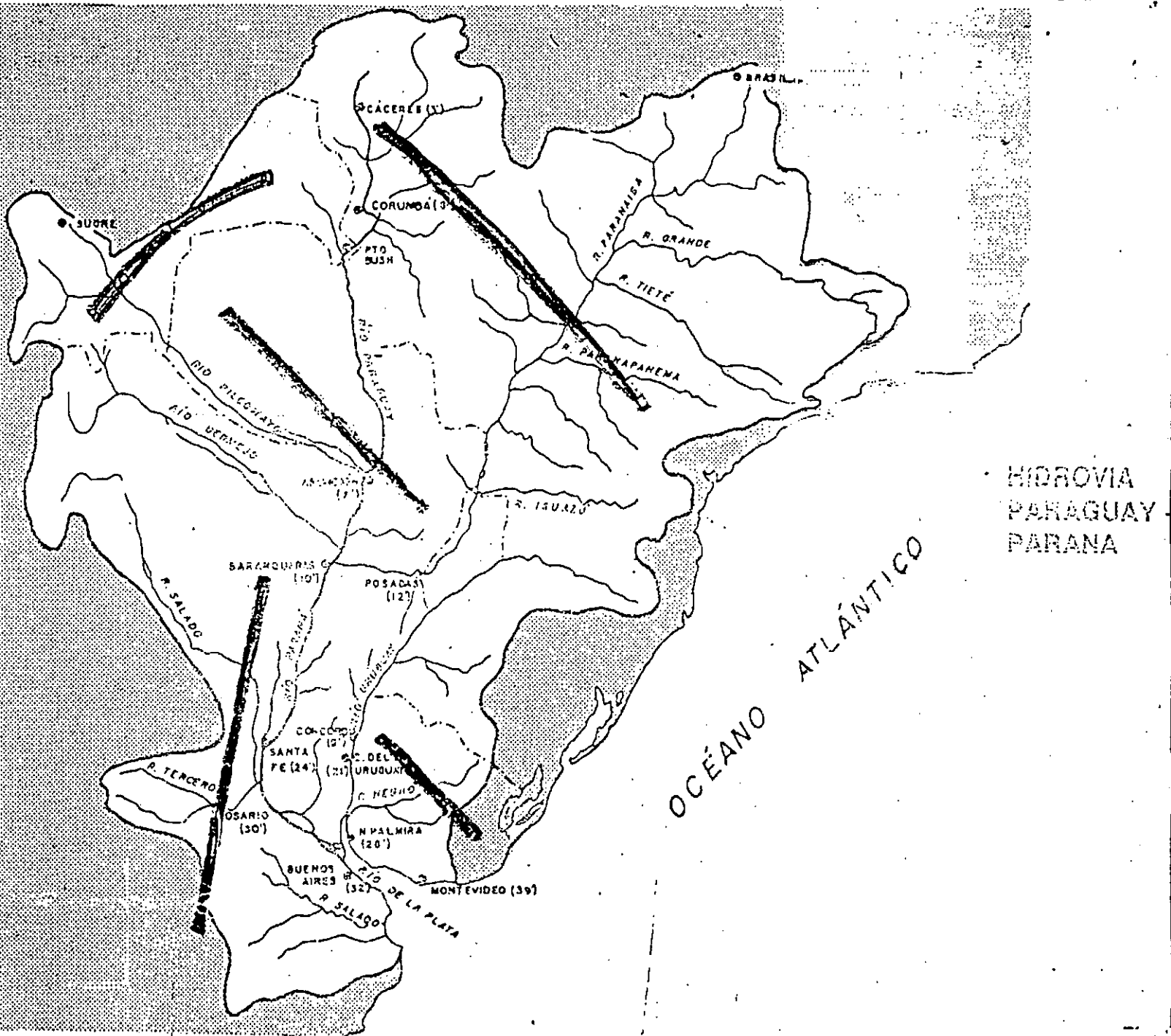
L A H I D R O V I A
= = = = = = = = =

Y E L
= = =

F E R R O C A R R I L
= = = = = = = = =

- La Cuenca del Plata.-
- Mapa físico de ésta Cuenca.-
- Comercio marítimo, importancia del ferrocarril.-
- Ferrocarril e Hidrovía Paraguay-Paraná.-
- Ventajas y desventajas.-
- Mapa de ésta hidrovía.-
- Ambito geográfico.-
- Provincias surcadas por cada línea férrea.-
- Objetivos.-

MAPA FISICO



HIDROVIA Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO

La Cuenca del Plata

Este amplio espacio geopolítico regional, de una superficie equivalente al 18 % de Sudamérica, está limitado al norte por el Mato Grosso en latitud 15° S; al oeste por el altiplano boliviano, la prepuna, las sierras de Córdoba, San Luis y Tandil en longitud 67° W. Al sur por el río Salado y Sierra de la Ventana en latitud 37° S y al este por las sierras brasileras y la Cuchilla Grande uruguaya, en longitud 43° 35' W. Dentro de dichos límites se computa una superficie de 3.200.000 kilómetros cuadrados.-

Pero no es geopolíticamente de homogénea distribución. En lo que a superficie se refiere, casi el 46 % pertenece al Brasil y casi el 30 % a la Argentina, sumando entre ambos países el 76 % de la Cuenca. Paraguay aporta un 13 %, Bolivia un 6,4 % y Uruguay el 4,6 %.-

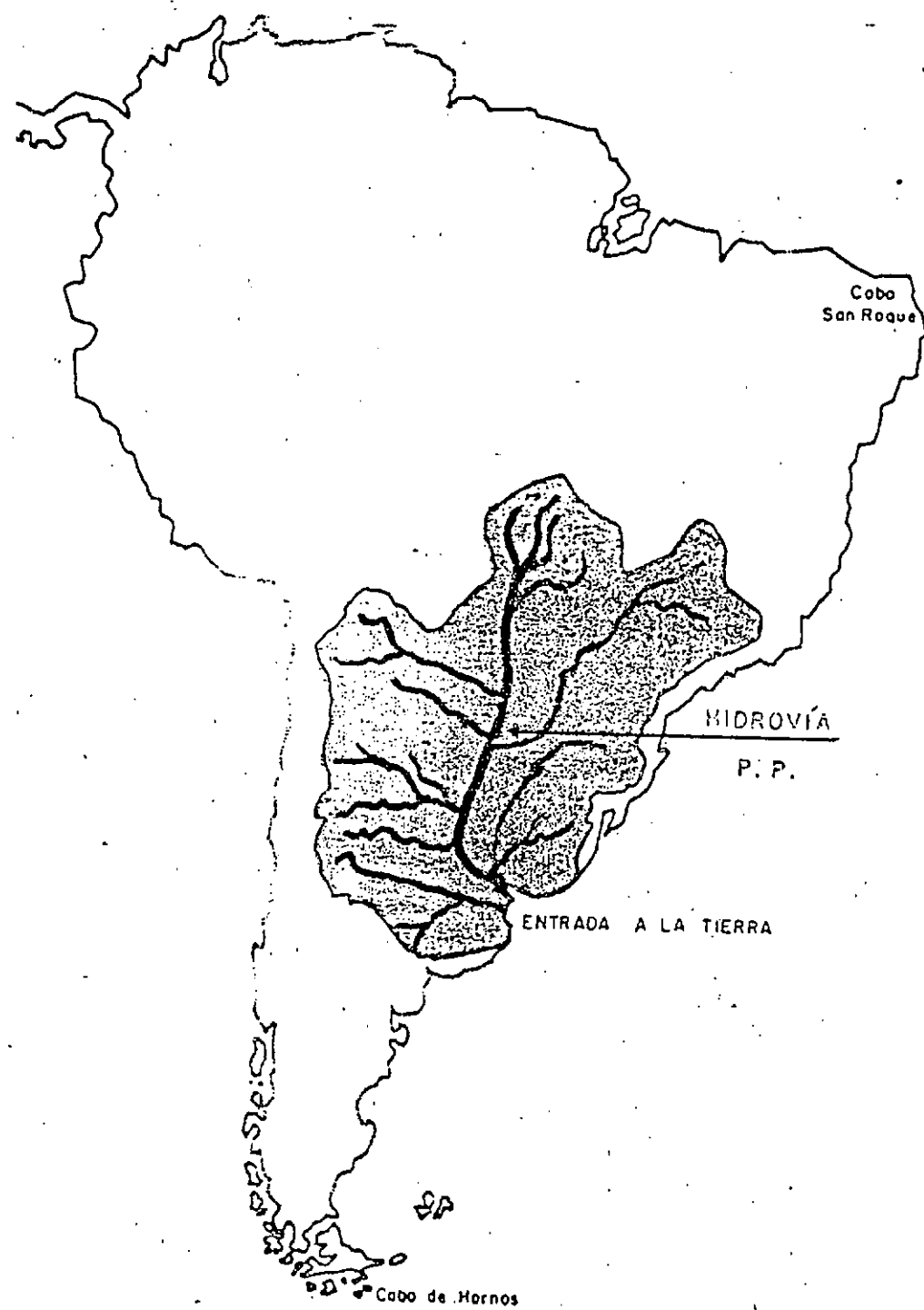
Sin embargo, Paraguay está en la Cuenca con el 100 % de su territorio, Uruguay con el 80 %, Bolivia con el 19 %, la Argentina con el 34 % y el Brasil con el 17 %.-

En cuanto a la población, el desbalance es aún mayor. El 54,6 % es población brasileña y el 36 % argentina, llegando entre ambos países al 90,6 %. El 4,7 % son uruguayos el 3,8 % paraguayos y el 0,9 % bolivianos.-

El Tratado del Río de la Plata de 1973, asentó definitivamente el status de "río" para el Plata, en contra de las pretensiones de estuario o bahía (ambos de libre navegabilidad) sostenidas por el Reino Unido, Francia, Brasil y otros. Esto alejó, también definitivamente, al Brasil del Plata. Con posterioridad, en Octubre de 1979, a través del acuerdo Corpus-Itaipú, Brasil y Paraguay imponen la cota máxima de 105 mts. para la represa de Corpus, en lugar de la óptima de 120 mts. Este hecho, a pesar de haber sido un triunfo de Brasil, sirvió para un rápido mejoramiento de las relaciones argentino-brasileras y se lo podría considerar como el punto de partida del proceso de integración.-

Es así que Brasil propone la hidrovia Paraguay-Paraná, conocida como Hidrovia P.P., ya que el progreso del Mato Grosso, cuyas áreas centrales están alejadas de la costa atlántica, lo lleva a comprender las ventajas de sacar su producción (manganeso, hierro, soja, etc.) aguas abajo por el sistema fluvial o en su defecto por ferrocarril hasta los puertos de la Pcia. de Buenos Aires, lo que en definitiva revitaliza al Río de la Plata como salida natural de la Cuenca.-

En la actualidad la hidrovia P.P. Plata es el corazón y arteria principal de la cuenca; esto lleva hacia formas de cooperación y aprovechamiento comercial de los sistemas ferroviario y fluvial.-



ANFOSSI ANDREA

EL COMERCIO MARITIMO ARGENTINO

Y

LA IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL

En los países desarrollados, alrededor de un 70 % de sus productos de exportación tienen valor agregado, un 14 % en promedio pueden ser minerales y combustibles y solo un 15 % productos agropecuarios. Los países subdesarrollados (sin contar los exportadores de petróleo) exportan alrededor de un 37 % de manufacturas, un 24 % de minerales o combustibles y un 37 % de elementos agrícolas. La Argentina, en cambio, exporta un 73 % de productos agropecuarios. Es decir que el 73 % de las divisas que entran al país provienen de la explotación rural o sus derivados. Solamente un 20 % aproximadamente son productos industriales y menos del 10 % de la exportación minera.-

Hasta 1977 la mayor parte de nuestras ventas se concretaban a Sudamérica en la A.L.A.C.; luego, en una proporción menor, aunque de vital importancia, venía la Comunidad Económica Europea; también se exportaba algo a Estados Unidos y España, y el resto compartido. Pero a partir de 1979-1980 aparece como gran comprador la Unión Soviética, que en un momento llegó a adquirir casi el 28 % de nuestras ventas de carnes y el 56 % de cereales. Es decir, que nuestros mercados han ido variando según los cambios que fueron modificando la situación mundial.-

Actualmente el tráfico más importante sigue siendo hacia el Atlántico Norte, Costa Este de Estados Unidos, Mar del Norte, Mediterráneo y algún tráfico para Africa y otro que llega a Oriente y Australia. Enviamos buques graneleros que transportan cereales vendidos y hacen tráfico de oportunidad, o sea que se va vendiendo a medida que se avanza.

Solamente se transporta en buques de bandera nacional un 15 % de lo que exportamos pero traemos de vuelta en nuestros buques cerca del 50 % de nuestras importaciones, en los graneleros de 65.000 toneladas (PANAMAX). Aproximadamente 145 buques por mes van hacia el Atlántico Norte, 33 hacia el Este y solo 11 hacia el Pacífico, de los cuales solo 2 llegan al Pacífico Norte.-

Alrededor de 80 % de nuestras cargas son graneles, en especial cereales y el 20 % restante corresponde a cargas generales. Hoy, más del 50 % de éstas van o vienen en contenedores. Estamos en la era del contenedor y de los buques de grandes dimensiones.-

Combinación Barco - Ferrocarril

En 1960 comienza en el mundo la tendencia de los buques grandes con tonelajes de carga muy importantes. Esto lleva hacia dos cuestiones nuevas. En primer lugar el tráfico multimodal que utiliza distintos y sucesivos medios para el transporte de grandes cargas, y en segundo lugar los puertos de aguas profundas que necesitan éstos buques. Por ejemplo, si un exportador de Río Primero, Pcia. de Córdoba, tiene que enviar carga en contenedores hacia Munich (Alemania), llamará a una empresa naviera que formulará un único conocimiento de embarque.-

La empresa decidirá como transporta la carga, por qué medio la retirará de Río Primero, a qué puerto de embarque y de destino la enviará, etc.; obviamente, el medio de transporte más económico y rápido es el ferrocarril; como a Río Primero no llega el FFCC se deberá transportar desde aquí hasta la playa de maniobras de Córdoba en camión y desde allí por FFCC hasta Puertos de la Provincia de Buenos Aires que elegirá la empresa, de acuerdo a su propia conveniencia.-

El exportador, tendrá que tener un representante en Munich para que le reciba los contenedores. El contenedor es de él, lo tiene que comprar o alquilar. No es de la empresa ni del armador.-

Los buques porta-contenedores son de aproximadamente 100.000 toneladas, calan más de 42 pies y con los actuales sistemas se cargan y descargan en 24 horas. Los puertos entonces, deberán tener la profundidad adecuada y estar preparados técnicamente.-

Calado puertos fluviales y marítimos:

San Nicolás, San Pedro, Baradero, Zárate, Campana: 30 pies.-

Buenos Aires: 32'.-

La Plata: 30'.-

Mar del Plata: 28'.-

Quequén: 32'.-

White: 38'.-

Como se ve, en la hidrovía los puertos de mayor profundidad y contacto con el ferrocarril son los del Paraná Inferior en la Provincia de Buenos Aires.-

El ferrocarril, por lo tanto, es fundamental, ya sea para llevar carga (exportación) o sacarla (importación) en contenedores de los puertos de esta provincia. Además de la cercanía con éstos y de la rapidez de la carga, el gasto de energía es inferior al vial: 1 HP mueve 150 Kg en la red vial y 500 Kg por ferrocarril; o sea que éste emplea (para movilizar la misma carga) 3,3 veces menos potencia que el camión.-

Si la salida es hacia el Pacífico por los puertos chilenos hay que tener en cuenta el Ferrocarril Belgrano, que por el NDA cruzando Socompa llega hasta Antofagasta. Otra posibilidad a tener en cuenta es la de completar los trabajos del llamado Ferrocarril de los Libertadores que fácilmente puede llevar su carga hasta La Paz y desde allí hasta los buenos puertos peruanos de Ilho, Molledo o Matarani.-

Hay otras posibilidades como la del Ferrocarril Roca de Zapala-Lonquimay, etc. .-

Si bien éstas son posibilidades serias de carga hacia el Oriente, no debemos olvidar que más del 50 % del tráfico marino de Chile es hacia la costa Este de los Estados Unidos y Europa, cruzando por el canal de Panamá o por el Estrecho de Magallanes hacia el Atlántico. Entonces a los chilenos, como también a nosotros, les resultaría muy ventajoso que la salida hacia el Atlántico de sus contenedores sea por ferrocarril hacia nuestros puertos.-

Por lo tanto, viendo la relevancia del ferrocarril, se impone la necesidad de la terminación de proyectos empezados, la creación de playas de contenedores en lugares estratégicos, y la manutención de lo ya existente; todo esto junto con el dragado de los puertos del Paraná Inferior llevará a que sea económico cargar parcialmente un Panamax, que luego en puerto de Buenos Aires, completará la carga.-

GRAFICO N° 1

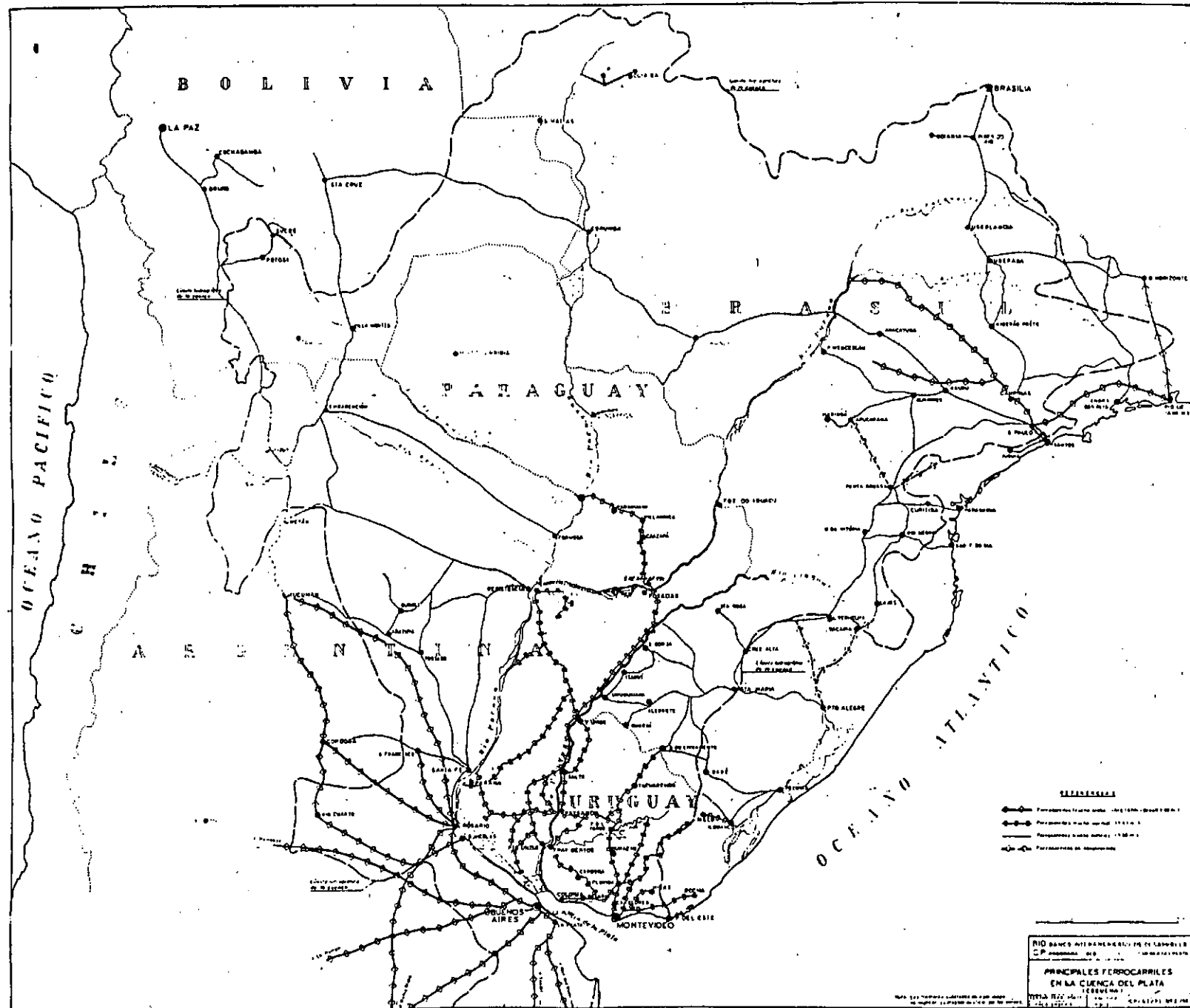


GRAFICO N°2

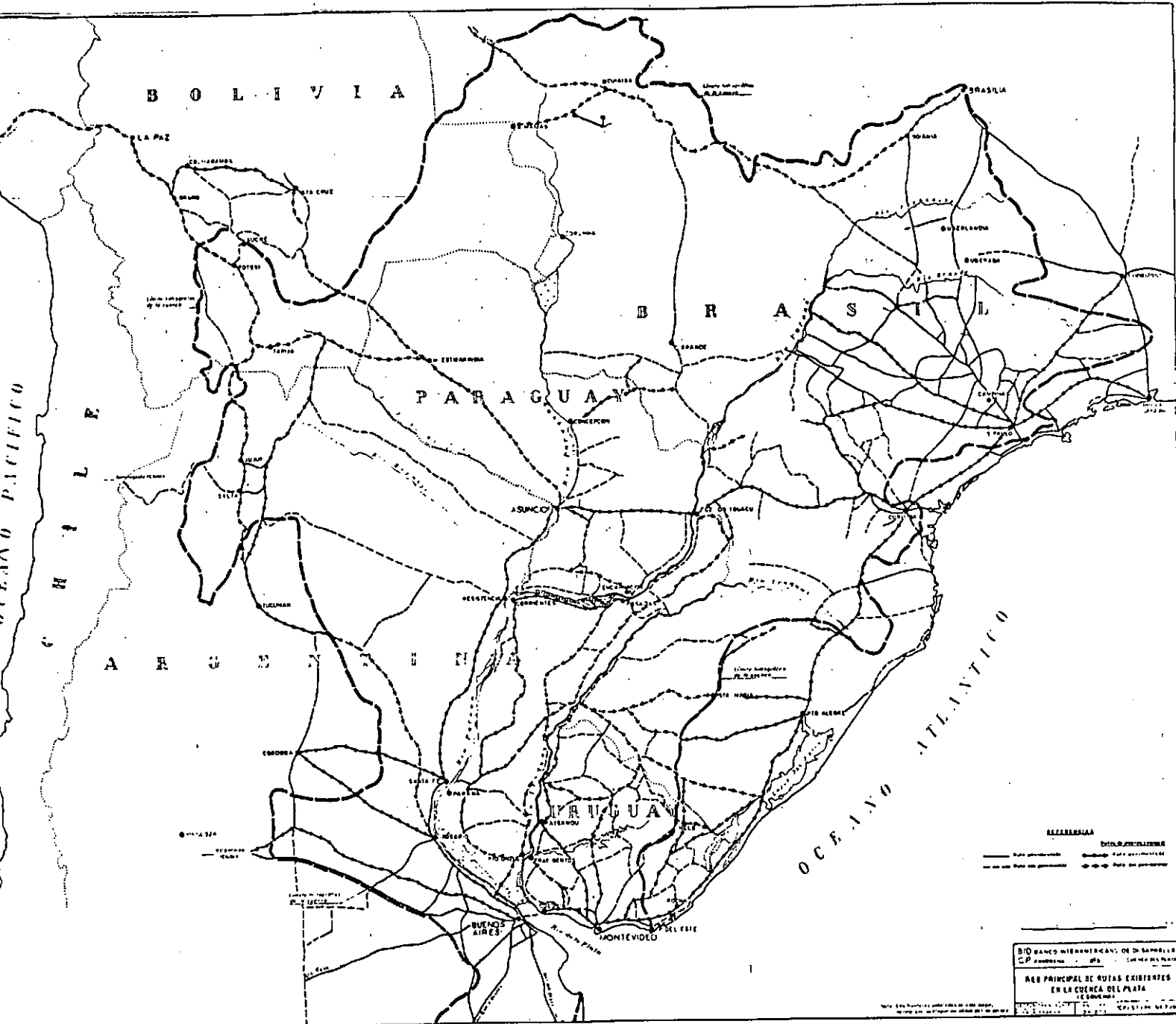
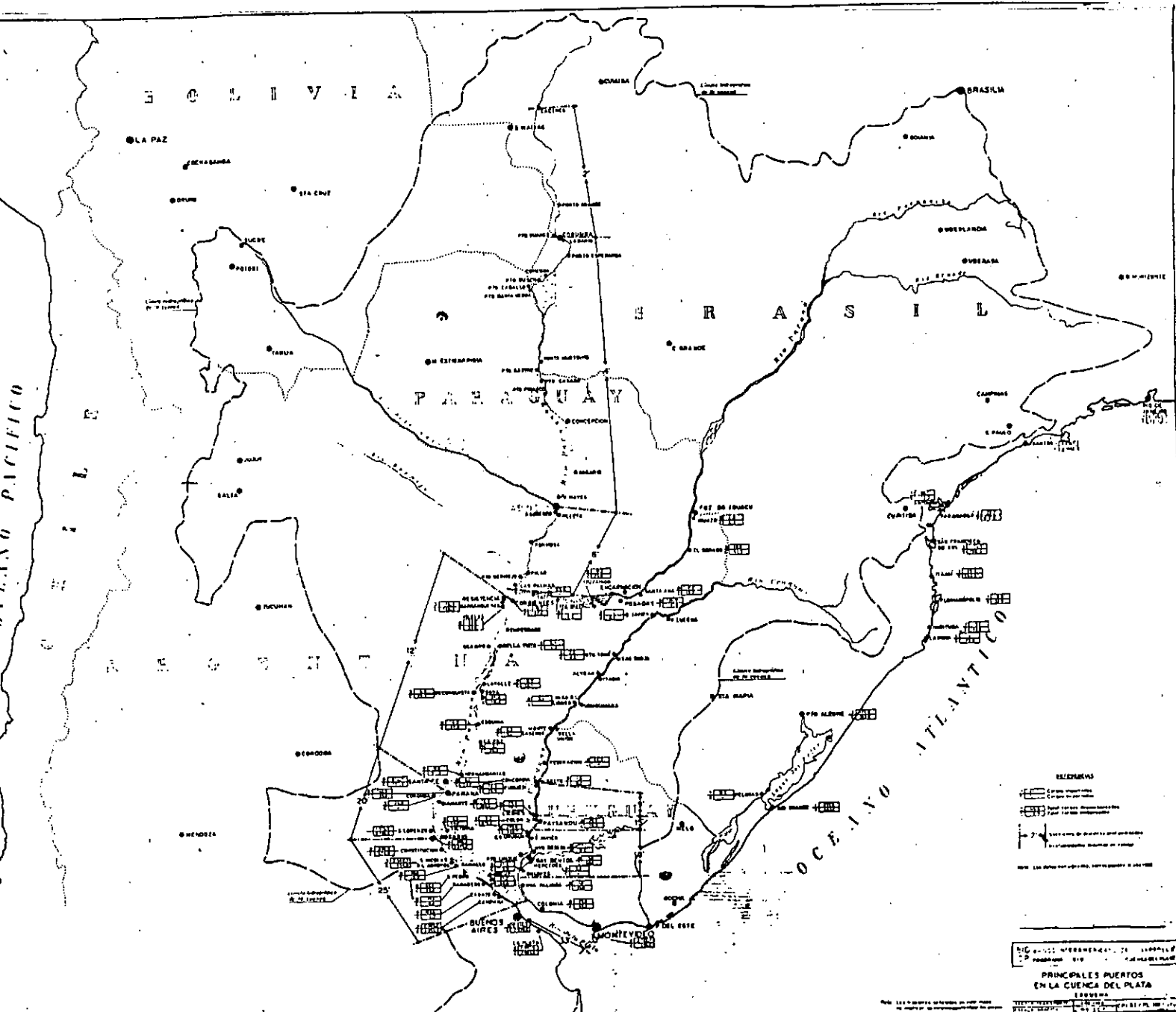


GRAFICO N°3



El Ferrocarril y la Hidrovía Paraguay - Paraná.-

Las necesidades de desarrollo en las regiones mediterráneas de la Argentina, el Brasil, Bolivia y el Paraguay, tienden a lograr una complementación armónica. Un ejemplo claro es la urgencia de una eficaz salida fluvial del Brasil en dirección Norte-Sur, que responde a nuestras directivas geopolíticas. Este es el primer eslabón de complementación e integración física, que responde a necesidades impostergables del Brasil para abaratar costos de transporte y aumentar la oferta de carga desde el interior matogrossense que inició un explosivo desarrollo agrícola-ganadero. También, para Argentina en la medida en que se inicie el despegue económico de nuestras regiones del norte. Y dentro de un futuro próximo se impondrá la geopolítica integradora en el Alto Paraná, abriéndose la navegación al Norte de Itaipú con la construcción de las respectivas esclusas.

Volviendo a lo que decíamos del Brasil, los estados de Rondonia, Mato Grosso y Mato Grosso Sur tienen anualmente un importante incremento en sus cosechas de soja, azúcar, productos forestales y la ganadería (12.000 cabezas en la actualidad), más la explotación de distintos minerales como el hierro y el manganeso. Todo esto tiene su "cuello de botella" en el alto costo del transporte para las grandes distancias a cubrir hasta los puertos de embarque y centros de consumo. Esto requiere de medios de transporte con gran capacidad de carga y reducido precio a fin de lograr competitividad en el comercio internacional; estas condiciones se consiguen para

esa extensa región interior, con el transporte por vía férrea y luego por agua.

También aunque en menor medida, necesitan esa salida ferro-fluvial el oriente de Bolivia (el fértil departamento de Santa Cruz de la Sierra), y el Paraguay.-

A los productos del agro, de la ganadería y los forestales, se deben agregar las importantísimas reservas de minerales de los yacimientos de Mutum en Bolivia y Urucum en Brasil. Estos yacimientos de hierro y manganeso por ahora son una riqueza potencial, pero la explotación intensiva de ambos permitirá extraer 100.000.000 de toneladas anuales durante 4 siglos, según las existencias estimadas.-

Un ejemplo de esta salida férreo-fluvial, mejor llamada multimodal, sería el caso en el que desde Bolivia o Brasil (de las regiones citadas) llegaran por camión los contenedores hasta la red ferroviaria argentina (que para Bolivia es la línea Belgrano y para Brasil las líneas Belgrano o Urquiza); desde estas líneas se llega fácilmente hacia los puertos del Paraná Inferior para el embarque de la carga.

Lo mismo se puede hacer en forma inversa, es decir desde los puertos al punto de destino (importación y exportación). En éste caso damos como ejemplo una importación o exportación de Chile, desde los puertos del Paraná Inferior hacia Chile o desde Chile hacia éstos, se puede llegar por el ferrocarril Belgrano.- (Detallado más adelante)

Las condiciones naturales ofrecidas por el Paraná como vía de navegación son excepcionales, especialmente en el Inferior que es justamente donde no solamente están los puertos de la Provincia de Buenos Aires a los que entran barcos de gran calado, sino también donde con facilidad se puede pasar de una línea ferroviaria a otra e inclusive de una trocha a otra.-

Se debe tener presente que el río Paraná no llega a los 100 metros de altitud en su confluencia con el Iguazú, a 1.912 kilómetros de su desembocadura. Este río en jurisdicción argentina y compartida con el Paraguay, tiene un desnivel general de 1 metro cada 22 Km., mientras que al norte del Iguazú el mismo alcanza a 1 metro cada 4 Km. Los mayores desniveles y los cauces estrechos, le otorgan una ventaja comparativa al Brasil para la producción de energía de origen hídrico, y los menores desniveles, cauces menos anchos y mayores caudales favorecen comparativamente a nuestro país en su utilización para el transporte fluvial.-

Ventajas y desventajas

Si consideramos a la Argentina como un país aguas abajo entonces debe soportar las consecuencias negativas de las alteraciones ecológicas, contaminantes, arrastres sedimentarios, aumento en la peligrosidad de las crecidas, modificaciones en el régimen de los ríos, que se producen por acción del hombre sobre el medio físico: Presas de embalses y regulaciones, obras de drenaje, desforestaciones, uso de plaguicidas, pesticidas y fertilizantes en forma intensiva; desechos industriales, etc. .-

Si bien éstas son desventajas, las podemos capitalizar como ventajas para los puertos del Paraná Inferior, ya que en ésta zona no se hacen ni represas ni embalses que dificulten la navegación.-

La integración de la navegación interior en ésta Cuenca del Plata, comenzando por la hidrovia Paraguay-Paraná y continuando con los otros ejes fluviales, debe ser un objetivo común y prioritario para avanzar en el Mercosur.

Argentina, además de soldar vínculos con los otros países integrantes, podrá unir por ferrocarril las regiones del sur de éstos países con prácticamente todas las regiones del país y viceversa.-

Actualmente se está produciendo una profunda reestructuración con respecto al transporte por mar, que tiende a bajar el costo de los fletes con el uso de grandes

transportes de carga a granel, gigantescos portacontenedores y multipropósitos, para lograr más eficaces economías de escala.-

Esto requiere contar con puertos de transferencia o con terminales marítimas adecuadas, entendiéndose por esto no solamente que los puertos tengan grandes volúmenes de carga, sino también que cuenten con transportes rápidos y efectivo; que lleguen a cualquier lugar para llevar o traer esos grandes volúmenes de carga. Aquí de nuevo toma gran relevancia el ferrocarril. La promoción del transporte fluvial en ésta Cuenca, con el consiguiente desarrollo regional del interior del Cono Sur, multiplicará decenas de veces el tonelaje actual, convirtiendo a los puertos del Paraná Inferior y del Río de la Plata en terminales principales del tráfico marítimo en el Atlántico Sur.-

Ambito geográfico y ecosistemas.-

Analizar los objetivos de la hidrovía Paraguay-Paraná y orientar las negociaciones requiere conocer no solamente las características físicas e hidrográficas de los ríos y de la red ferroviaria de nuestro país, sino también el impacto ecológico y las alteraciones en los ecosistemas de las regiones interiores. Esto debido a la explosión del desarrollo provocado por la eficacia y economicidad de ésta salida ferro-fluvio-marítima.-

Cientos de miles de kilómetros cuadrados de territorios en estado natural que adquirirán un extraordinario valor económico al transformarse en explotaciones agrícolas-ganaderas, con deforestaciones y drenajes de pantanales, y, como consecuencia, las alteraciones de los ciclos hidrológicos y el cambio del régimen de los ríos, cambiando sus períodos de crecidas y estiajes.-

En el sistema platino existe un orden natural admirable por la complementariedad de sus recursos hídricos. La ruptura de ese orden natural incidirá especialmente sobre nuestro país. Así, el Paraná crece en verano y tiene sus mínimos caudales en invierno, pero uno de sus principales afluentes, el Iguazú, que aporta el 16 % en su desembocadura, tiene un comportamiento estacional diferente, sus características son más parecidas al del río Uruguay donde las lluvias se producen en los meses de invierno.-

Alterar éste régimen natural con la regulación de los ríos por la serie de represas construidas en su curso, o

el trasvasamiento de sus aguas como la proyectada con la interconexión del Chopin con el Chapeco de la cuenca del Uruguay, o la del río Negro con la vertiente del Atlántico, sería agravar en el Paraná las crecidas de verano y acentuar las bajantes de invierno.-

Otro tanto sucede con el río Paraguay, cuyas crecidas anuales en la zona de Confluencia tienen un desfase de 4 a 5 meses con respecto a las del Paraná, a pesar de que en las cuencas superiores de ambos ríos las precipitaciones tienen lugar en verano.-

La explicación a este fenómeno está en la presencia en territorio brasileiro del Gran Pantanal matogrossense, que es la mayor llanura inundable de América del Sur. No se trata de pantanos, sino de terrenos duros y firmes, bajos y planos, sujetos a inundaciones anuales.-

Estas posibles alteraciones del régimen natural de los ríos, no solamente afectaría a éstos, sino que las crecidas afectarían también las vías férreas que van cercanas a sus cauces; estas líneas son General Belgrano, General Mitre y General Urquiza.-

Por otro lado se sabe que el medio terrestre menos contaminante es el ferrocarril. Debemos tener en cuenta que tanto por la Mesopotamia (hidrovía) como por los puertos del Paraná Inferior corren las líneas férreas antes mencionadas.-

Por el ferrocarril se llega practicamente a todas las regiones en que está dividido nuestro país. Estas son:

REGIONES ARGENTINAS:

NOA (Noroeste).-

NEA (Noreste).-

CENTRO.-

CUYO.-

PAMPA HUMEDA.-

SUR.-

A cualquiera de estas regiones, partiendo de los puertos de la Provincia de Buenos Aires en el Paraná Inferior se puede llegar por vía férrea y viceversa. Para esto debemos saber qué provincias tocan las líneas del ferrocarril.-

PROVINCIAS QUE TOCAN LAS

LINEAS DEL FERROCARRIL

*	=====	*
*	I	*
*	LINEA	PROVINCIAS
*	I	*
*	=====	*
*	I	*
*	I	Jujuy, Salta, Formosa, Chaco, Tucumán, Ca-
*	Belgrano	tamarca, Santa Fé, Córdoba, Bs. As., Men-
*	I	doza, Sgo. del Estero, La Rioja y San Juan
*	I	*
*	I	*
*	I	*
*	Urquiza	Bs.As., Entre Ríos, Corrientes y Misiones
*	I	*
*	I	*
*	I	*
*	Mitre	Bs. As., Sta. Fé, Córdoba, Sgo. y Tucumán
*	I	*
*	I	*
*	I	*
*	Roca	B.A., La Pampa, Río Negro, Neuquén y Chubut
*	I	*
*	I	*
*	I	*
*	San Martín	B.A., Sta.Fé, Cba, San Luis, Mza.y San Juan
*	I	*
*	I	*
*	I	*
*	Sarmiento	Buenos Aires, La Pampa, San Luis y Córdoba
*	I	*
*	=====	*

OBJETIVOS CLAVES

Fijar los objetivos claves de nuestro país para la integración fluvial multinacional de la Cuenca del Plata, es de fundamental importancia.-

Existen dos objetivos "claves" primarios que se deben alcanzar con el emprendimiento Paraguay-Paraná:

a) Optimizar las condiciones de navegabilidad, especialmente en el Paraná Inferior, para sumar decisivas ventajas comparativas en el ámbito espacial del interior mediterráneo.-

b) Utilizar el ferrocarril como medio terrestre, para convertir éste corredor ferro-fluvial en un incomparable medio de transporte para cargas masivas de la producción regional, que supere por eficacia y costos a otros medios y salidas fluvio-terrestres.-

El cumplimiento de éstos objetivos permitirá convertir al Río de la Plata en el polo de integración de la Cuenca del Plata. La desembocadura de nuestro sistema platino será por su volumen de carga (además de la de nuestro país, la de Brasil, Bolivia y Paraguay), un punto vital transporte marítimo mundial.-

M E R C O S U R
= = = = =

- Consideraciones generales.-

- Tratado de Asunción.-

- Propósitos y objetivos.-

- Organización.-

- Integración Física.-

M E R C O S U R = = = = =

La sincronía política que se registra en los países de la región a partir de la década pasada se ha visto apoyada ultimamente por una sincronía en las respectivas estrategias socioeconómicas, que se orientan claramente hacia la apertura y la desregulación. Esta circunstancia ha llevado a la profundización de las formas de integración entre algunos países de la región, destacándose en éste contexto la decisión de formar un "Mercado Común del Sur" (MERCOSUR), plasmada en el Tratado de Asunción, firmado el 26 de Marzo de 1991. Todo esto crea un cierto imperativo para incrementar la utilización de los ríos del sistema y con ellos, los puertos y el ferrocarril colindante para, de ésta manera, facilitar el intercambio comercial de los países integrantes.-

El Mercosur consta de 200 millones de habitantes entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. La adhesión al Tratado queda abierta mediante negociaciones con los demás países de la ALADI; por esto, para preveer el ingreso de Chile y el de otros países de la ALADI, se estableció una cláusula que permite estudiar rápidamente la adhesión si el país solicitante no integra ninguna otra unidad económica. Esto permitiría la rápida adhesión de Bolivia, que integra hoy el grupo del Pacto Andino, y a quién nos hermana la hidrografía y la Cuenca del Plata.-

El Tratado de Asunción es breve, de apenas 24 artículos y 4 anexos; se lo podría calificar como un tratado marco e instrumental ya que apunta a directivas generales. Si

bien su duración es indefinida, tendrá que firmarse un nuevo tratado que determine la estructura definitiva de los órganos de administración del Mercosur, sus atribuciones y sistemas de adopción de decisiones.-

Cualquier análisis que se haga en el Mercosur deberá tener en cuenta la experiencia de Europa con su C.E.E., los distintos pasos dados en su evolución, los errores y los aciertos, como pueden ser la "implantación de un arancel común" de Julio de 1968, el compromiso de Luxemburgo, de 1966, que permitió establecer el sistema de votación en la comunidad, el Acta Unica Europea, firmada en el mismo lugar en 1986 para que fueran eliminadas las trabas a la circulación de bienes, personas y servicios.-

El Acta fija el 19 de Enero de 1993 como la culminación del Mercado Común en que será libre la circulación de bienes, personas y servicios; se abolirán las aduanas intercomunitarias, y se crearán los denominados espacio aduanero, espacio social, espacio financiero, espacio económico, espacio de los transportes y espacio de la cultura.-

TRATADO DE ASUNCION - Preámbulo

Su preámbulo tiene fundamental importancia, porque los de los tratados internacionales sirven para su interpretación y aplicación. El primer considerando del preámbulo dice que: "La ampliación de las actuales dimensiones de los mercados nacionales a través de la integración constituye condición fundamental para generar su proceso de desarrollo económico con 'Justicia Social'. Consideramos que no puede existir desarrollo económico sin que estén involucrados gobiernos y privados, empresarios y trabajadores, hombres, mujeres y niños, pero teniendo como meta por sobre todas las cosas el bienestar general, la justicia para todos y el esfuerzo mancomunado.-"

Los propósitos y objetivos del Mercosur están claramente delimitados en el artículo 1ro. del tratado y en síntesis son los siguientes:

- a) Libre circulación de bienes, servicios y factores de producción.-
- b) Establecimiento de un arancel y una política comercial comunes con relación a terceros estados o agrupación de estados.-
- c) Coordinación de las políticas macroeconómicas y sectoriales en los más diversos aspectos.-
- d) Compromiso de armonizar las legislaciones en aquellas áreas comprometidas con el desarrollo.-

El Mercado Común del Sur se basa en la igualdad de derechos y obligaciones, en condiciones equitativas de comercio, en otorgarse a los países miembros el tratamiento nacional de sus productos y aplicar entre ellos, la cláusula de "Nación Mas Favorecida" en materia de cualquier ventaja, favor, franquicia, beneficio o privilegio que concedan a productos originarios de países no miembros de ALADI.-

Se establece un periodo de transición, al igual que lo hizo el Tratado de Roma de 1957; en este periodo se hará un programa de liberación comercial consistente en rebajas arancelarias, progresivas, lineales y automáticas. Esto último es muy importante porque se elimina la dificultosa negociación multilateral de los gravámenes y medidas de efecto equivalente.-

Elimina también las restricciones no arancelarias, de modo que llegue al 31 de Diciembre de 1994 con un arancel cero, salvo los casos de Paraguay y Uruguay en que el plazo se extiende hasta el 31 de Diciembre de 1995, para productos que figuren en la lista de excepciones, reconociéndose de este modo, una diferencia puntual en el ritmo del programa de liberación para estos dos países.-

ORGANIZACION

La estructura orgánica del Mercosur durante el periodo de transición es simple y efectiva. Esta estructura está formada por el "Consejo del Mercado Común" y el "Grupo Mercado Común".-

El Consejo es el órgano superior que tiene a su cargo la conducción política, la toma de decisiones para cumplir los objetivos, programas y plazos, para la constitución definitiva del mercado. Este está integrado por los Ministros de Relaciones Exteriores y los Ministros de Economía. Las decisiones del Consejo, durante el periodo de transición se tomarán por consenso de todos los integrantes del mismo.-

El órgano ejecutivo del Mercosur es el llamado "Grupo Mercado Común" que tiene facultad de iniciativa y sus funciones son velar por el cumplimiento del tratado, hacer cumplir las decisiones, proponer medidas concretas y fijar el programa de trabajo. Está compuesto por cuatro miembros titulares y cuatro alternos por cada parte contratante, representando a ministerios y organismos, expresamente previstos en el tratado. Su sede, al igual que la de la secretaría, será en la ciudad de Montevideo. Colaboran con el Grupo Mercado Común los subgrupos creados originalmente en el anexo V sobre asuntos comerciales, aduaneros, técnicos, fiscales, monetarios, de transporte, política industrial, tecnológica, agrícola, energética y coordinación de políticas macroeconómicas.

El Mercado Común es una fórmula técnico-jurídica terminantemente clara y precisa que hace referencia a un hecho económico, un espacio económico de comercio libre, a un proceso calificado como irreversible y a una acción volitiva multinacional.-

INTEGRACION FISICA

La simbiosis hidrovia-ferrocarril, es, sin duda, uno de los instrumentos más importantes del Mercosur. Este sistema de ríos internacionales, en razón de la economicidad del transporte fluvial, del amalgamiento que se produce en los puertos de tránsito o transferencia de carga, entre los modos de transporte ferroviario y marítimo convierte precisamente en marítimos, los puertos y las poblaciones mediterráneas. Es, además, un factor decisivo de la integración física y económica del desarrollo de comercio exterior de sus países integrantes.-

Hablar del MERCOSUR sigue siendo aún hoy un tema recluso a las secciones económicas de los medios gráficos, de las revistas especializadas y de una franja de los dirigentes políticos. En la Argentina al menos no se ha tomado conciencia de la importancia de la cuestión y de como influirá en el destino del país y en el particular de cada uno de nosotros. Actuamos todavía con un reflejo provinciano, nuestras reacciones pertenecen más a los arrabales del mundo y no parecemos comprender el frío determinismo de las grandes disputas y competencias que habremos de sobrellevar nos guste o no.-

El paso hacia la continentalización fue anunciado visionariamente por el Gral. Perón. Lo que fueron sus palabras, hoy son hechos fundacionales. Y es fundamental que en el análisis y prospectiva de proyectos en marcha se tomen en consideración estas grandes líneas de diagramación política continental. Porque al fin, los proyectos puntuales serán, en la medida que estén insertos y aparezcan concordantes con una diagramación o tendencia más menos impuesta por los términos políticos y económicos que revelan los últimos acontecimientos planetarios. Sin ser un dictado omnipresente, las propuestas puntuales deben adordarse dentro de su marco de influencia y esto es obvio. Sin embargo no es suficiente para su permanencia en el tiempo. Requiere una consonancia con su región más próxima y luego imbricarse en el espacio más amplio de lo regional. Caso contrario no tendrá acceso a los créditos internacionales, no será computada en el comercio exterior y finalmente será barrido en el mercado interno. Sin embargo esta apreciación no es apocalíptica, simplemente

refleja los desafíos actuales que debemos sobrellevar y volcar en nuestro beneficio. Para ello debemos apreciar debidamente algunas situaciones.-

La economía mundial se globaliza. Este fenómeno se observa, en primer lugar, en los países industrializados y en lo emergentes de muy rápida industrialización. Las mercancías son, cada vez más, productos mundiales que resultan de un comercio denso y de una interdependencia cada vez mayor. El aprovechamiento de diversas ventajas comparativas simultáneas tiende a incrementar la productividad, y ésta es definitoria en la carrera por la competencia y la rentabilidad.-

Por otra parte, la internacionalización no es lineal. El agrupamiento de potencialidades de producción reconoce tres grandes centros: los Estados Unidos, Europa occidental y el Japón. Cada una de éstas áreas se interciona- liza a partir de la regionalización. De ésta manera se presen- ta la paradoja de que al mismo tiempo que crece la interna- cionalización se agudizan el proteccionismo y los subsidios. En esass condiciones las economías nacionales de poco dina- mismo y relativamente cerradas a las nuevas corrientes del comercio internacional llevan todas las posibilidades de debilitarse aún más y resignar posiciones en la carrera mundial.-

La decadencia económica argentina de los últimos quince años está directamente relacionada con ésta pérdida de dinamismo, que es lo contrario de lo que caracterizó al Brasil, sobre todo en los años setenta, en el periodo en que se profundizó el deterioro argentino. Sin embargo aunque la

distancia entre ambos países se agrandó en favor del Brasil, éste también se encuentra en crisis. Sucede que el orden económico de la posguerra está destruido y el mundo se halla en una difícil transición hacia un nuevo orden cuyas características todavía no están plenamente perfiladas. Pero éste orden, o por lo menos el tránsito hacia él, se destaca por la internacionalización y la competitividad basada en la constante innovación tecnológica.-

Pese a sus diferencias, la Argentina y el Brasil tendrán más chances de afrontar esos desafíos si lo hacen a través de una integración mayor y de un aprovechamiento conjunto de sus capacidades nacionales, sobre todo en el caso de la Argentina, que de otra manera quedaría aún más disminuida frente a la competencia internacional, e incluso ante la integración continental. La integración se presenta aquí como alternativa a la apertura unilateral. No puede decirse que se trate de una fórmula general. Chile, frente al agrupamiento del Mercosur, ha preferido hasta ahora, un sendero propio, debido fundamentalmente a que su apertura es muy amplia y se operó a lo largo de muchos años. La asociación subregional para la integración no lo atrae demasiado, salvo para la colocación de capitales excedentes, quizás también porque la integración podría disminuir algunas de sus ventajas comparativas, sobre todo en el caso de la fruticultura (de ahí la resistencia al paso por su territorio de la producción frutihortícola argentina hacia los puertos del Pacífico).-

En la era de la constitución de grandes bloques regionales, las perspectivas de la integración latinoamericana son muy diferentes que en el pasado, cuando los empresarios y los gobiernos vivían aferrados a sus mercados cautivos nacionales y desconfiando de sus vecinos. En la actualidad el desafío del nuevo orden mundial los obliga a intentar proyectos conjuntos que no podrían acometer por sus propios medios.-

La integración argentina-brasileña y el Mercosur, que es su ampliación hacia Uruguay y Paraguay, no persigue sólo objetivos de intercambio. En primer lugar se trata de replantear la inserción de éstos países en la economía mundial con el propósito de ampliar mercados y alcanzar una escala mayor de productividad y capacidad competitiva, para dar impulso a la rentabilidad de las inversiones y al crecimiento, atraer capitales de riesgo para facilitar el financiamiento y, por esa vía y por la del comercio de exportación, promover la modernización industrial y generar las divisas requeridas para el pago del servicio de la deuda.

Si la integración da como resultado un mayor intercambio intrarramas (entre ramas complementarias) habrá mayor especialización. En ese caso debería esperarse que la Argentina se dedicara aún más a la producción agropecuaria y alimentaria, diversificada por el desarrollo de pocas industrias que requieran mano de obra especializada, sobre un fondo de menor densidad industrial de conjunto. Brasil tiene a su favor su gran mercado, la considerable base industrial y los menores costos laborales y de servicios.-

Si, en cambio; cuando se impone el intercambio intrarramas (especialización dentro de las ramas), podría esperarse un desarrollo más integral y variado dentro de cada país, y, sobretodo, en la Argentina, que en ese caso tendría menos que temer a la desindustrialización.-

Hasta ahora no puede decirse que haya una tendencia definida. El intercambio inicialmente favorable al Brasil se revirtió en favor de la Argentina con un destacado impulso para algunas ramas industriales. Sin embargo, la situación parece encaminada a darse vuelta otra vez. La relativamente alta apreciación de la moneda argentina refuerza la ventaja comparativa brasileña en costos y escala de producción. Esto último definiría la situación de las industrias de producción masiva en favor del Brasil, pero se trata de una generalidad que no se advierte en todos los casos. Para la Argentina la rama más favorecida por sus ventajas comparativas naturales es la agroindustria, pero aún allí aparecen proyectos para sustituir la industrialización en la Argentina por la brasileña, a cambio de adquirir materias primas nacionales.-

Esta es una muestra de las asimetrías de la integración. No hay unificación de normas arancelarias, cambiarias, tributarias y laborales, existen estrategias diametralmente diferentes con respecto al porvenir de la industria y el desarrollo tecnológico y tampoco se tienen criterios comunes en cuanto al papel del Estado y al grado de defensa de la producción nacional. En esas condiciones es difícil que exista complementación ni intercambio intrarramas sino la peor especialización posible para el país que retra-

sa su desarrollo industrial, que en éste caso es la Argentina.-

El Mercosur nació formalmente cuando a fines de 1985 la Argentina y el Brasil crearon la Comisión Mixta de Alto Nivel para la Integración. A mediados del año siguiente y a instancias de los gobiernos de Raúl Alfonsín y José Sarney se puso en marcha el Programa de Integración y Cooperación Económica a través de protocolos sectoriales.-

En 1990, ya con los presidentes Carlos Menen y Fernando Collor de Mello, entró en vigencia el Tratado y se incorporó el protocolo para la coordinación de políticas macroeconómicas. En Julio de 1990 se firmó el Acta de Buenos Aires, que adelantó la fecha para el establecimiento del mercado común al 31 de Diciembre de 1994. En Agosto de ese mismo año se aceptó la incorporación del Uruguay y el Paraguay y se formuló una invitación a Chile. El 26 de Marzo de 1991 se firmó el Tratado de Asunción para ampliar la integración argentino-brasileña al Paraguay y el Uruguay. El período de transición hacia el mercado común, que para la Argentina y el Brasil finalizará el último día de 1994, se postergará un año para los dos nuevos socios.-

Así el 1º de Enero de 1996 el Mercosur será una zona de libre comercio, con arancel cero y economías integradas.-

El Mercosur se presenta así como un camino para la reconversión. Por eso el resultado que surja de su desarrollo

va ir marcando las características de esa reconversión para la Argentina como lo indican las asimetrías antes señaladas; el aspecto que presenta mayor preocupación es el sector industrial. Ningún proceso de reconversión exitoso se ha desarrollado sin políticas industriales específicas, pero éste ingrediente es el más diluido en el programa económico argentino, y esa ausencia es posible que se note en los resultados de la integración.-

Dentro de éste marco general resulta conveniente tomar conocimiento de las magnitudes demográficas, geográficas (que ya fueron expuestas), económicas y sociales que involucran al área. La tabla comparativa que acompañamos nos ilustrará de modo general al respecto.-

CUADRO COMPARATIVO DE PAISES INTEGRANTES DEL MERCOSUR

	I	I	I	I	I	I
	ARGENTINA	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY		
POBLACION '91	I 32.609.000	I 150.368.000	I 4.277.000	I 3.094.000		
PBI (Mill.de U\$S de 1991)	I 89.538,9	I 329.400	I 6.548,3	I 8.824		
PBI PER CAP. (U\$S de 1991)	I 2.745,9	I 2.147,4	I 1.488,4	I 2.836,3		
SUPERFICIE Km2	I 2.767.000	I 8.512.000	I 407.000	I 177.000		
INFLACION (1991)	I 84 %	I 487,3 %	I 13,5 %	I 81,44 %		
ESPERANZA DE VIDA - 1989	I 71 Años	I 66 Años	I 73 Años	I 67 Años		
ANALFABETIS- MO -1985- %	I 5	I 22	I 5	I 12		
EXPORTACIONES (Mill.de U\$S)	I 12.038,3	I 29.095,1	I 1.280	I 1.596,2		
EXPORTACIONES % MANUFACT.	I 1965 I 1989 I 6 I 32	I 1965 I 1989 I 8 I 52	I 1965 I 1989 I 8 I 8	I 1965 I 1989 I 5 I 39		

Sigue ---->

*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*								
*	I	ARGENTINA	I	BRASIL	I	PARAGUAY	I	URUGUAY	I	*								
*	I		I		I		I		I	*								
*	I	1965	I	1989	I	1965	I	1989	I	1965	I	1989	*					
*	EXPORTACIONES	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*					
*	% PROD. PRIM	I	94	I	68	I	92	I	48	I	92	I	92	I	95	I	61	*
*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	IMPORTACIONES	I	7.845,2	I	19.263,6	I	1.475	I	1.622,8	I	1.622,8	I	1.622,8	I	1.622,8	I	1.622,8	*
*	(Mill.de U\$S)	I		I		I		I		I		I		I		I		*
*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	SALDO COMERC.	I		I		I		I		I		I		I		I		*
*	(Mill.de U\$S)	I	4.193,1	I	9.813,5	I	- 195,0	I	- 25,8	I	- 25,8	I	- 25,8	I	- 25,8	I	- 25,8	*
*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	DEUDA EXTERNA	I	61.000	I	122.800	I	1.840	I	7.130	I	7.130	I	7.130	I	7.130	I	7.130	*
*	(Mill.de U\$S)	I		I		I		I		I		I		I		I		*
*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	SALARIO REAL	I	76,6	I	San Pablo=	I	106,8	I	72,6	I	72,6	I	72,6	I	72,6	I	72,6	*
*	*1991 (1980=100)	I		I	121,4 / Río	I		I		I		I		I		I		*
*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	TIPO DE CAMB.	I	0,9906	I	0,9906	I	1.443,31	I	2.974,2	I	2.974,2	I	2.974,2	I	2.974,2	I	2.974,2	*
*	(1 dólar 04/92)	I		I		I		I		I		I		I		I		*
*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	PRODUCCION	I	1965	I	1989	I	1965	I	1989	I	1965	I	1989	I	1965	I	1989	*
*	INDUSTRIAL	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	(% S/ PBN)	I	422	I	33	I	33	I	43	I	19	I	22	I	32	I	28	*
*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	PRODUCCION	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	AGROPECUARIA	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	*
*	(% S/ PBN)	I	17	I	14	I	19	I	9	I	37	I	29	I	15	I	11	*

Fuentes: CEPAL, BANCO MUNDIAL, BID.-

Y es justamente en éste gran escenario donde se desarrollará el futuro de nuestro país. Pero si cae por su propio peso el que la Argentina priorice sus estrategias en el Mercosur, esto resulta más atendible aún si observamos el interés que ha despertado la región en el resto del mundo. Japón, Estados Unidos y la Comunidad Europea han puesto en claro su deseo de acompañar éste proceso.-

No es una casualidad: en un reciente informe de asesoramiento, la Keidanren -la más poderosa central industrial japonesa-, recomendó a sus asociados "incorporar el Mercosur" en sus estrategias de inversiones globales hasta el año 2000".-

En Febrero último, cuando una misión del Banco de Exportación e Importación (Eximbank) del Japón estuvo en la Argentina, transmitió formalmente el interés del gobierno de Tokio por incrementar los vínculos comerciales con el nuevo bloque.-

En Abril de éste año una delegación del primer nivel se reunió en Brasilia para demostrar la seriedad de éstas intenciones. La jerarquía de la representación de la Keidanren se reflejó en el hecho de que estuvo encabezada por el presidente de la Nippon Steel, Hiroshi Saitoh, y que los enviados pertenecían a corporaciones como Sony, Mitsubishi, Toyota, Kawasaki Steel, Aoki, Mitsui, Sankyu, Sumitomo, Marubeni, Chiyoda, Nomura Securities y Komatsu.-

Japón demostró interés en diversas áreas, entre las que especialmente figuran agroindustria, los proyectos energéticos, el sector de bienes de capital y, por cierto, la siderurgia.-

El reciente acuerdo sectorial firmado en Río de Janeiro indica que el Mercosur concentra el 70 % de la producción de acero de América Latina.-

Mientras tanto, norteamericanos y europeos no perdieron oportunidad en manifestar su deseo de no permanecer al margen y estudiar el nuevo bloque comercial que se está proponiendo. En el caso de Estados Unidos la inserción de sus intereses se remonta al acuerdo concretado con la constitución del Grupo "4 + 1" entre los Estados Unidos y los 4 del Merco sur, como ámbito de diálogo y coordinación entre la Iniciativa para las Américas del presidente George Bush y el proyecto regional.-

Por otra parte importantes organizaciones empresarias y centros de estudios pusieron bajo la lupa lo que estaba sucediendo en el Mercosur; así tenemos por ejemplo, la reunión de Marzo pasado del Council Foreign Relations, en Nueva York.-

El Council es el ámbito institucional de los editores de la revista Foreign Affairs, y sus posiciones son consideradas, en las esferas de la diplomacia, como de gran influencia sobre la política exterior norteamericana y sobre todo, en las decisiones estratégicas de las corporaciones.-

En esas reuniones participan habitualmente analistas políticos, consultores de empresas y de gobiernos, estrategas, empresarios y banqueros, y en éste caso tuvo repercusiones alentadoras sobre las cancillerías del Cono Sur.-

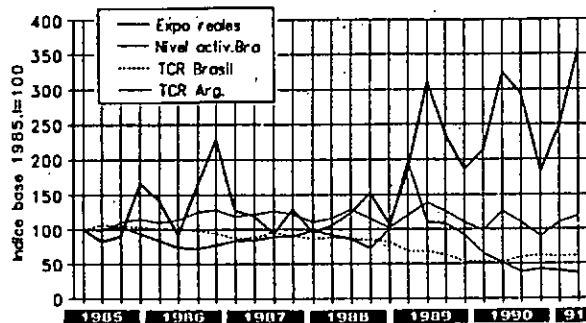
Los doce países del Mercado Común Europeo, por su parte, han desarrollado un abordaje distinto en el área. Ellos eligieron como la llave de entrada para el Mercosur la transferencia de "tecnología" en materia de integración regional.-

Los 4 del Mercosur no dudaron en aceptar la oferta - considerada "una clara señal política" -, y ahora está a punto de firmarse un acuerdo de Cooperación y Asistencia por el cual la Comunidad se compromete a transferir su experiencia institucional.-

Es de difícil aceptación el hecho de pensar que las proyecciones se darán linealmente, sin dificultades. A las falencias estructurales deben agregarse profundas asimetrías entre los dos países más importantes del Mercosur, Brasil y Argentina. Estas son debidas principalmente a los distintos momentos económicos que viven, especialmente en lo referente a los tipos de cambio. Así tenemos oscilaciones bruscas en los flujos de exportación e importación entre ambos países, tal como lo reflejan los gráficos y tablas que presentamos:

EXPORTACIONES A BRASIL

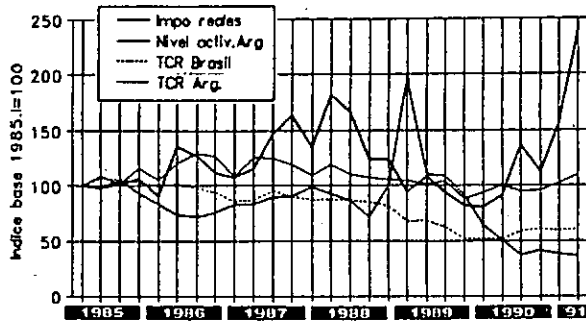
Valor en dólares deflactado por IPM U.S.A.



Fuente: C.E.A.L.

IMPORTACIONES DESDE BRASIL

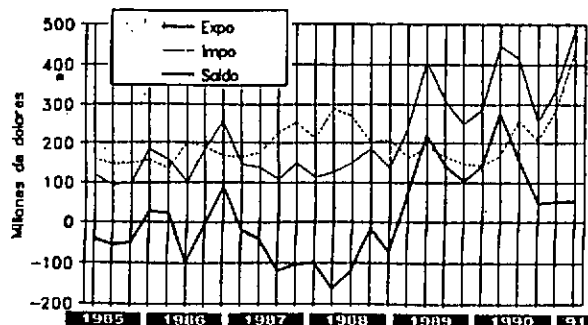
Valor en dólares deflactado por IPM U.S.A.



Fuente: C.E.A.L.

SALDO COMERCIAL ARGENTINA - BRASIL

Valor nominal en u\$s



Fuente: NOEC

BALANZA COMERCIAL BRASIL-ARGENTINA

Año	Total	Export. Brasil	Import. Brasil	Saldo
1985	1.016	547	469	+ 79
1986	1.419	682	737	- 55
1987	1.412	832	588	+ 252
1988	1.686	979	707	+ 272
1989	1.969	722	1.247	-525
1990	2.033	645	1.388	-743
1991	3.060	1.476	1.585	-109
1992*	3.500	1.900	1.600	+ 300

*Estimado.

Sin embargo, a pesar de las oscilaciones, empresarios de ambos países encontraron formas alternativas para seguir optimizando ventajas que ofrece el tratado. A modo de ejemplo podemos señalar:

* Hace 2 años la brasileña Brahma se asoció con la local Londrina en Maltería Pampa, que elabora en la bonaerense Puan, la materia prima de la cerveza que se fabrica en Brasil.-

* La italiana Benetton abastece a sus plantas de Brasil con la lana de sus estancias de El Bolsón, en el sur argentino.-

* Este último verano la fábrica de golosinas Georgalos se asoció con su homóloga brasileña Lacta, para las ventas aquí, allá y en terceros mercados.-

* Massey-Ferguson compra la plataforma para maíz en la Argentina para la cosechadora que fabrica en Brasil.-

* Deutz Argentina y Agrale Brasil comercializan en Brasil los tractores Agrale Deutz.-

Estas asimetrías como vemos, van siendo corregidas por la propia dinámica empresarial, pero también son encaradas por los Estados signatarios que han formulado una serie de acuerdos que irán desgrosando las dificultades. Así podemos mencionar:

1) Aprobación del Protocolo de Brasilia sobre solución de controversias; se procura así ofrecer

adecuada protección jurídica a quienes tomen decisiones en funciones de lo normado en el Tratado de Asunción.-

2) Aprobación de los marcos referenciales para los Acuerdos de Complementación Sectorial.-

3) Aprobación del Estatuto de Empresas Binacionales

4) Desregulación plena del transporte de cargas terrestres con Brasil; ésta medida abarató los fletes en más del 20 % .-

5) Implementación del Acuerdo 4 + 1 con los EEUU, para impulsar el comercio y la inversión entre los países del Mercosur y los EEUU, según lo postulado por la Iniciativa del presidente Bush. El tema de los subsidios agrícolas, así como las restricciones sanitarias y fitosanitarias que afectan al comercio de productos agrícolas, está agendado.-

6) Los países del Mercosur coordinan estrechamente sus estrategias económico-comerciales dentro de los foros internacionales como el grupo Cairns y el GATT.-

7) Acuerdo bursátil entre la Comisión Nacional de Valores y la Comissão de Valores Mobiliarios do Brasil, para facilitar la regionalización del Mercado de Capitales.-

- 8) Acuerdo entre la UIA y sus contrapartes del Mercosur. Existen además diversos acuerdos entre sectores productivos, como el existente entre entidades cooperativas y Coninagro. Un proceso similar se observa en las organizaciones sindicales.-
- 9) Disseminación de numerosas y variadas iniciativas empresariales, que se adoptan en función de los objetivos del Tratado. Se difunden así no solo los "joint-ventures", sino también la regionalización de nuevas inversiones y el entrecruzamiento accionario entre empresas.-
- 10) Funcionamiento a pleno de todos los órganos del Tratado: reuniones de presidentes y del Consejo, reunión de ministros de economía y presidentes de Bancos Centrales y reunión del Grupo Mercado Común. Además funcionan activamente las 10 comisiones técnicas previstas, a las cuales se han añadido Educación, Justicia, Trabajo, Turismo, Medio Ambiente y Ciencia y Técnica.-
- 11) La reciente reunión presidencial en Las Leñas dispuso nuevas directrices políticas para el futuro, evidenciando la decisión de constituir el Mercado Común en los plazos del Tratado. Esta reunión es un verdadero hito histórico en la conformación del Mercosur por los acuerdos sustantivos alcanzados por los 4 presidentes, entre los cuales destacamos:

- I) Aprobación del cronograma de medidas que comprometen 97 tareas concretas en plazos determinados para alcanzar los objetivos del Tratado, que en su art. 50 expresa "coordinación de políticas que se realizará gradualmente y en forma convergente con los programas de desgravación arancelaria." Este cronograma está orientado a resolver el problema de las asimetrías. Hacia el primer semestre del año próximo se adoptarán las decisiones básicas acerca del arancel externo común, que regirá a partir del año 1995. Esta definición es esencial para disipar incertidumbres acerca del perfil competitivo del Mercosur y una señal valiosa para el planeamiento estratégico de las empresas.
- II) Procedimiento de Quejas y Consultas sobre prácticas desleales de comercio que permitirá a cualquier productor afectado en cualquier país miembro, formular reclamos cuando se consideren lesionados por importaciones subsidiadas o con dumping de otro país miembro.-
- III) Fijación de criterios comunes para futuras negociaciones con otros miembros de ALADI.
- IV) Acuerdos de cooperación con el BID y la CEE para la construcción del Mercosur.-

V) Aprobación del Tratado de la Hidrovía. (con participación de Bolivia). Esta iniciativa apunta a una sensible reducción de los costos de transporte en los ríos Paraguay y Paraná mediante desregulaciones y obras de mejoramiento de la navegación fluvial.-

15

REFERENCIAS - ANEXO 1

- Foto No 1 - Vista hacia el Sur de una vía tiradero que en el anteproyecto se debe levantar.
- Foto No 2 - Sector que se usará para futura playa de Contenedores.
- Foto No 3 - En vía donde está la formación de vagones plataforma, un sector se levantará y en el comienzo de la imagen, se empalmará la nueva vía que servirá al Muelle del Puerto.
- Foto No 4 - Vías de entrada lado Sur a playa de cargas.
- Foto No 5 - Vista del sector de playa de cargas lado norte. Se observa parte del sector Talleres.
- Foto No 6 - Playa de carga, vías tapadas con malezas.
Se observan instalaciones del Sector Talleres.
- Foto No 7 y 8 - Zona de playa de cargas lado Norte.
- Foto No 9 - Sector de acopio de materiales en proximidades al campamento de cuadrilla.
- Foto No 10 y 11 - Calle a usar para mejor operatividad del muelle,

se emplazara una via.

Foto N° 12 - Amarre de barcas, lado sur, en muelle de madera.

Foto N° 13 - Sector proximo al muelle de madera.

Foto N° 14 y 15 - Vista del muelle de madera.

Foto N° 17 - 17 y 18 - Muelle y playa.

Foto N° 19 y 20 - Vista general del muelle, tomada con orientacion Sur a Norte.

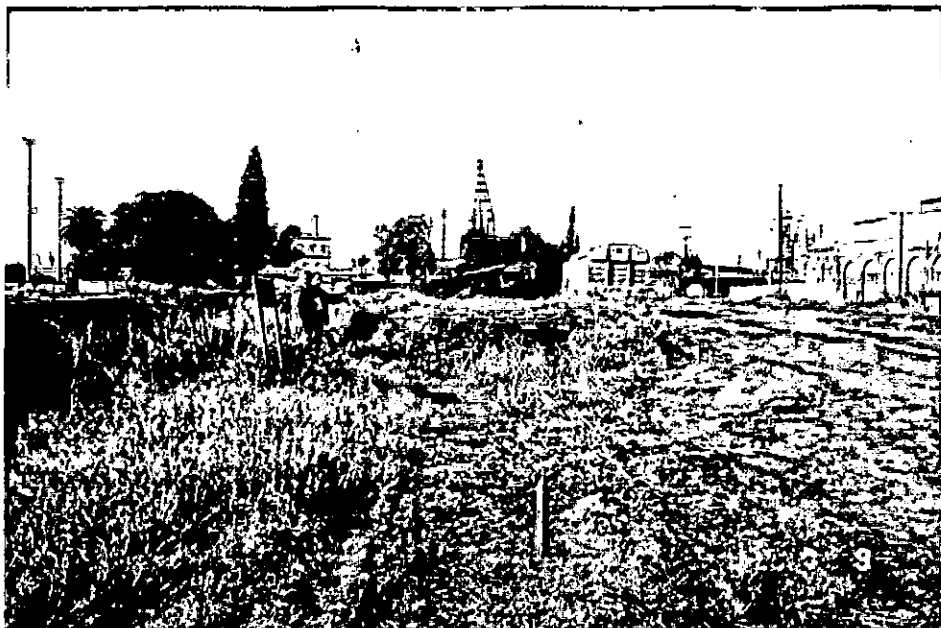
Foto N° 21 - Barco.

Foto N° 22 - 23 - 24 -25 y 26 - Vista al muelle de instalaciones del puente grua.

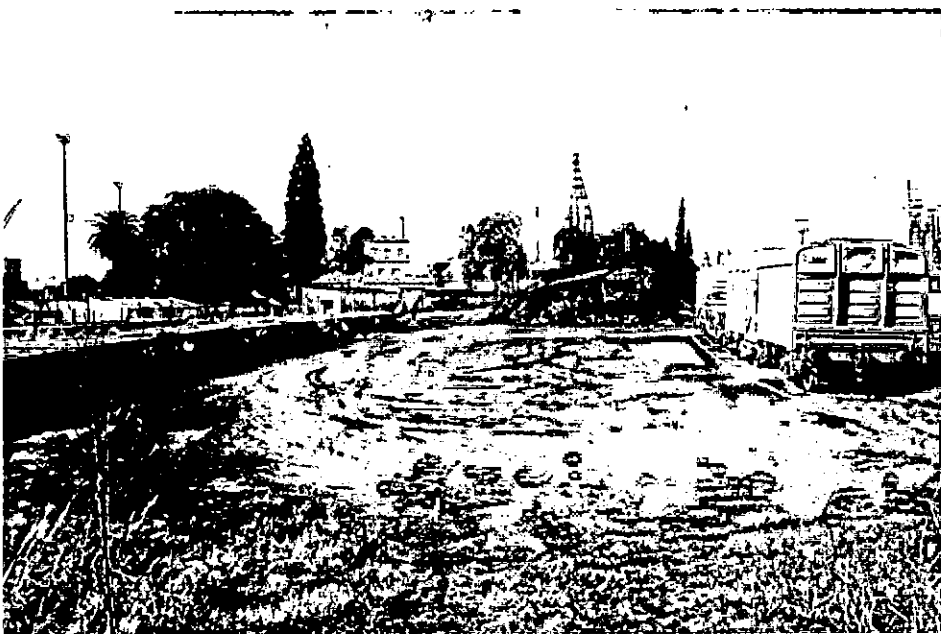
Foto N° 27 y 28 - Distintas tomas de la plata del muelle.

Foto N° 29 - Vista del patio edificio Gendarmeria y columna de alumbrado.

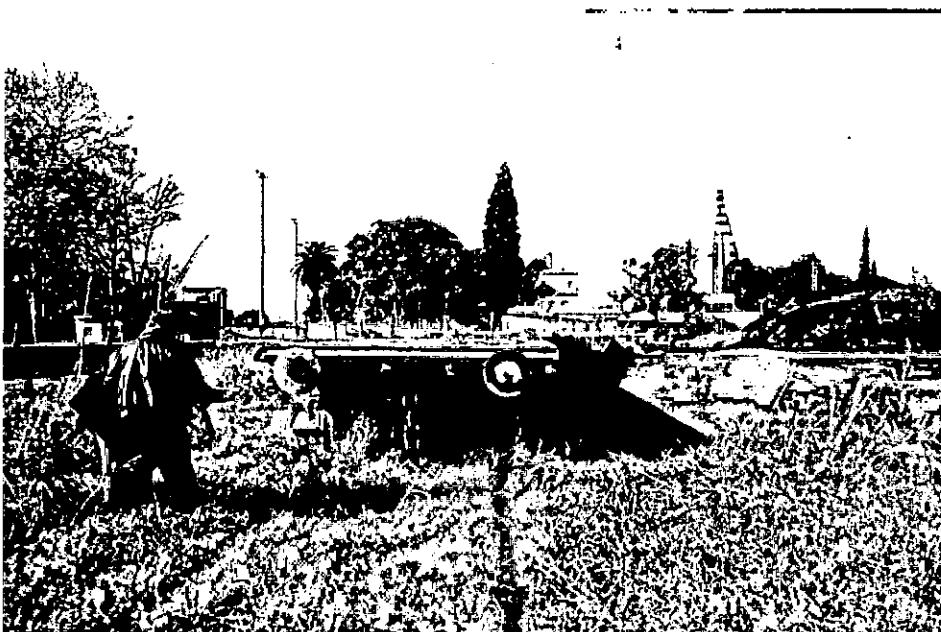
Foto N° 30 - 31 - 32 - Lado norte del muelle. Sector atracadero de embarcaciones.



1



2



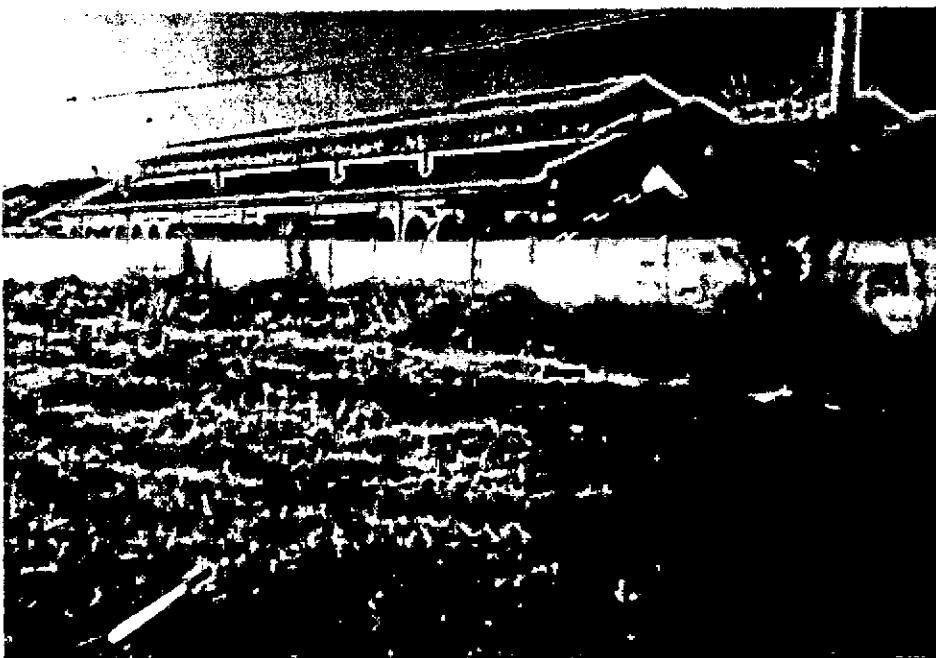
3



4



5



6



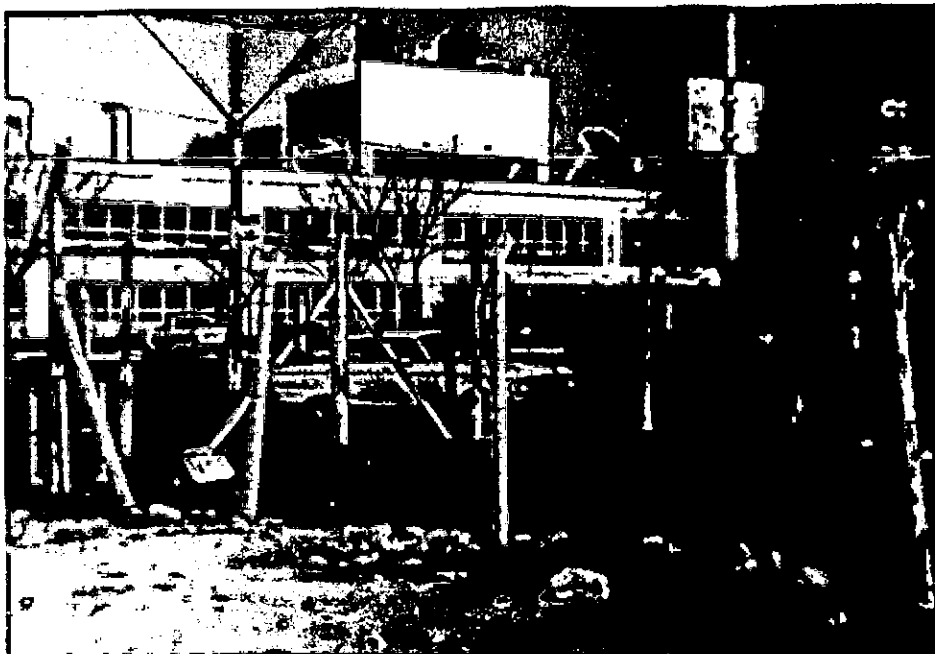
7



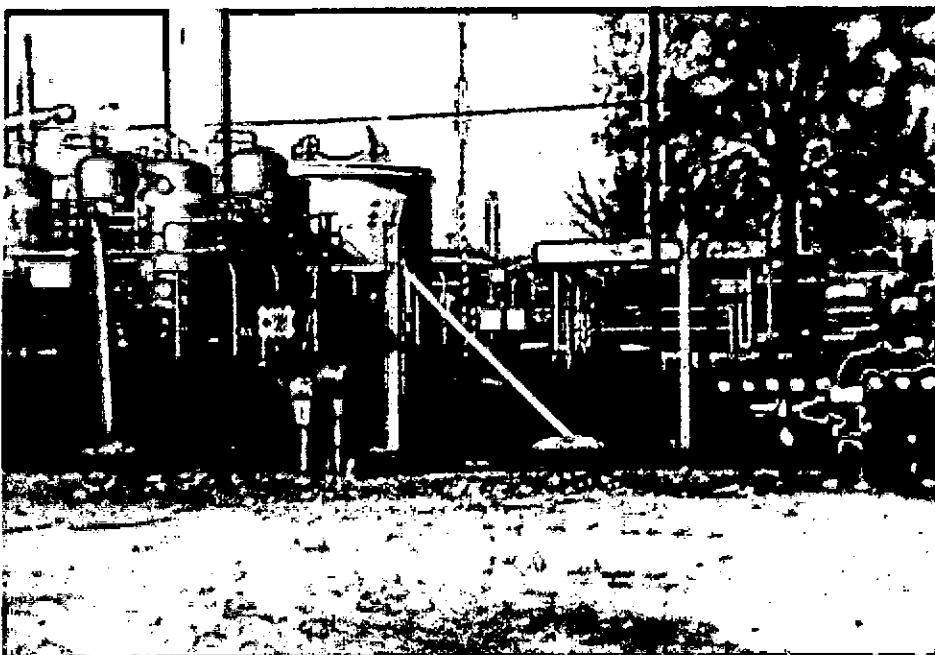
8



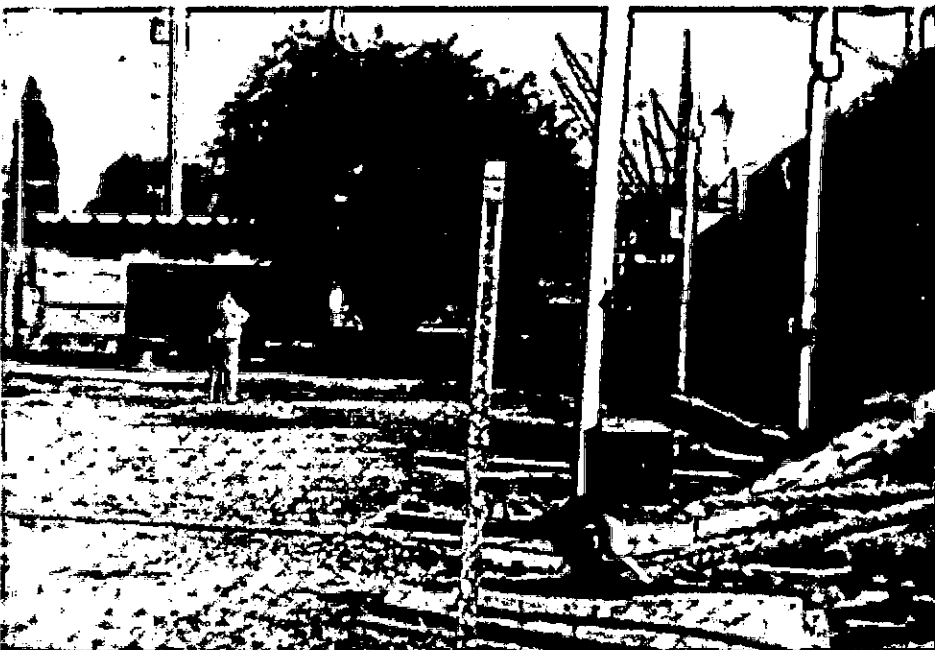
9



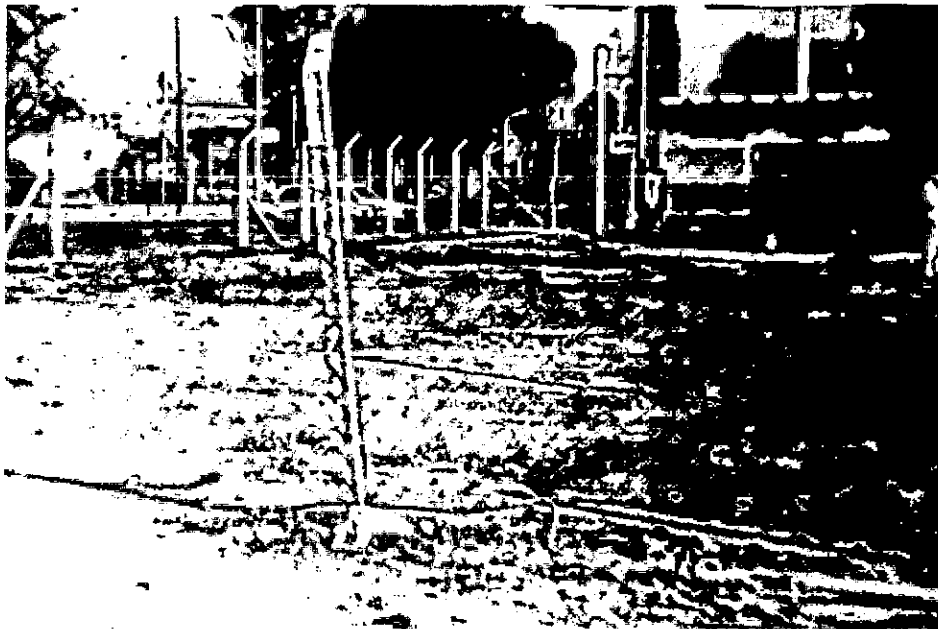
10.



11



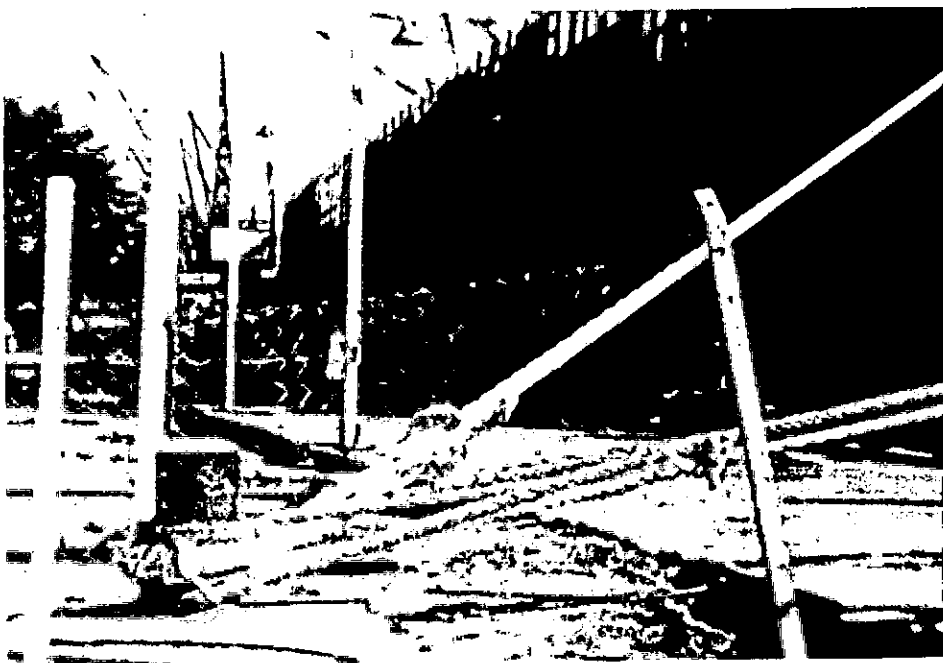
12



13



14



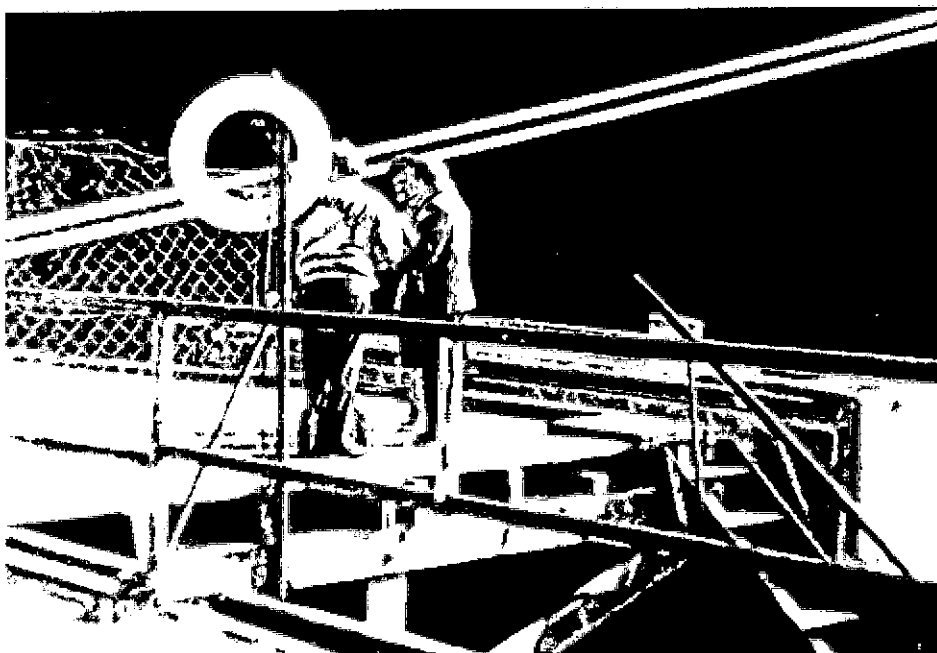
15

16



92 7 9

17



18





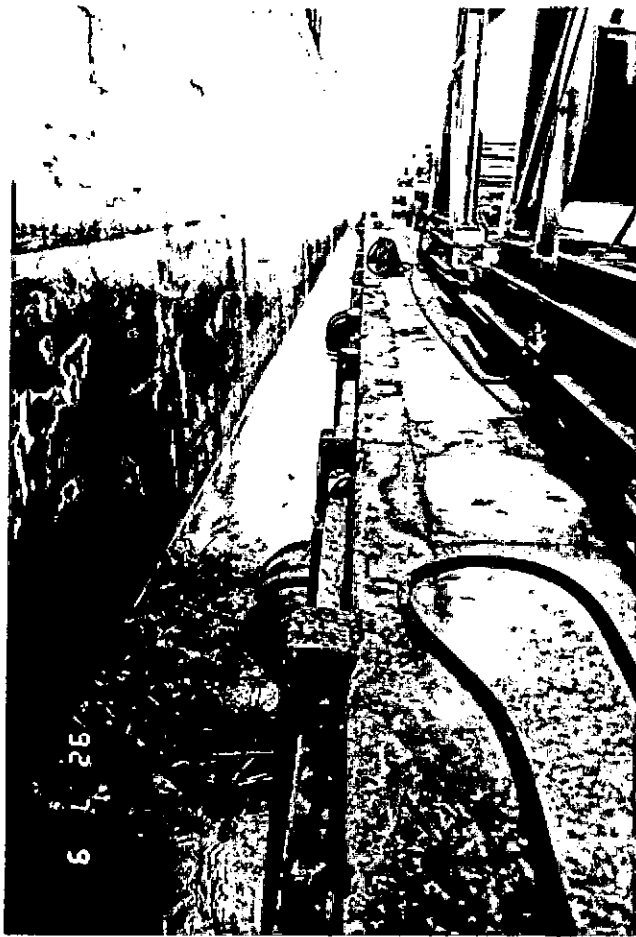
19



20



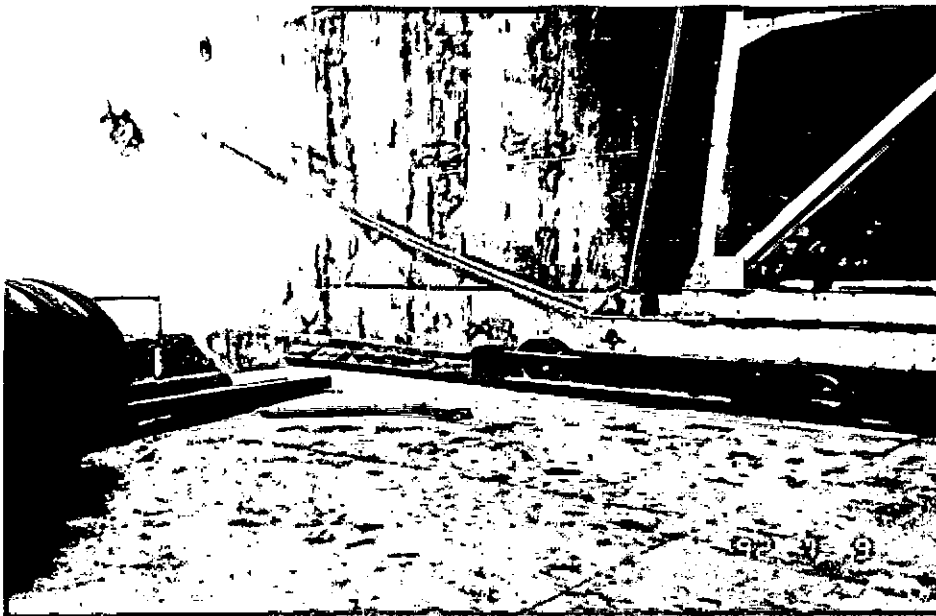
21



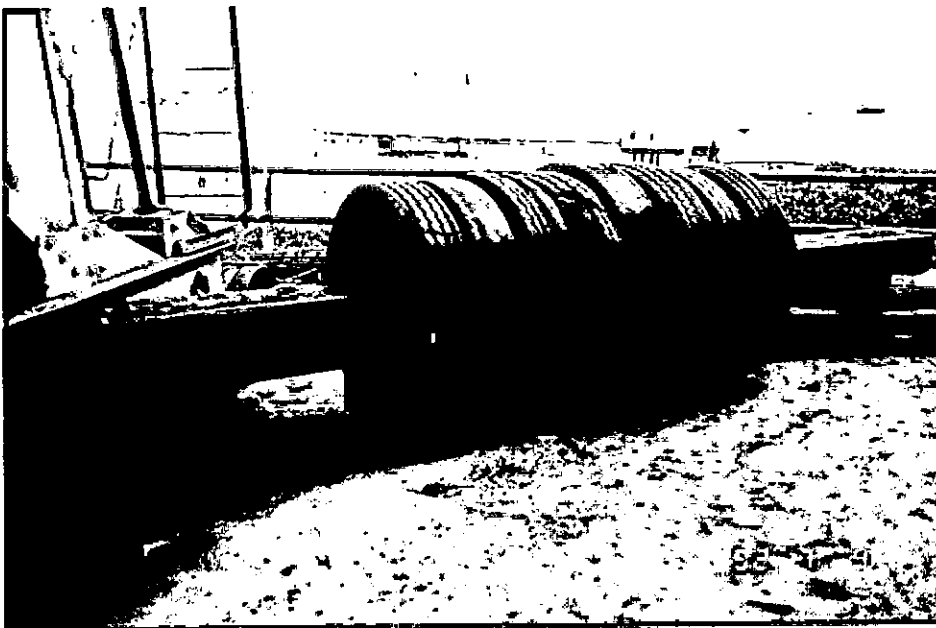
22



23



24



25

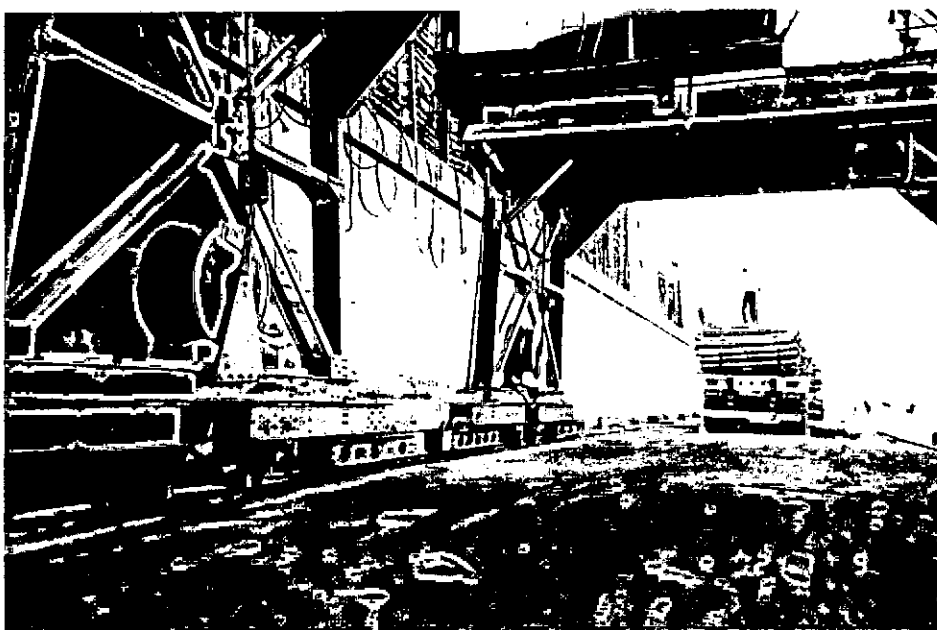


26

92 1 9



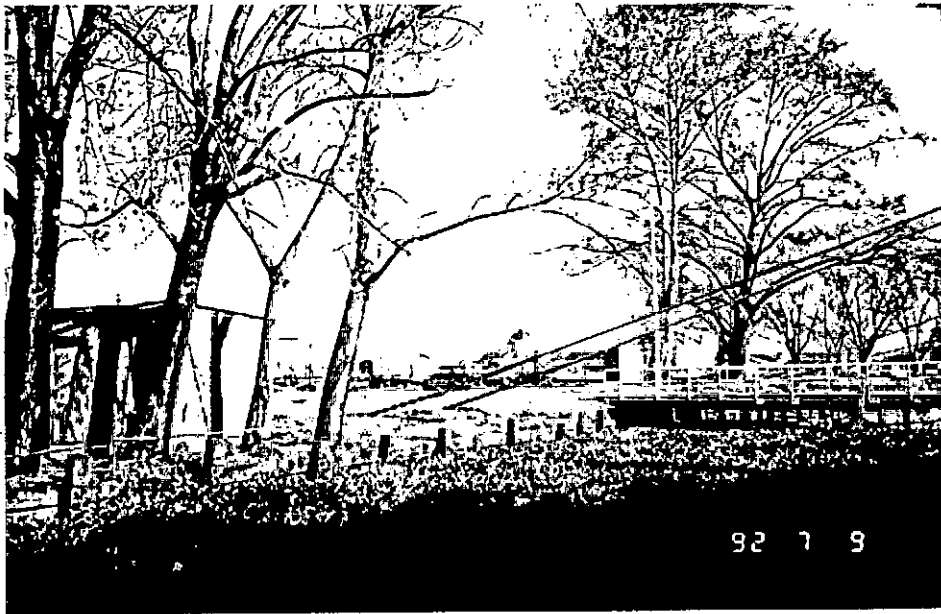
27



28

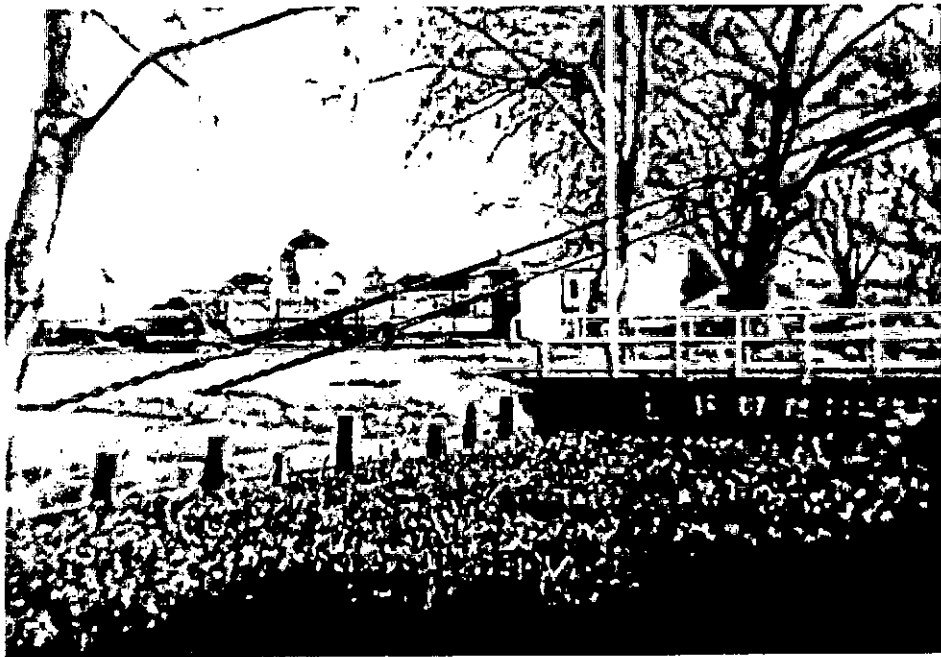


29

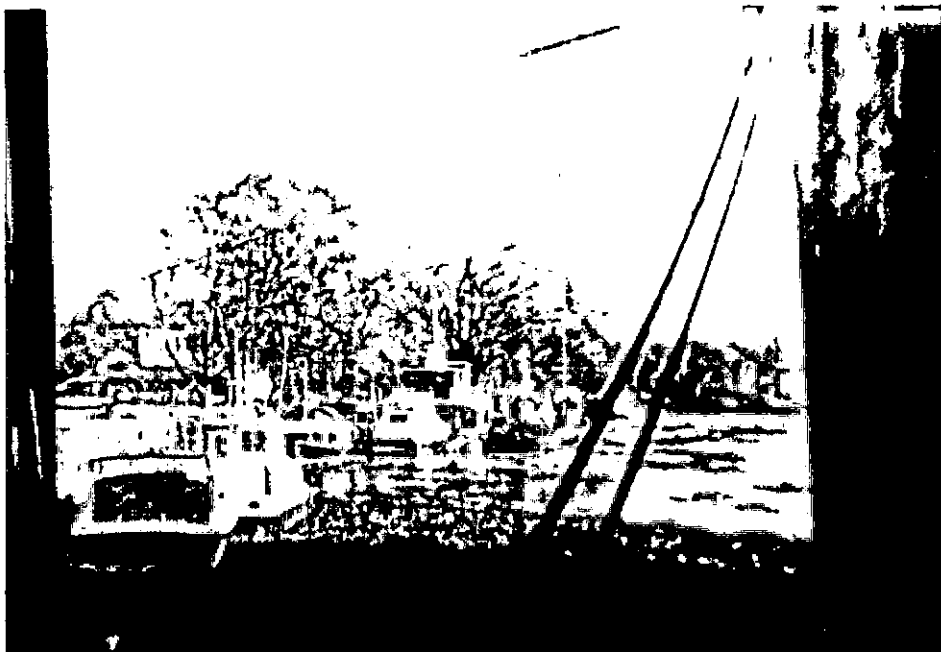


30

92 7 9



31



32

MOVIMIENTO DE MERC. POR PUERTO AÑO 1985

PUERTO DE CAMPANA

