

Actividad Portuaria provincia de Santa Fe



Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado
Secretaría de Tecnologías para la Gestión
Centro Estadístico de Servicios (CES) - IPEC



www.portal.santafe.gov.ar



Señor Gobernador de la Provincia de Santa Fe
DR. HERMES JUAN BINNER

Ministro de Gobierno y Reforma del Estado
DR. ANGEL BONFATTI

Secretario de Tecnologías para la Gestión
ING. JAVIER ECHANIZ

Director Provincial del Instituto Provincial
de Estadística y Censos
LIC. JORGE ALEJANDRO MOORE

Directora General del Instituto Provincial
de Estadística y Censos
Lic. RAQUEL PELLATELLI

Subdirectora General del Instituto Provincial
de Estadística y Censos
Delegación Rosario
Est. ELENA DRZAZGA

Equipo responsable
Est. Nora Daruich
Lic. David Muratore
Juliana Merello

Índice

Introducción	1
Capítulo I: Reseña histórica de los puertos de la Provincia de Santa Fe	3
Cuadro 1.1: Exportaciones en miles de pesos oro	11
Cuadro 1.2: Comercio exterior y deuda pública	11
Cuadro 1.3: Número de colonias	12
Cuadro 1.4: Principales productos	13
Cuadro 1.5: Evolución Puertos de Santa Fe y Buenos Aires	13
Cuadro 1.6: Distribución comercial de las cosechas. Exportación	14
Cuadro 1.7 :Exportaciones en 1914	15
Cuadro 1.8: Crecimiento de la población	15
Cuadro 1.9: Población de Rosario	15
Capítulo II: Puertos en la provincia de Santa Fe. Situación actual	17
Cuadro 2.1: Evolución de la capacidad de almacenaje de granos por provincia. Total del país. Años 1984, 1994 y 2004	30
Gráfico 1: Evolución de la capacidad de almacenaje de granos por provincia. Total del país. Años 1984, 1994 y 2004	30
Cuadro 2.2: Utilización de la capacidad de acopio en las principales localidades portuarias. Año 2006	30
Gráfico 2: Capacidad de almacenaje de granos por departamento o partido. Total del país. Año 2004	31
Cuadro 2.3: Exportaciones según medio de transporte utilizado, en miles de dólares FOB. Total del país. Años 2000-2006	32
Cuadro 2.4: Exportaciones según medio de transporte utilizado, en toneladas. Total del país. Años 2000-2006	32
Cuadro 2.5: Exportaciones por vía acuática según puerto de salida. Total del país. Años 2000-2006	32
Cuadro 2.6: Recaudación por jurisdicción política (Según la ubicación de la Aduana interviniente). Recursos aduaneros. Total del país. Año 2006	35
Cuadro 2.7: Recaudación por jurisdicción política (Según domicilio fiscal del responsable o ubicación de la Aduana interviniente). Impuestos, recursos de la seguridad social y aduaneros. Total del país. Año 2006	36
Cuadro 2.8: Derechos de Importación por Secciones de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM). Total del país. Años 2005 y 2006	37
Gráfico 3: Recaudación por derechos de Importación por jurisdicción política. Total del país. Año 2006	37
Cuadro 2.9: Derechos de Exportación por Secciones de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM). Total del país. Años 2005 y 2006	38
Gráfico 4: Recaudación por derechos de exportación por jurisdicción política. Total del país. Año 2006	38
Cuadro 2.10: Movimiento portuario en puertos fluviales y marítimos. Total del país. Años 2000 - 2006	39
Cuadro 2.11: Movimiento portuario por tipo de tráfico en puertos fluviales y marítimos. Total del país. Año 2006	40
Cuadro 2.12: Movimiento portuario por tipo de tráfico de productos derivados del petróleo (combustibles) en puertos fluviales y marítimos. Total del país. Año 2005	41
Cuadro 2.13 : Movimiento portuario por tipo de tráfico en la región San Lorenzo/Puerto General San Martín. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006	41
Cuadro 2.14: Movimiento portuario por tipo de tráfico en el Puerto Rosario. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006	42
Cuadro 2.15: Movimiento portuario por tipo de tráfico en el Puerto de Santa Fe. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006	42
Cuadro 2.16: Movimiento portuario por tipo de tráfico en el Puerto de Villa Constitución. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006	43
Cuadro 2.17: Movimiento portuario por tipo de tráfico en el Puerto de Reconquista. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006	43
Cuadro 2.18: Principales puertos de Latinoamérica según movimiento en TEUs. Años 2000-2003	44
Gráfico 5: Principales puertos de Latinoamérica según movimiento en TEUs. Año 2003	44
Cuadro 2.19: Principales puertos de Latinoamérica según movimiento en toneladas. Años 2000-2003	45
Gráfico 6: Principales puertos de Latinoamérica según movimiento en toneladas. Año 2003	45
Cuadro 2.20: Exportación anual de granos. Puertos de Santa Fe y Total del país. Años 1995-2006	46
Gráfico 7: Exportaciones de granos por puertos. Provincia de Santa fe y Total del país. Años 1995-2005	46
Cuadro 2.21 : Exportación anual de granos por puerto. Provincia de Santa Fe y Total del país. Años 1995-2006	47

Cuadro 2.22: Exportaciones de granos por puerto según cultivo. Provincia de Santa Fe. Años 1995-2006	48
Cuadro 2.23: Exportaciones de aceite según puerto y producto. Provincia de Santa Fe y Total del país. Años 1995-2006	49
Cuadro 2.24: Exportaciones de subproductos según puerto y producto. Provincia de Santa Fe y Total del país. Años 1995-2006	50
Cuadro 2.25: Movimiento de Cargas y Buques. Puerto Rosario. Años 1994-2006	51
Gráfico 8: Movimiento anual de Cargas por tipo. Puerto Rosario. Años 1994-2006	51
Gráfico 9: Movimiento anual de Buques por tipo. Puerto Rosario. Años 1994-2006	51
Gráfico 10: Movimiento mensual de Cargas por tipo. Puerto Rosario. Años 1994-2006	52
Gráfico 11: Movimiento mensual de Buques por tipo. Puerto Rosario. Años 1994-2006	52
Cuadro 2.26: Movimiento de cargas y buques. Puerto Villa Constitución. Años 1996-2006	53
Gráfico 12: Movimiento de cargas por tipo. Puerto Villa Constitución. Años 1996-2006	53
Gráfico 13: Movimiento de buques por tipo. Puerto Villa Constitución. Años 1996-2006	53
Cuadro 2.27: Movimiento de cargas según producto. Puerto Villa Constitución. Años 1996-2006	54
Cuadro 2.28: Movimiento de cargas según producto. Puerto Reconquista . Años 1998-2006	55
Glosario	56
Bibliografía	61

Introducción

Con este ejemplar de «Estadísticas Mensuales» se continúa la serie de boletines que recopila información sobre indicadores de Santa Fe y del País, la mayoría producidos por el Indec-Ipec. En algunos casos, como en éste, se apela a otros organismos y diversas fuentes. El tema elegido dista de ser casual, la **actividad portuaria en la Provincia de Santa Fe** está sólidamente asociada a su historia, a su actividad productiva actual y también a su futuro. Por eso es mucho lo que se puede pensar, diseñar, planificar y potenciar no sólo para los puertos que se describen en este documento, sino también para otros numerosos puntos del Paraná.

En el presente número el énfasis está puesto entonces en la **actividad portuaria**, dando cuenta de diversos indicadores, algunos de los cuales son muy conocidos, pero se los incluye para facilitar comparaciones y mediciones. En los dos capítulos en que se divide esta publicación, se incluyen comentarios de la historia y la actualidad de los puertos.

Al estar recostada sobre una de las costas del Paraná, la Provincia cuenta con una inagotable vía navegable que la vincula con el mundo. Este documento ofrece en el **capítulo I** una breve síntesis cronológica de los principales avatares en la historia y el devenir de algunos acontecimientos. Al **capítulo II** se lo puede dividir en dos partes, en la primera el análisis centra la atención en la situación actual, en el andamiaje jurídico de los Entes Administradores y especialmente en las grandes cuestiones a resolver e implementar; las problemáticas de infraestructura de transporte para los puertos del Sur de Santa Fe, el traslado del Puerto de Santa Fe a un nuevo enclave que le permita retomar su nivel de actividad histórico, y finalmente las cuestiones del calado. En este capítulo, y sin entrar en descripciones minuciosas, se pasa revista a los principales números que reflejan la actividad de los puertos santafesinos y dan envergadura a la actividad económica: los volúmenes exportados, la recaudación de los puertos de Santa Fe, las comparaciones con el resto del País, los productos embarcados e información particular de cada puerto.

Para el lector interesado se presenta en la bibliografía una nómina de páginas Web y textos que creemos son de utilidad. Se destacan en particular dos publicaciones que contienen elementos históricos y aspectos actuales que indudablemente permiten profundizar los puntos expuestos.

Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina, 1573–La urbanización hispano americana más antigua del Río de la Plata – 2003.
Bolsa de Comercio de Santa Fe.

El Puerto de los Rosarinos. A cien años de la habilitación de los muelles modernos. Ente Administrador Puerto Rosario (ENAPRO).

La idea es ir ampliando este tipo de publicaciones con la intención de facilitar búsquedas de antecedentes e información, en un contexto de aclaraciones y comparaciones con otras provincias y participación relativa respecto al País. Se trata de dar cuenta y de facilitar el acceso a la información de aquellos aspectos que hacen a la vida de los habitantes de la Provincia en sus diversas manifestaciones: demográficas, productivas, socio económicas, laborales, etc.

INSTITUTO PROVINCIAL DE ESTADISTICA Y CENSOS

Salta 2661 - Piso 3 - (3000) Santa Fe - C.C. N: 140
TE: 54 342 4573753 - 4573783 - 4572539 Tel-Fax: 4574792 - 4573747
Correo electrónico: jmoor@indec.mecon.gov.ar

Mendoza 1085 - Piso 4 Oficina 4 - (2000) Rosario
TE: 54 341 4721115 - 4721156 - 4721317
Correo electrónico: ipecrosario@indec.mecon.gov.ar

Capítulo I: Reseña histórica de los puertos de la provincia de Santa Fe

En la segunda parte de la publicación se trabajará en la descripción de los principales componentes de la situación actual y algunos de los problemas que se plantean resolver tanto en el Puerto de Santa Fe como en los puertos de la Zona Sur de la Provincia. En un plan de largo aliento será necesario darle mayor valor a otros puntos de la costa del Paraná que alguna vez tuvieron vigencia histórica (el actual proceso de reconversión del puerto de Santa Fe y el Plan Maestro del Puerto Reconquista son ejemplos de ello, así como la posibilidad de desarrollar áreas como la de Helvecia y Tostado por mencionar sólo algunos ejemplos). Los cuadros y gráficos del Capítulo II dan la pista de la situación actual, de la importancia que tienen en la economía provincial y nacional, de los grandes volúmenes que bajo la forma de granos o con algún grado de industrialización se exportan.

En esta primera parte se enumeran cronológicamente los acontecimientos que fueron forjando la historia de los puertos de la Provincia. Es un largo período donde las tormentas de la historia argentina estuvieron siempre presentes. Existe una generosa bibliografía de autores que trabajaron intensamente esta etapa histórica, deteniéndose especialmente entre 1850 y los primeros años de 1900. Es por eso que los pocos cuadros que se incluyen en este Capítulo, rescatan en especial los primeros tres Censos Nacionales realizados en el país: 1869, 1895 y 1914, de fácil acceso gracias a la versión digital realizada por el INDEC.

Como se observa en esta narración, prácticamente no se hace mención de los últimos 100 años de pequeños acontecimientos y grandes gestas, que es lo mismo que decir de casi todo el siglo XX (1900 a 2000). La intención es unir con un delgado hilo las dos puntas de la historia, la del nacimiento de los puertos y el momento actual.

El historiador Cortés Conde en *La economía política de la Argentina en el siglo XX* describe al período entre 1880-1914 como de rápida expansión, basado en la incorporación de factores de producción: tierra, capital y trabajo, destacándose Santa Fe como la primera en importancia, estos aspectos en definitiva fueron forjando la Provincia y en particular sus puertos.

Los principales hechos:

1525- Sebastián Gaboto funda el fuerte de Sancti Spiritus en la actual provincia de Santa Fe.

1536- El adelantado Pedro de Mendoza llega al Río de la Plata y lleva a cabo la primera fundación de Buenos Aires. Poco tiempo después el enclave es abandonado.

1537- Juan de Salazar funda la ciudad de Asunción del Paraguay.

1573 - Juan de Garay, siguiendo órdenes del gobernador de Asunción, Martín Suárez de Toledo, funda la ciudad de Santa Fe, con la función de ser un puerto que medie entre Asunción, el Río de la Plata y el Atlántico.

«La fundación, conservación y sustentación de dicho puerto y pueblo (para) escala y amparo de los navíos y armadas que vinieren de los reinos de España y de la costa del Brasil y de otra cualesquier partes y lugares en socorro y favor de esta ciudad (Asunción)», así cita *Santa Fe, la primera ciudad puerto de la Argentina* a Martín Suárez de Toledo, quien entendía que se debía bajar por el Paraná y crear una ciudad puerto que sacara del aislamiento a la actual Capital paraguaya y «Madre de Ciudades», y es la orden que en definitiva cumple Juan de Garay.

1580- Juan de Garay funda la ciudad de Buenos Aires, la cual con el tiempo se transformaría en el principal puerto de salida al Atlántico y en capital del futuro Virreinato del Río de la Plata. Es importante aclarar que el monopolio del comercio exterior lo tenía el



Buques que surcaban el Paraná a principios del siglo XVIII

puerto del Callao, en el actual Perú, por lo que todas las «exportaciones» americanas debían salir (aunque no siempre fuera así) por el puerto cercano a Lima, capital del Virreinato del Perú, al cual pertenecía en ese entonces el territorio ocupado por la actual Argentina.

1640 – Se declara al puerto de Santa Fe de «escala obligada», debiendo parar allí todos los buques, y bajar a tierra su tripulación y cargas.

1649- Comienza el traslado de la ciudad de Santa Fe, originalmente fundada a orillas del río Quiloazas (actual San Javier), brazo del Paraná. La constante presión de los pueblos originarios y las inundaciones convencieron al cabildo de la necesidad del traslado. Finalmente una Real Cédula de la Reina Gobernadora fechada en Madrid el 6 de mayo de 1670 dio por bien hecha y confirmada la mudanza a la actual ubicación de la Capital santafesina.

El historiador Tulio Halperin Dongui hace una descripción del papel que cumplió Santa Fe en buena parte de la época colonial. «En la margen derecha del Paraná, Santa Fe es etapa de comercio directo entre la zona guaraní y el Interior; navegación y comercio azarosos, no exentos, hasta entrado el siglo XIX, de los ataques de los indios no dominados que pueblan la margen derecha del río, al norte de Santa Fe»

1739 – Se declara «Puerto Preciso» al puerto de Santa Fe, con la consiguiente creación de impuestos y gravámenes para la mercadería que pasaran el mismo.

El creciente comercio, incrementado por la actividad que en la ciudad desarrollaban los jesuitas, y sus permanentes contactos con las «misiones» y posteriormente Buenos Aires, hicieron que en el puerto santafesino comenzaran a cobrarse una serie de impuestos, lo que generaba, obviamente, disputas. «Para eso lograron en 1739 que se declarara a su puerto como ‘preciso’, adquiriendo de esta forma el monopolio del tráfico paraguayo. Esa concurrencia natural dio lugar a varias disposiciones reales vinculadas a diversos aspectos del tráfico mercantil (...) se crearon impuestos al comercio de la yerba que se cobraban en Santa Fe (...) para ese año porteños y paraguayos debieron acatar lo resuelto por la Audiencia de Charcas atendiendo a los recursos santafesinos y a partir de allí se inicia la etapa del puerto preciso. Esto implicaba la obligatoriedad de la concurrencia de la totalidad de los barcos paraguayos y la descarga de los productos en Santa Fe desde donde solamente podían continuar viaje a Buenos Aires si eran transportados por tierra» dice la ya citada publicación de la Bolsa de Comercio de Santa Fe; ***Santa Fe, la primera ciudad puerto de la Argentina.***

1767 – La expulsión de los jesuitas por parte de la Corona española genera un descenso de la actividad económica en la región litoral-mesopotámica al verse privada de una de sus principales cadenas de valor, situación que produjo singular impacto en Santa Fe, donde (los jesuitas) tenían una importante oficina comercial denominada Procuraduría de Misiones.

1776 - Se crea el Virreinato del Río de la Plata, que abarcaba parte de los actuales países de Argentina, Uruguay, Chile, Paraguay y Bolivia.

1778 – Se introducen cambios políticos y económicos en las colonias españolas americanas, especialmente en el recién creado Virreinato del Río de la Plata. Las reformas económicas borbónicas serían de corte «liberal» y permitirían al puerto de Buenos Aires comerciar con otras regiones «españolas» y con la misma metrópoli.

1780- Por orden del Virrey Juan José de Vértiz, se le saca la condición de «Puerto Preciso» al puerto de la ciudad de Santa Fe, acarreando graves inconvenientes a la economía santafesina.

1810- Luego de las invasiones inglesas de 1806 y 1807 a Buenos Aires, con la posterior reconquista a manos de milicias criollas, y del avance napoleónico en España con la destitución de la realeza española; una junta encabezada por Cornelio Saavedra reemplaza al Virrey Cisneros en Buenos Aires el 25



Puerto de Santa Fe a principios del Siglo XX

de mayo de 1810, llamándose a ese proceso, Revolución de Mayo. Este sería el germen de la Independencia Argentina.

1815 - El 29 de junio, Santa Fe, junto a la Banda Oriental, Misiones, Corrientes, Entre Ríos y Córdoba declaran la independencia de España en el Congreso de «La Liga de Los Pueblos Libres», realizado en Concepción del Uruguay.

1816- Se declara en Tucumán la Independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata de toda nación extranjera. La provincia de Santa Fe no participa por encontrarse enfrentada con el «Directorio» porteño y en hostilidades con el Imperio Luso Brasileño que intentaba invadir la Banda Oriental.



Puerto de Santa Fe a principios del Siglo XX

1820- El 1º de febrero fuerzas federales (entre las cuales se encontraba Santa Fe) enfrentan a las unitarias (sostenedoras de las ideas del puerto de Buenos Aires), iniciándose el período histórico denominado de la «Anarquía». Santa Fe, al igual que muchas provincias, chocará fuertemente contra los intereses porteños de ser los únicos depositarios de las rentas aduaneras. La Argentina entraría literalmente en un conflicto armado, de carácter civil, que con mayor o menor intensidad se desarrollaría hasta 1861.

Con la salida y entrada de productos dependiente del puerto de Buenos Aires, santafesinos, entrerrianos, y las distintas provincias según las coaliciones que marcara la coyuntura enfrentarían la idea de aduana sólo en Buenos Aires sostenida por los porteños, inclusive en tiempos de paz o de alianza entre estas provincias. Todos estos años fueron poco propicios para la provincia de Santa Fe, diversos autores describen la dureza y las dificultades que implicaron para los habitantes, se ha seguido en este punto las observaciones de Ezequiel Gallo en *La Pampa Gringa*. Como dice este autor, recién en la mitad de la década del cincuenta, Santa Fe comienza nuevamente a progresar.

1831- Las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos firman el Pacto Federal, que permitía la libre navegación de los ríos interiores. En su artículo 8 el mismo determinaba: «Los habitantes de las tres provincias litorales, gozarán recíprocamente la franqueza y seguridad de entrar y transitar con sus buques y cargas en todos los puertos, ríos y territorios de cada una(...)». Este acuerdo fue el único que perduró hasta la sanción de la Constitución de 1853. Griselda Tarragó en *De la autonomía a la integración, Santa Fe entre 1820 y 1853* desarrolla un interesante relato de esos acontecimientos.

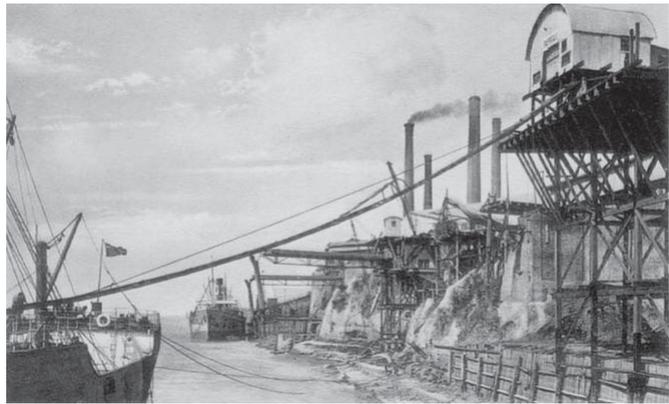
1841- Juan Manuel de Rosas, gobernador de Buenos Aires, y a cargo de la política exterior de las Provincias Unidas prohíbe la entrada de buques extranjeros a los ríos interiores, perjudicando notoriamente a los puertos de Santa Fe y Rosario, de incipiente y pujante actividad. Se puede apreciar este complejo periodo donde no solo campeaba el problema de puerto único y del tesoro, junto a conflictos y bloqueos en *Historia económica del Río de la Plata de Rodolfo Puiggrós* y en *Historia de Rosario* de Juan Alvarez.



Vista panorámica del Puerto de Santa Fe

1850- A partir de esta década, la provincia de Santa Fe impulsaría políticas inmigratorias que redundarían en la fundación de muchos pueblos y en la expansión de la frontera agrícola. El rápido aumento de la producción de estas «colonias» prepararía a la Provincia para el ingreso al mercado internacional y darían sustento al crecimiento de sus puertos.

1851- Se produce el «Pronunciamiento» de Urquiza, esto es, la aceptación de la renuncia que tradicionalmente hacía Juan Manuel de Rosas, gobernador de Buenos Aires, todos los años esperando la no aceptación de la misma. Rosario es declarada ciudad.



Puerto de Rosario - Año 1905

1852- El Pronunciamiento del caudillo entrerriano desencadenó la batalla de Caseros el 3 de febrero, en donde las fuerzas de Urquiza (Ejército Grande) derrotarían a las fuerzas de Rosas, provocando la definitiva caída de régimen rosista.

1852- Justo José de Urquiza, Director Provisorio de la Confederación Argentina, abre los ríos interiores a la navegación universal, medida que fue acentuada en octubre de ese año, permitiendo el acceso directo de los buques de ultramar a Rosario.

El Acuerdo de San Nicolás (8 de abril de 1852) renovaba el «Pacto Federal» de 1831, liberaba la navegación de los ríos interiores (de especial importancia en los ríos Paraná y Uruguay) y se llamaba a una constituyente a realizarse en Santa Fe en 1853, con el fin de dar una organización definitiva al País. La Ciudad de Paraná se convierte en la Capital de la Confederación Argentina (sin la provincia de Buenos Aires) y Rosario en su principal puerto.

1853- Se sanciona en la ciudad de Santa Fe la Constitución Nacional. En la *Historia de Rosario (1689-1939)* de Juan Alvarez se puede seguir la intensidad de los hechos.

1855- Se construyen en el puerto de Rosario los Muelles Hopkins. El impulso dado a Rosario por la presidencia de Urquiza, provocó un rápido crecimiento y «como el comercio exigía, para perfeccionar sus operaciones, la construcción de un muelle adecuado, el 18 de mayo de 1855 el Gobierno Nacional aceptó la propuesta del ingeniero norteamericano Edwar A. Hopkins, quien ayudado por operarios de la misma nacionalidad, dio comienzo a las obras». Explica en su libro *La batalla por el puerto de Rosario*, el historiador Miguel Angel De Marco (h). La sociedad que se conformó tuvo como nombre «Muelles del Rosario» y entre sus accionistas al Gral. Justo José de Urquiza.

1856 - El Congreso (con sede en la ciudad de Paraná) sancionó el 19 de julio la llamada Ley de Derechos Diferenciales para la importación. Esta implicaba que los productos que llegasen a Rosario sin tocar los puertos de Buenos Aires o Montevideo pagarían aranceles ordinarios.



Estibadores en el Puerto de Santa Fe

Sobre este tema en particular, la publicación *Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario* de la Fundación Banco Municipal de Rosario de 1995, afirma: «La lucha entre la Confederación y Buenos Aires se planteó en los terrenos económicos y militar. El país necesitaba imperiosamente recursos (...), pero la aduana de Buenos Aires seguía siendo la base de los ingresos fiscales (...). Para intentar superar el problema, el Congreso sancionó el 19 de julio de 1856 la llamada Ley de Derechos Diferenciales». Esta implicaba que los productos que llegasen a Rosario sin tocar los puertos de Buenos Aires o Montevideo pagarían aranceles ordinarios, mientras que las mercancías procedentes de esas

dos ciudades tendrían que abonar aranceles adicionales de un 30% al doble de los derechos ordinarios. Inicios de los asentamientos de las colonias, la primera Esperanza.

1858- El 28 de julio se sancionó la Ley de Derechos Diferenciales para la Exportación, que debía regir desde el 1° de enero de 1859, y cuyo articulado preveía no sólo el arribo de mercaderías en forma directa a Rosario, sino que otorgaba ventajas para la salida de las mismas desde ese punto. «La confluencia de ambas normas ocasionó serios perjuicios a Buenos Aires, a punto tal que después del Pacto de Unión Nacional, el gobernador de



Típicas barrancas del Puerto de Rosario

aquella pidió la derogación de los derechos diferenciales.» Inicios de la fuerte expansión de las fronteras internas en la Provincia, desplazando, «civilizando», asimilando o eliminando a las tribus, habitantes originales, junto a conflictos internos en Santa Fe que se prolongaron en los años siguientes (derrocamientos de gobernadores). En la publicación *La Organización productiva y política del territorio provincia (1853-1912)* de Marta Bonaudo, tomo seis de la Nueva Historia de Santa Fe se encuentra información sobre la expansión territorial, incluyendo un mapa con el avance de las fronteras con el transcurrir de los años.

1861- Luego de la Batalla de Pavón, la provincia de Buenos Aires se integra a la Confederación Argentina y termina el período definido como «anárquico».

1863 - Se inician las obras del ferrocarril que unirían Córdoba con Rosario y su puerto. Comienza a operar tres años después, en 1866.

1865- Comienza la desgraciada y sangrienta guerra de la «Triple Alianza» que se prolongaría hasta 1870. Argentina, Uruguay y Brasil se unirían para enfrentar al Paraguay, en ese conflicto el puerto de Rosario fue uno de los principales abastecedores de los aliados.

Se funda la localidad de Helvecia y rápidamente se configura un puerto a las orillas del río San Javier.

1870- Un servicio regular directo cubre los destinos desde Génova y Nápoles al puerto de Rosario, con el tiempo, estos servicios se ampliarían uniendo a la ciudad del sur santafesino con los principales puertos europeos.

1872 – Manuel Obligado funda la ciudad de Reconquista.

1875- Debido a sus condiciones naturales, la zona en donde hoy se encuentra la actual ciudad de Arroyo Seco empieza a ser utilizada como puerto.

1876- Se promulga la Ley de Aduanas. Durante la presidencia de Nicolás Avellaneda (1874 a 1880) se produjeron en el Congreso Nacional discusiones célebres alrededor de la denominada Ley de Aduanas. Por parte del Ejecutivo participaron su ministro de economía, Norberto de la Riestra, e integrantes de la Comisión de Presupuesto de la Cámara Diputados integrada, entre otros, por Carlos Pellegrini, y legisladores como Vicente Fidel López (luego Ministro de Economía en la presidencia de Carlos Pellegrini), Miguel Cané y Alcorta. El debate giró en torno de las rentas aduaneras, protección de la industria nacional, libre cambio, autonomía manufacturera y posición de los sectores productores de materias primas. En otro debate (1879) nuevamente quedan en las páginas las discusiones en que participan Bartolomé Mitre y la mayoría de los anteriores mencionados. La discusión de esos momentos, y que se sucedió en forma permanente después resultó central, ¿cómo se inserta Argentina en el mundo, sólo como productor agropecuario? En *Proteccionismo, liberalismo y desarrollo industrial* de José Panettieri se encuentran antecedentes de estos debates.

1878- Primera exportación de trigo argentino a Europa. Se hizo desde el puerto rosarino, y el trigo era proveniente de «Colonia Candelaria», actual ciudad de Casilda.

1880- Se designa a la ciudad de Buenos Aires como capital de la República Argentina.

1880- Julio Argentino Roca asume la presidencia de la República. Propone una abierta política económica liberal y de participación en los mercados internacionales como productora de materias primas. El historiador Tulio Halperin



Infraestructura ferroviaria en el Puerto de Rosario

Dongui define a los gobiernos de Roca y su Partido Autonomista Nacional (PAN) como una «Dictadura Liberal». Comienza a desarrollarse la infraestructura portuaria y ferrocarrilera. La Argentina se inserta a los mercados internacionales como productora de materias primas, a esto se suma la apertura de la inmigración europea. El país entra en un largo período de crecimiento, a la vez que se definía la suerte de sus distintas regiones. Este modelo agro exportador terminaría beneficiando a la región litoral y a sus ciudades puertos, desde donde salía la producción agropecuaria y se concentrarían los núcleos ferroviarios, fundamentalmente en los puertos de Rosario y Buenos Aires. El ferrocarril fue protagonista principal. No puede obviarse que parte de esa expansión agrícola se debió también a las campañas emprendidas por Roca en la «Conquista del Desierto» en definitiva contra los pueblos originarios a los que sometió, en un episodio que constituye una herida sin retorno en la historia Argentina. Datos y hechos se pueden observar en *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)* de Rapoport.

1881- Ley de convertibilidad 1.130 de 1881 o patrón bimetálico, modificada luego en 1884 por el monometalismo oro.

1883 - Se inaugura el Ferrocarril Oeste Santafesino, que vinculaba a una las principales zonas cerealeras de la Argentina, La Candelaria (Casilda) y que luego fue extendiéndose, con el puerto de Rosario. En *El Ferrocarril Oeste Santafesino Tomo I*, de Fernández Priotti, se puede seguir el proceso gracias a la rica documentación que se transcribe.

1884- Se construye el puerto de la ciudad de Reconquista

1886- Es elegido gobernador de la Provincia José Gálvez, quien promueve la construcción del puerto de Santa Fe y apoya los reclamos rosarinos. Bernardo Iturraspe (1898 - 1902) y Rodolfo Freire (1902 - 1906) serían los gobernadores que en años posteriores impulsarían las obras de infraestructura portuaria de Santa Fe.

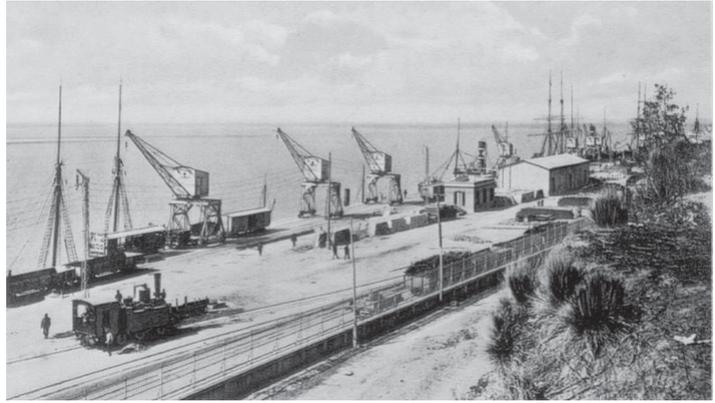
1889 - Don Guillermo Kirk construyó el primer embarcadero de la actual Puerto San Martín, que se conoció con el nombre de «Embarcadero Escocés»; y se dedicó a tareas de exportación. En la Nación la crisis financiera se acentúa, y se da una fuerte depreciación del papel moneda.

1890- Se habilita el Puerto de Villa Constitución y se conecta a la red ferroviaria. En la nación se revierte el proceso y la moneda comienza a apreciarse producto de las exportaciones. Como usualmente ocurre, nuevamente los debates centrales se dieron entre quienes se sentían perjudicados o beneficiados por la desvalorización o valorización del papel moneda y si el Estado tenía o no derecho a fijar o imponer un tipo de cambio. Se crea la Caja de Conversión.

1898- El sostenido crecimiento del puerto rosarino y la necesidad de modernizar sus muelles hacen que el gobernador de la provincia de Santa Fe, José Bernardo Iturraspe, se hiciera eco del reclamo de amplios sectores del comercio de la ciudad; por lo que en 1898 empezaron las gestiones ante la Nación para la renovación del puerto de Rosario. Julio Argentino Roca asume su segundo

mandato. Se crea el Ministerio de Obras Públicas de la Nación. El mendocino Emilio Civit es el primer ministro.

1899- Finalmente, en diciembre de este año, el Congreso de la Nación sanciona la Ley 3885 sobre la construcción del Puerto de Rosario, en una decisión no exenta de discusiones sobre el carácter estatal o privado de las obras, los efectos de la crisis económica de 1890 y la denominada «paz armada» por conflictos territoriales con Chile eran los principales argumentos de quienes sostenían la imposibilidad de que las obras las realizara el Estado. El ingeniero Emilio Mitre creía que el puerto de Rosario debía ser una obra fundamental del Estado Argentino. Terminaron imponiéndose quienes proponían la alternativa de un puerto de capitales privados.



Puerto de Rosario - Año 1905

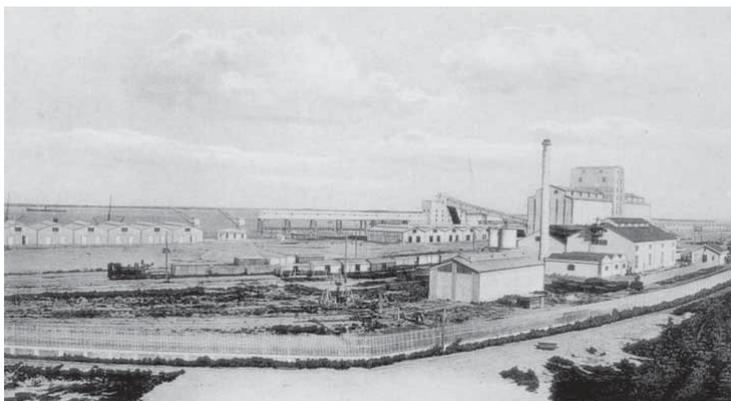
1899- Se funda la Bolsa de Comercio de Rosario, uno de los principales actores que pugnaban por la renovación del puerto de Rosario. La misma proviene de un grupo de comerciantes que se denominaban Centro Comercial.

1900- En septiembre se llamó al concurso internacional para la construcción y explotación del puerto de Rosario. Detalles se pueden encontrar en *El Puerto de Rosario. Proceso Histórico* de Oscar Luis Encink. Fueron tres las propuestas presentadas: una compañía de capitales franceses, otra de capitales ingleses y una última compuesta por franceses y belgas, quedándose con la adjudicación de la obra y explotación la primera, llamada Hersent et Fils et Schneider et Cie, con sede en París. A su vez se hace llamado de atención a las autoridades nacionales, en especial al recientemente creado Ministerio de Obras Públicas, para que hicieran el dragado del río Paraná, y del Río de la Plata, a la altura de Martín García, que permitiera el acceso de los buques de ultramar al río Paraná. En *La Batalla por el Puerto de Rosario* de De Marco (hijo) se pueden apreciar todos los antecedentes.

1901- La Compañía Francesa de Ferrocarriles (más conocida como la Fives Lille) de Santa Fe, construye su puerto en Colastiné (embarcadero que sólo era utilizable en período de bajante del Paraná) hasta donde llegaban sus vías.

1902- En octubre comenzarían las obras del puerto de Rosario, en la zona comprendida por la actual Avenida Belgrano, entre Sargento Cabral y 27 de febrero. La piedra fundamental para esta obra fue puesta por el presidente Julio Argentino Roca el 26 de octubre de ese año, quien llegó a la ciudad a bordo del Acorazado Libertad, seguido de otros seis buques de guerra, en los que viajaba su comitiva.

1903- La cámara de senadores de la Nación aprueba el proyecto de Ley para la construcción de un nuevo puerto en la ciudad de Santa Fe, que compartirían la Fives Lilles y el Estado nacional.



Vista panorámica del Puerto de Rosario a principios del Siglo XX

1904- El Senado veta la ley que permitía la participación de capitales privados y sanciona la definitiva Ley Nacional 4.269 que le daba el marco legal a la construcción y explotación del nuevo puerto de la ciudad de Santa Fe. El mismo sería construido con capitales del Estado.

1905- Comienza la construcción del nuevo puerto de Santa Fe, sobre la rivera del sector central de la ciudad. El proyecto fue aprobado por un decreto del Gobierno nacional el 12 de julio de 1904, la parte de la Provincia quedó salvada de la siguiente manera. «Autorizada la construcción por la Ley Provincial número 1183, se llamó a licitación pública por el gobierno de la Provincia, la que se declaró desierta, aceptándose en vista de esto la de los señores Dirks y Dates, que se comprometían a ejecutar las obras, de acuerdo con los planos y presupuestos aprobados por el Gobierno Nacional».

1905- Se inaugura oficialmente el nuevo puerto de Rosario, aunque los trabajos proseguirían en el tiempo.

1911- Se inaugura el nuevo puerto ultramarino de Santa Fe, mientras que una inundación anega totalmente el puerto de Colastiné, perteneciente a la Compañía Francesa de Ferrocarriles o Fives Lilles.

1942- Por ley, el Estado Nacional toma posesión de todos los puertos del país y se centralizan las tareas de contralor portuario. Se estatiza el puerto de Rosario en el marco de una «fiesta de la liberación económica», al igual que en ocasión de la inauguración de las obras, asiste un presidente de la Nación, en este caso Ramón Castillo. Los puertos quedan a cargo de la Administración General de Puertos.

1967- La Comisión Coordinadora Ferrouurbanística, Vial y Portuaria de Rosario, y el Plan Regulador de la Municipalidad proponen un plan de reordenamiento en el cual el puerto se iría retirando paulatinamente al sur de la ciudad, dejando la zona de la ribera central como lugar de esparcimiento y acceso de la ciudadanía a su río, hecho que se ha ido concretando gradualmente hasta la actualidad.

1970- Las Leyes 22.080 de política portuaria y la 22.108, abren la posibilidad de la existencia de puertos específicos operados en forma privada y elevadores de granos que se operaban en puertos estatales, pudieran actuar prestando servicios de carga en forma comercial por empresas privadas. Esto le dará el marco legal a una cantidad importante de terminales portuarias que empiezan a operar en la zona del Gran Rosario, principalmente las que se ubicaron en la zona norte del mismo, en San Lorenzo y Puerto San Martín.

1992- El 3 de junio de 1992 se sanciona la Ley Nacional 24.093 (Ley de Puertos), con el propósito de obtener la consecución del principio de descentralización política y administrativa de los puertos. Con esta Ley se abrió la puerta para la privatización de los mismos, previo traspaso a las provincias y creación de entes autárquicos.

1994- Se transfiere el Puerto de Rosario al Ente Administrador Puerto Rosario (EN.A.P.RO.). Lo mismo sucede con el puerto de Santa Fe, en donde se crea el Ente Autárquico Puerto de Santa Fe (EAPSF). Entes similares se formarán en Reconquista y Villa Constitución.

1994 – El Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, en su carácter de autoridad de aplicación de la Ley N° 17.520, con las modificaciones introducidas por la Ley N° 23.696, llamó a Licitación Pública Nacional e Internacional para la selección de un Concesionario para la adjudicación y contratación, por el Régimen de Concesión de Obra Pública, por peaje, del proyecto y ejecución, durante el período de concesión, de la «Modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la vía navegable troncal, comprendida entre el km. 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior a la altura del Km. 205,3 del Canal Punta Indio por el Canal Ingeniero Emilio Mitre ».

1995. El adjudicatario de la licitación fue el Consorcio Hidrovía S.A. integrado por firmas argentinas y belgas.

1998- Se adjudica la operación del puerto de Rosario a la empresa: ICTSI (International Container Terminal Services) y Cosme María de Aboitiz.

2000- El ENAPRO, luego del incumplimiento de las pautas establecidas en el contrato, desvinculó a la empresa concesionaria ICTSI de la explotación del puerto y retomó su operatoria, lanzando un nuevo proceso licitatorio.

2002- La empresa Terminal Puerto Rosario S.A. se adjudica la concesión de las Terminales 1 y 2 por 30 años.

El crecimiento. Censos Nacionales de 1869, 1895 y 1914*

En el período que cubren los tres primeros censos, Argentina crece a tasas significativas, equiparándose con los países que en esos momentos exhibían los valores más elevados. Se consideran aquí parte de los textos que acompañan los primeros censos, dando cuenta no sólo del crecimiento de la población, sino también de las zonas agrícolas, de las superficies destinadas a las mismas, del aumento de la producción, del desarrollo de la infraestructura y de la industria en los períodos que van del primer Censo Nacional de Población en 1869, al tercero de 1914. Es este justamente el período en el que la economía argentina se orienta hacia la exportación de productos primarios y se hace necesaria la inversión en infraestructura portuaria y ferroviaria. El orden político y económico imperante imponía el modelo agro exportador.

Las exportaciones totales argentinas en pesos oro (*Cuadro 1.1*), ofrece una orientación de cómo se fueron estructurando las exportaciones con el correr de los años y su importancia. Lanas, cueros, tasajo, ovinos congelando, vacunos congelados, maíz, trigo, prácticamente en ese orden entre los años 1879 y 1914.

Cuadro 1.1: Exportaciones en miles de pesos oro

Producto	Año					
	1879	1889	1895	1899	1909	1914
	<i>miles de pesos oro</i>					
Total	44.997	106.811	111.467	173.208	364.368	310.158
Lana	21.610	56.710	31.029	71.284	59.922	46.968
Cueros	13.198	20.102	21.986	25.090	40.305	37.573
Animales	2.170	3.693	9.053	9.028	4.993	5.394
Tasajo	2.815	6.140	4.225	2.038	1.325	568
Cerda	766	1.158	1.071	1.129	1.369	1.766
Huesos	635	783	361	414	1.574	1.274
Sebo	2.073	540	3.843	2.219	7.550	7.464
Ovinos congelados	-	1.323	1.675	2.265	5.320	4.695
Vacunos congelados	-	-	64	363	20.944	32.828
Vacunos enfriados	-	-	-	-	122	4.069
Extracto de carne	-	181	208	766	2.703	863
Trigo	1.286	1.596	19.472	38.078	106.039	37.166
Maíz	444	12.978	10.193	13.043	58.374	77.720
Lino	-	1.607	8.287	7.402	43.713	42.948
Avena	-	-	-	89	10.115	8.862

Fuente: Elaboración propia, en base a Estadísticas Históricas Argentinas, Vicente Vásquez Presedo

Se hablaba de crisis

Para aproximar una idea de la deuda se agregan datos (*Cuadro 1.2*) que ejemplifican el alto valor de las exportaciones, el endeudamiento y los gastos de la Administración Nacional, seguramente condimentos necesarios para explicar las periódicas y duras crisis monetarias, fiscales e institucionales que también se padecieron en los años que se

Cuadro 1.2: Comercio exterior y deuda pública

Año	Comercio exterior	Deuda Pública	Gastos Administración Nacional
	<i>\$ oro</i>		
1869	73.644.891	...	14.953.431
1879	95.721.151	77.738.976	22.523.159
1889	254.715.239	295.159.833	55.770.588
1895	215.164.228	401.863.641	48.505.921
1899	301.768.202	548.930.774	76.630.701
1909	700.106.623	449.705.661	154.995.148
1914	621.072.041	545.023.471	194.371.759

Fuente: Censo 1914

analizan. El creciente pago de la deuda externa y el peso en los pagos del gobierno se aprecian en la síntesis que presenta Roberto Cortés Conde en *La Economía política de la Argentina en el siglo XX*, y con mayores detalles en *Una nueva Argentina* de Alejandro Bunge.

Período de grandes transformaciones, expansión agrícola: de importadores a exportadores

En los datos recabados por los Censos Nacionales se pueden apreciar las enormes transformaciones de las estructuras sociales y productivas argentinas. En el Primer Censo Nacional, de 1869, aparece Santa Fe con una mención especial en lo referido a Colonias, «esta Provincia es la más adelantada en Colonias de las catorce que forman la República Argentina», Este fue uno de los mecanismos por el que la inserción productiva santafesina cobra importancia creciente.

En cuanto a Rosario, el censo remarca precisamente sus características de puerto natural, «el pueblo de Rosario está a veinte metros del nivel del río, y su puerto es formado por el recodo que forma el Paraná, dirigiéndose al oeste, puerto abrigado, seguro, de tal profundidad que los buques cargan por planchadas o aproximándose a los muelles de carga. (...) La importancia del Rosario data de 1853, con motivo del comercio directo, siendo el mercado de tránsito de las mercaderías que consumen las provincias interiores y de sus retornos».

En el mismo censo se menciona en términos de posibilidad el crecimiento que podría tener la ciudad de Santa Fe por la eventual transformación del río Salado en vía de comunicación fluvial con el interior del País, recordando la importancia que tuvo cuando ésta era centro de las operaciones mercantiles que se extendían desde el Perú hasta Asunción del Paraguay. También se aclara que las dos ciudades más importantes; Santa Fe y Rosario, «deben su desarrollo al elemento europeo. La primera, a las colonias agrícolas, la segunda, al comercio y a las empresas que ésta inicia o en las que coopera eficazmente».

Los considerandos del Censo Nacional de 1895 cuentan con una referencia al crecimiento de la zona pampeana en todos sus aspectos, y particularmente en la provincia de Santa Fe:

«Se ve que la importación disminuye a medida que la extensión cultivada aumenta, resultando que, mientras que ésta se ha multiplicado cuatro veces, aquella ha disminuido 15 veces, bajando de un millón cien mil pesos, á setenta y un mil pesos. Ese aumento extraordinario producido durante el intervalo de los dos censos (1895 con respecto a 1869) á convertido a la República, de consumidora que era, en exportadora de trigos, como empieza á serlo también de harinas y productos de su elaboración. (...) El cultivo de maíz, que en 1888 era de 801.588 hectáreas, ha tenido un aumento de 442.594 ascendiendo por consecuencia á la elevada cifra de 1.244.682. (...) En 1895 la superficie cultivada con lino llegó a 387.324 hectáreas, ó sea más del triple que en el censo anterior (...) La provincia de Santa Fé por sí sola resulta con mayor superficie cultivada de trigo que todo el resto de la República junta, siguiéndola, pero á muy larga distancia, Buenos Aires, Córdoba y Entre Ríos (...) Respecto al lino, Santa Fé, por sí sola tiene las dos terceras partes de todo lo cultivado en la República, siguiéndola a larga distancia Buenos Aires, y á otra mucho mayor, Córdoba».

Los datos expuestos indican claramente el aumento, tanto de la superficie cultivada como de lo producido. Una buena parte de lo cosechado se exportaba por los puertos de la misma provincia productora, es decir, Santa Fe.

En ninguna otra provincia de la Argentina se ve tan claramente como en Santa Fe la inserción al mercado internacional.

En el cuadro (*Cuadro 1.3*) se aprecia la importancia y las diferencias con otras provincias respecto a la creciente cantidad de

Cuadro 1.3: Número de colonias

Provincias y Territorios	Año		
	1856	1872	1895
Total	1	53	735
Santa Fe	1	44	365
Entre Ríos	-	3	184
Corrientes	-	4	16
Córdoba	-	1	146
Santiago de Estero	-	-	4
Chaco	-	-	6
Formosa	-	-	6
Misiones	-	-	2
Chubut	-	1	2
Santa Cruz	-	-	1
Río Negro	-	-	3

Fuente: Censo 1895. Censos Complementarios

colonias establecidas. Diversos autores explican este proceso. Los hechos más relevantes fueron la expansión de la agricultura y el papel del ferrocarril. Esto fue lo que determinó que Santa Fe fuera la primera región cerealera de la Argentina. En *La Pampa Gringa* de Gallo se explica como fue el proceso de las colonias; el signo básico era lo que el autor denomina «colonias particulares».

Se ha considerado un solo año, el de 1914 para reflejar la importancia de Santa Fe en los distintos productos (*Cuadro 1.4*), en anteriores años se observaría que su importancia es superior, especialmente en lo referido a cultivos. En particular el proceso se fue acentuando por la cantidad de tierras ocupadas y sembradas con trigo y maíz a partir de la mitad de 1880. Algo similar ocurre con las existencias ganaderas; el ganado ovino comienza a perder importancia cobrando relevancia en el mismo periodo el crecimiento del ganado vacuno. Una rigurosa historia del predominio lanar y la «desmerinización» posterior se puede encontrar en *Historia Económica de la Ganadería Argentina* de Horacio Giberti. Para contar con mayores elementos respecto a la estructura productiva agropecuaria de la Provincia resulta de interés *El capitalismo agrario pampeano 1880-1930* de Alfredo R. Pucciarelli.

Cuadro 1.4: Principales productos

Extensión cultivada (Hectáreas)								
	Trigo	Maíz	Avena	Cebada	Centeno	Alpiste	Arroz	Lino
País	6.601.744	3.963.294	1.292.734	192.351	90.273	18.941	2.307	1.776.334
Santa Fe	1.009.814	1.254.966	36.896	74.131	7.256	1.418	4	569.542
	Algodón	Maní	Sorgo	Mandioca	Tabaco	C. De Azúcar	Viñas	Lúpulo
País	2.349	21.108	2.381	7.614	8.113	109.291	116.389	200
Santa Fe	5	13.138	99	55	6	1.277	694	125
Existencias ganaderas (Cantidad)								
	Vacuno	Ovino						
País	25.866.763	43.225.452						
Santa Fe	3.179.260	563.896						

Fuente: Censo 1914

Los productos encuentran su salida en los puertos

Sobre el transporte marítimo, el censo de 1895 dice:

«En los 26 años transcurridos entre ambos censos, se ha duplicado el número de buques y más que duplicado su tonelaje (...) Así, en 1869 la capacidad media de los buques existentes era de noventa toneladas, mientras que en 1895 ese número subió á ciento cuarenta. (...) El estudio de estas cifras revela que en menos de 30 años el número de buques de ultramar entrados á la República se ha multiplicado cinco veces, mientras que su tonelaje ha crecido en la proporción de uno a nueve, es decir que casi se ha decuplicado. Pocos países, sin duda, ofrecen ejemplo de un progreso tan notable».

Un dato importante resulta de la existencia en cuanto a los puertos de la provincia de Santa Fe. El censo de 1869 daba cuenta de dos: Rosario y Santa Fe, mientras que el de 1895 mencionaba a siete. Se agregaban a los 2 anteriores los puertos de Villa Constitución, Helvecia, Reconquista y Ocampo, Coronda y Gaboto, y San Martín. En el total nacional se pasó de 26 a 54 puertos.

Cuadro 1.5: Evolución Puertos de Santa Fe y Buenos Aires

Año	Puerto							
	Buenos Aires		Rosario		Santa Fe Capital		Villa Constitución	
	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación
	<i>Miles de pesos oro</i>							
1877	30.694	32.165	2.092	4.476	-	115	-	-
1887	53.124	95.319	13.583	16.173	2.421	1.549	-	-
1897	61.487	84.148	5.082	6.961	684	221	918	24
1910	161.892	280.884	68.139	38.590	8.951	4.074	-	601
1912	181.767	315.162	85.119	32.466	13.965	3.397	1.642	2.920

Fuente: Elaboración propia, en base a «Estadísticas Históricas Argentinas (II)» de Vicente Vázquez Presedo

El Censo de 1914 expresa: «el principal (puerto) pertenece sin duda alguna al de la Capital - Buenos Aires- (...) el puerto de Rosario también experimentó un notable progreso, pues teniendo 29 vapores en 1895, contó 101 en 1914.»

Si bien el Puerto de Buenos Aires siempre resultó hegemónico, el de Rosario le seguía en importancia, en el cuadro (*Cuadro 1.5*) con valores en pesos oro se observa la importancia de los puertos de Santa Fe. En el caso de Villa Constitución su vigencia fue errática, el Puerto de Rosario en esos años muestra un crecimiento (en términos relativos) que supera al de Buenos Aires. Lo anterior se observa con mayor claridad en el cuadro (*Cuadro 1.6*), el volumen embarcado del Puerto de Rosario supera con creces al de Buenos Aires; con una importancia menor comienza a aparecer Bahía Blanca.

Cuadro 1.6: Distribución comercial de las cosechas. Exportación

Año	Puerto								
	Buenos Aires			Rosario			Bahía Blanca		
	Trigo	Maíz	Lino	Trigo	Maíz	Lino	Trigo	Maíz	Lino
	<i>Toneladas</i>								
1900	466.015	265.856	55.509	808.558	202.872	72.668	271.231	-	-
1905	865.290	572.129	209.532	805.922	1.027.194	275.404	957.149	2.649	330
1910	765.181	419.402	224.393	516.845	1.237.291	169.049	641.307	-	154

Fuente: «Argentina: La República Conservadora», Ezequiel Gallo y Roberto Cortez Conde. Página 130

Rosario, su puerto y una asombrosa transformación

En cuanto a la ciudad de Rosario, el 2do Censo Nacional de Población de 1895 hacía la siguiente referencia a los sucesos que habían provocado el desarrollo de la ciudad:

«Durante los tres años en que la provincia de Buenos Aires estuvo separada de la Confederación, de 1857 a 1859, el Congreso de ésta había votado derechos diferenciales del 18 % con los que eran gravadas las mercaderías extranjeras que pasaban al territorio de la Confederación por la vía de Buenos Aires. Esta medida, a la vez que anulaba el comercio intermediario entre Buenos Aires y las provincias restantes, hizo florecer la ciudad del Rosario que, de mezquino rancherío que era antes de 1857, se transformó rápidamente en ciudad, merced a las ventajas que para el comercio de la Confederación ofreció su puerto. Después de 1859 quedó el Rosario algún tiempo estacionario hasta que, con la construcción del ferrocarril Central Argentino, volvió a adquirir de nuevo importancia, que ahora, con la multiplicación de los ferrocarriles y de las colonias santafecinas y cordobesas, crece de día en día. Hoy es el Rosario una ciudad floreciente de más de 150.000 habitantes».

En los años de fuerte atracción de inmigrantes, la ciudad de Rosario contaba en su población con más del 40 por ciento extranjera. En 1895, de acuerdo al Segundo Censo Nacional la mitad eran de origen italiano y luego la siguiente minoría, española. En *De la autonomía a la integración* de Griselda Tarragó se encuentran antecedentes de la importante corriente migratoria de origen italiano.

El otro dato que también hace a la historia e importancia del puerto surge del relato de De Marco (hijo) en *La batalla por el Puerto de Rosario* sobre los primeros reclamos para el dragado del río, los mismos datan de 1884 y ya en 1898 se crea una comisión especial para impulsarlo.

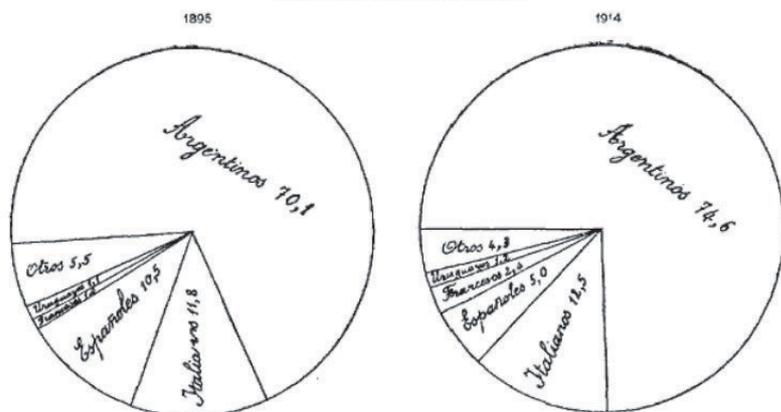
El ferrocarril, complemento necesario para una economía que se orienta hacia el exterior

El informe del 2do Censo Nacional da cuenta del crecimiento de los ferrocarriles, que en 1895 llegaban casi a los 15 mil kilómetros de vías férreas, de los cuales más de 3.300 se encontraban en la provincia de Santa Fe.

El ferrocarril transportaba en 1895 a más de 17 millones de pasajeros y casi 11 millones de toneladas de diversos productos, siendo por lejos el país de Sudamérica con el sistema ferroviario más avanzado. Treinta y siete años antes del 2do Censo Nacional la extensión del ferrocarril en Argentina

NACIONALIDAD DE LA POBLACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN 1895 Y 1914

PORCENTAJE DE CADA NACIONALIDAD

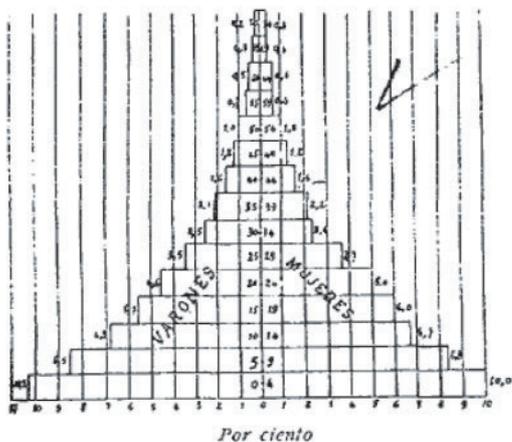


3° Censo Nacional - Año 1914

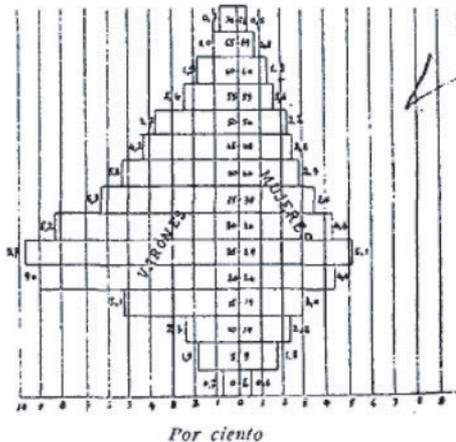
Los inmigrantes

En cuanto a la llegada de inmigrantes, el censo de 1914 indica que, de los 899.640 habitantes que tenía la Provincia en 1914, 315 mil eran extranjeros (35 por ciento). Rosario trepaba a los 222 mil habitantes de los cuales 95.170 eran extranjeros (42 por ciento) y la ciudad de Santa Fe a los 59.574, con casi 18 mil extranjeros (30 por ciento), mientras que la Argentina pasaba de los casi 4 millones de habitantes en 1895 a los 7.905.502 en 1914 de los cuales 2.357.952 (30 por ciento) eran originarios de otros países.

PIRÁMIDE DE LA POBLACION ARGENTINA POR SEXOS SEGUN EL CENSO DE 1914



PIRÁMIDE DE LA POBLACION EXTRANJERA, SEGUN EL CENSO DE 1914



3° Censo Nacional - Año 1914

La cantidad de extranjeros de los cuales da cuenta este Censo también refleja claramente la política de los «gobiernos del 80» en cuanto a la inmigración europea, que como se observa, se dio fuertemente en la provincia de Santa Fe, mostrando en Rosario la particularidad que el 42 por ciento de su población era extranjera hacia 1914. Una mirada muy completa de la mayor parte de los acontecimientos relatados se puede encontrar en la obra de Ricardo M. Ortiz, «Historia Económica de la Argentina».

* En las citas de los considerandos de los censos de 1869, 1895 y 1914 se han respetado las reglas ortográficas que imperaban para el idioma español en aquella época.

Capítulo II: Puertos en la provincia de Santa Fe. Situación actual

Aspectos Legales Nacionales

Según el art. 2 de la Ley Nacional N° 24.093 de 1992, también llamada «Ley de Puertos», reglamentada por el Decreto 769/93, los puertos son definidos como:

«Ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas».

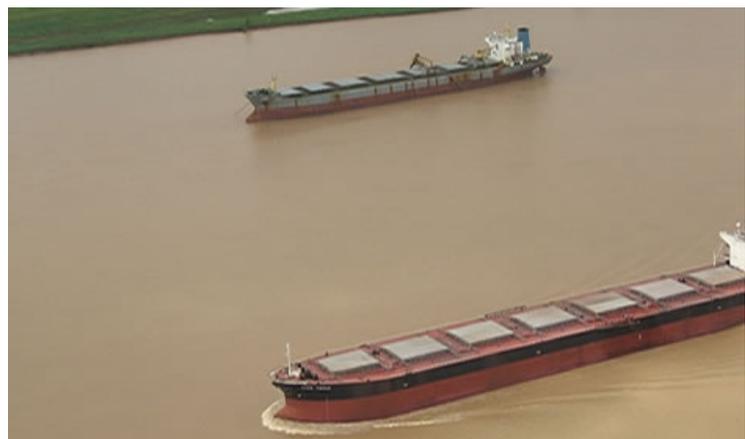
En tanto el art. 6 del Decreto Reglamentario de la mencionada Ley de Puertos, especifica las condiciones de habilitación:

«Serán habilitados como puertos aquellas instalaciones capaces de efectuar la transferencia de carga entre el medio de transporte acuático y terrestre, cuando el conjunto de las mismas permita individualizar sectores o terminales para la atención de distintos tipos de carga. También se habilitarán como puerto las instalaciones que, sin poder ser sectorizadas en la forma prevista, reúnan condiciones operativas que les permita atender distintos tipos de carga y que por su localización sirvan de apoyo al interés regional. En todos los casos, estas instalaciones deberán constituir un núcleo de prestación integral de servicios directos o indirectos a los buques y mercaderías que atiendan. Con los mismos requisitos exigidos para habilitar un puerto, serán habilitadas las terminales especializadas o multipropósito que constituyan unidades operativas independientes de los accesos acuáticos o terrestres, infraestructuras y servicios directos o indirectos de un puerto. Las terminales formarán parte de la jurisdicción de un puerto».

En la República Argentina conviven puertos y terminales portuarias de distintas características, ya que en un «puerto» o «zona portuaria» pueden coexistir distintas terminales y dentro de ellas, distintos muelles. Las mismas pueden ser privadas, concesionadas, o gerenciadas por los Entes Administradores (conformados por los estados provinciales, municipales, y sectores vinculados a la actividad portuaria) creados por la mencionada Ley Nacional 24.093.

Esta Ley en definitiva determina la «desregulación económica, privatizaciones de puertos y habilitaciones de puertos».

En el Capítulo II, art. 12, la ley contempla el pase a la jurisdicción provincial de los puertos que hasta ese momento se encontraban en manos del Estado Nacional y la creación de entes administradores mixtos para los puertos pasados a la órbita de las provincias. «En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia (...) se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos». En los hechos esto daba el marco para la creación de los «Entes Administradores».



En cuanto a la conformación de los mismos, la ley sostiene que, «estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y el o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán

participación en los entes», y entre las atribuciones de los Entes Portuarios, «las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo».

No existe hoy en la Argentina ningún puerto que sea explotado por el Estado nacional, que había sido la forma predominante de entre los años 40 y 90 del siglo anterior. La Administración de los mismos había dependido durante esos 50 años de la Dirección Nacional de Puertos.

Entes administradores de Puertos

Es así como surgen cuatro Entes Administradores en la Provincia (aunque la Ley Nacional, en principio, sólo legislaba sobre los puertos de Rosario y Santa Fe) con el fin de gestionar los puertos de Reconquista, Santa Fe, Rosario y Villa Constitución.

Al respecto, la página Web institucional del Ente rosarino dice: «El Puerto de Rosario fue transferido a la provincia de Santa Fe en el marco de la desregulación portuaria iniciada en la década del 90, expresada fundamentalmente a través de la Ley 24.093. Anteriormente integró la red estatal de puertos administrados por el gobierno nacional a través de la Administración General de Puertos, organismo del Estado que tuvo a su cargo la explotación comercial de los puertos del país».

La Provincia delegó la administración portuaria en un ente público no estatal, el ENTE ADMINISTRADOR PUERTO ROSARIO (EN.A.P.RO) – en 1993 -, cuya función es la de administrar y explotar el puerto, manteniendo el destino comercial, la actividad portuaria específica, y el uso público del mismo.

El articulado legal de la conformación del Ente Administrador del puerto de Rosario se completa con el Estatuto Orgánico creado por Decreto Provincial N°: 209/1994, ratificado por Decreto Provincial N°: 1.381/1994 y en un todo de acuerdo con la Ley Nacional N°: 24.093 y Provincial N°: 11.011 de 1993, que textualmente dice: «Puerto autónomo Santa Fe y Puerto autónomo Rosario: se crean ambos entes como personas jurídicas públicas no estatales, que tendrán como función administrar y explotar ambos puertos manteniendo su destino comercial y garantizando su uso público».

Exactamente lo mismo sucede con la conformación en la ciudad de Santa Fe del Ente Autárquico Puerto de Santa Fe (EAPSF), tal como se puede observar en los considerandos de la Ley Nacional 24.093 y la Ley Provincial 11.011.

Por su parte, la Ley Provincial 10.848 de 1992 había aprobado el convenio Nación – Provincia, de transferencia y explotación de los puertos de Reconquista, Gral. San Martín, Villa Constitución y Helvecia, seguida por el Acta del 29-03-94 en el que la Administración General de Puertos S.E. transfería a título gratuito y en forma definitiva el dominio de los puertos mencionados a la provincia de Santa Fe, a partir del 1° de abril de 1994. En ese mismo año, la Ley provincial 11.229, crea los Entes portuarios de Villa Constitución - Ente Portuario Villa Constitución (EPOVIC) – y el Ente Administrador del Puerto Reconquista (E.A.P.Re.).

Es importante recordar que muchas de las terminales del sur santafesino se encontraban ya enmarcadas por las leyes nacionales 22.080 y 22.108 de 1970 que permitían la actividad de puertos específicos operados en forma privada, modalidad adoptada por muchas terminales del Gran Rosario.

Reconversión del Puerto de la ciudad de Santa Fe

El puerto de la ciudad de Santa Fe se encuentra hoy ante nuevos desafíos, entre ellos, nada menos que la concreta posibilidad de su traslado hasta el río Paraná.

El aumento de la superficie cultivable en el norte del país, el auge de las exportaciones de «commodities», el aumento del tamaño de los buques y la historia e identidad misma de la ciudad Capital con su puerto, hacen que los sectores económicos santafesinos se preocupen por el futuro, que hoy, mediante su reconversión, intenta volver a tener la importancia de antaño. Actualmente el puerto está prácticamente inactivo y lo que se pretende es modificar ese estado.

Para ello se han llevado (y llevarán) a cabo una serie de medidas que van desde, la ya mencionada posibilidad de trasladar el puerto hasta la costa del Paraná (hoy se encuentra sobre un canal artificial, que históricamente ha tenido graves problemas de calado), la concreción del calado del canal principal del Paraná desde Puerto San Martín hasta Santa Fe a 28 pies, la reactivación del Ferrocarril Belgrano (que une al puerto de Santa Fe con gran parte del norte argentino) y un estudio de las posibilidades concretas de incorporar el puerto a la actividad económica regional.



En este caso se entiende al río Paraná y sus afluentes como un sistema de 850 kilómetros de vía fluvial dentro de la Provincia que abarca desde los puertos barcaceros, como el de Reconquista, en el norte, hasta los fluviomarítimos, los ubicados en Puerto General San Martín/ San Lorenzo y Rosario, en el extremo sur de la Provincia. El puerto de Santa Fe es el que debe complementar esta transitada y compleja vía de transporte.

El viejo puerto de la ciudad (ubicado en la zona de la ribera central de Santa Fe) se convertirá en un lugar de esparcimiento y de apertura de la ciudadanía al río, proceso similar al que se ha ido dando en el resto de las grandes ciudades portuarias. En una primera etapa se recuperarán 50 hectáreas para uso público, de las 70 que ocupa el actual puerto santafesino.

Marco jurídico para la reconversión del Puerto de Santa Fe

La sanción de la Ley Provincial N° 12.108 de mayo de 2003 fue el primer paso dado para llevar adelante el Proyecto de Reconversión del Puerto Santa Fe, ya que autorizó al Poder Ejecutivo provincial a suscribir un Contrato de Préstamo con el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) bajo la forma de Convenio de Contragarantía con el Gobierno Nacional (en su carácter de garante de la operación), por el monto total del proyecto, y a celebrar un compromiso de reintegro con el Ente Administrador del Puerto de Santa Fe (EAPSF), a los fines de que éste se haga cargo con posterioridad de los desembolsos efectuados por la Provincia en concepto de pago de préstamo contraído.

El Contrato de Préstamo aludido, registrado en el Registro de Tratados, Convenios y Contratos Interjurisdiccionales compromete a la Provincia en la etapa de **preinversión** por la suma de 900 mil dólares; previéndose endeudarse para la etapa de **inversión** por la suma de 25 millones de la misma moneda. Como garantía del cumplimiento de esta obligación, el Poder Ejecutivo de la provincia de Santa Fe afectó los fondos de coparticipación federal y / o cualquier otro ingreso permanente de impuestos transferidos a nivel nacional.

Se presenta una cronología de los pasos dados tendientes a la concreción del proyecto siguiendo los considerando del Decreto 2291/06:

- La Ley 12.108, autoriza al Poder Ejecutivo provincial a suscribir un Contrato de Préstamo con el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), por un monto máximo de 900 mil dólares.
- En virtud de lo autorizado por la mencionada Ley, la Provincia suscribe el 3 de noviembre de 2003 el Contrato de Préstamo ARG-12/2002 y el de contragarantía, como fue señalado más arriba. Estos fueron inscriptos en el Registro de Tratados, Convenios y Contratos Interjurisdiccionales y ratificados por Decreto n° 0226/04.

- Este mismo decreto (0226/04), crea en el ámbito de la Subsecretaría de Proyectos de Inversión y Financiamiento Externo del Ministerio de Hacienda y Finanzas la **Unidad de Preparación de Proyectos (UPP)**, para coordinar, supervisar y administrar en forma directa la ejecución del Proyecto de Reconversión Puerto Santa Fe.
- La Provincia suscribió con el Ente Administrador del Puerto de Santa Fe (EAPSF) el Convenio inscripto bajo el número 1839 del Registro antes indicado, ratificado también por el citado Decreto n° 0226/04.
- Posteriormente, el Decreto n° 0466/04 aprueba los pliegos licitatorios y llama a Licitación Pública Nacional e Internacional con el objeto de contratar los estudios de factibilidad técnica, económica, financiera, ambiental y legal como partes de la Etapa de Preinversión para la reconversión del Puerto Santa Fe.
- A la misma se presentaron siete oferentes, resultando adjudicada la propuesta presentada por el Consorcio de Integración Regional (COINRE) conformado por las empresas españolas Ineco SA. y Alatec Ingenieros Consultores y Arquitectos SA, y de Argentina, Serman y Asociados SA, y PSI Sociedad Civil de Asesoramiento.
- Con fecha 9 de junio de 2005 se firmó con el adjudicatario indicado el respectivo contrato registrado bajo el n° 08894 por la suma de 283.272 dólares y de 802.263 pesos; el que posteriormente fuera modificado por medio del contrato n° 09097, habiéndose redeterminado el componente en Pesos del mismo, el que quedó en la suma de pesos 897.399 con 67 centavos.
- Con el objeto de inspección y asesoramiento técnico a la Unidad Preparatoria de Proyecto (UPP), sobre los trabajos a realizar por el Consorcio de Integración Regional (COINRE), la Subsecretaría de Proyectos de Inversión y Financiamiento Externo, con el aval del Organismo Financiero FONPLATA, tras la realización de un concurso para la contratación de los servicios de consultoría, en fecha 29/07/05 firmó el contrato N° 08923 con la Universidad Nacional de Litoral, Ecos Axis SA. y la Bolsa de Comercio de Córdoba, para la ejecución de dichas tareas.
- El adjudicatario de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 01/2004, «COINRE» entregó el Informe N° 1, siendo aceptado de conformidad por la Subsecretaría de Proyectos de Inversión y Financiamiento Externo (SPIFE), y recibiendo la No Objeción de FONPLATA.
- El 2 de junio de 2006, el COINRE finalizó la presentación del Informe N° 2, con la conclusión que considera como la más conveniente para la ubicación de la nueva Terminal portuaria, la **Zona Sur (posición PG)**.
- El Informe es remitido al Consejo Directivo del Ente Administrador del Puerto Santa Fe.
- A partir de este informe el Presidente del Ente Administrador del Puerto Santa Fe, en su carácter de Coordinador adjunto de la UPP, se expide en idéntico sentido al del Consejo Directivo del Ente y se resuelve elegir la alternativa de la **Posición G (Sur) -gradiente comprendido entre el Km 579 y 584, en la zona denominada Paso Tragadero** - Margen Derecha de la Red Troncal Navegable del Río Paraná - para la readecuación y/o ampliación del Puerto Santa Fe, y en el artículo 4to, propiciar la conclusión de la Fase A y dar comienzo a la Fase B del proyecto.



- El Subsecretario de Proyectos de Inversión y Financiamiento Externo del Ministerio de Hacienda y Finanzas, en su calidad de Organismo Ejecutor, da su conformidad al Informe N° 2 de COINRE.
- El Organismo Financiero Internacional, FONPLATA, expresa a través de su nota SE/ARG-216 de fecha 5 de setiembre de 2006, que no tiene objeciones que formular al Informe N° 2 de COINRE, y recomienda dar inicio a la Fase B del estudio.
- Finalmente contándose con los respectivos informes jurídicos que manifiestan que se han cumplido los pasos legales necesarios para la prosecución del proyecto, el Gobernador de la Provincia firma el Decreto n° 2291/06 que establece:
«Adóptese en el marco de lo establecido en el Pliego de Licitación Nacional e Internacional N° 01/2004, artículo 40, la localización identificada **como Zona Sur (PG), gradiente comprendido entre el Km 579 y 584, en la zona denominada Paso Tragadero** – Margen Derecha de la Red Troncal Navegable del Río Paraná– para la readecuación y/o ampliación del Puerto Santa Fe, a fin de culminar la Fase A y de continuar los estudios correspondiente a la Fase «B» del proyecto de Reconversión del Puerto Santa Fe».
- En julio de 2007 el Poder Ejecutivo remite a la Legislatura Provincial el Proyecto de Ley de Endeudamiento (Mensaje 3323) para la etapa de inversión. El requerimiento a la legislatura para el segundo tramo del crédito es de 25 millones de dólares. Esta Ley aún no fue aprobada.
- En agosto de 2007 el Poder Ejecutivo de la Provincia envió a la legislatura el Proyecto de Ley de Expropiación para que se apruebe la normativa legal que declare de interés general y sujeto a expropiación todos los bienes inmuebles y muebles que la autoridad administrativa determine como necesarios a los fines exclusivos de la ejecución del Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe. Este proyecto de Ley, que sigue en la Legislatura provincial esperando su aprobación, dice en sus principales párrafos:

«El Gobierno de la provincia de Santa Fe resolvió iniciar los estudios de factibilidad tendientes a relocalizar el puerto de la ciudad de Santa Fe, comprometiéndose a llevar adelante los estudios de factibilidad técnica, económica, financiera, legal y ambiental para analizar alternativas de ampliación y/o readecuación a Puerto de Tercera Generación del Puerto Santa Fe; al diseño de una Unidad de Negocios y la elaboración de los Pliegos Licitatorios», en tanto que determina que **«los estudios de prefactibilidad y factibilidad han determinado que la zona más adecuada para la localización del nuevo puerto santafesino se encuentra en el denominado Paso Tragadero, en la margen derecha de la Red Troncal Navegable del río Paraná, entre los kilómetros 579 y 584».**

La ampliación y readecuación del nuevo puerto requiere de una inversión estimada en más de 110 millones de dólares, esto incluye las obras de accesos y vinculación, ruta e infraestructura portuaria según declaraciones del ex Presidente del Ente en la Revista Multimodal de marzo 2007.

El puerto de la ciudad de Santa Fe se encuentra inactivo desde el mes de mayo de 2006.

Puerto de Reconquista

El puerto de Reconquista se encuentra a 15 Km. de la ciudad, en la costa del río San Jerónimo, a la altura del Km. 950 del Paraná, forma parte de los puertos de la hidrovía Paraguay / Paraná, siendo el mismo administrado por el Ente creado a tal fin, como ya fue detallado en la estructura legal de los puertos santafesinos. El mismo es definido por la Dirección Nacional de Infraestructura Portuaria, como «C», implicando ello que es un Puerto Fluvial, con tráfico de cargas generales y sin operatoria de contenedores.

El puerto de Reconquista cumple (y debe cumplir) un papel importante en el sistema económico del norte de nuestro país por el movimiento de barcazas. Lo cargado en las barcazas en Reconquista es luego traspasado a buques de mayor porte para su exportación en la zona portuaria del Gran Rosario.

Este puerto está conectado con el ferrocarril Belgrano y con la red vial de la Provincia aunque presenta problemas por el levantamiento de ramales que llegaban al puerto, siendo éste un aspecto a mejorar a la brevedad.

La zona portuaria propiamente tiene un largo de 870 metros y una superficie de 43.500 m².

Para el almacenamiento de productos, cuenta con instalaciones pertenecientes al Ente Administrador, explotado comercialmente por empresas privadas. La infraestructura cuenta con dos silos de tanques de aceite, utilizados para el almacenamiento de aceite crudo vegetal, con una capacidad de 1.500.000 litros cada uno. Posee un silo de material con capacidad para 350 m³ (3 tolvas de 120 m³ c/u) y seis silos de metal con una capacidad de 110 m³ cada uno (un total de 660 m³) para almacenamiento de arena.

El tráfico comercial está dado principalmente por la carga de pellets de girasol y soja, semillas girasol y soja, desde camiones hacia las barcasas, como así también aceite vegetal crudo en barcasas tanques todas con destino a San Lorenzo o Puerto San Martín.

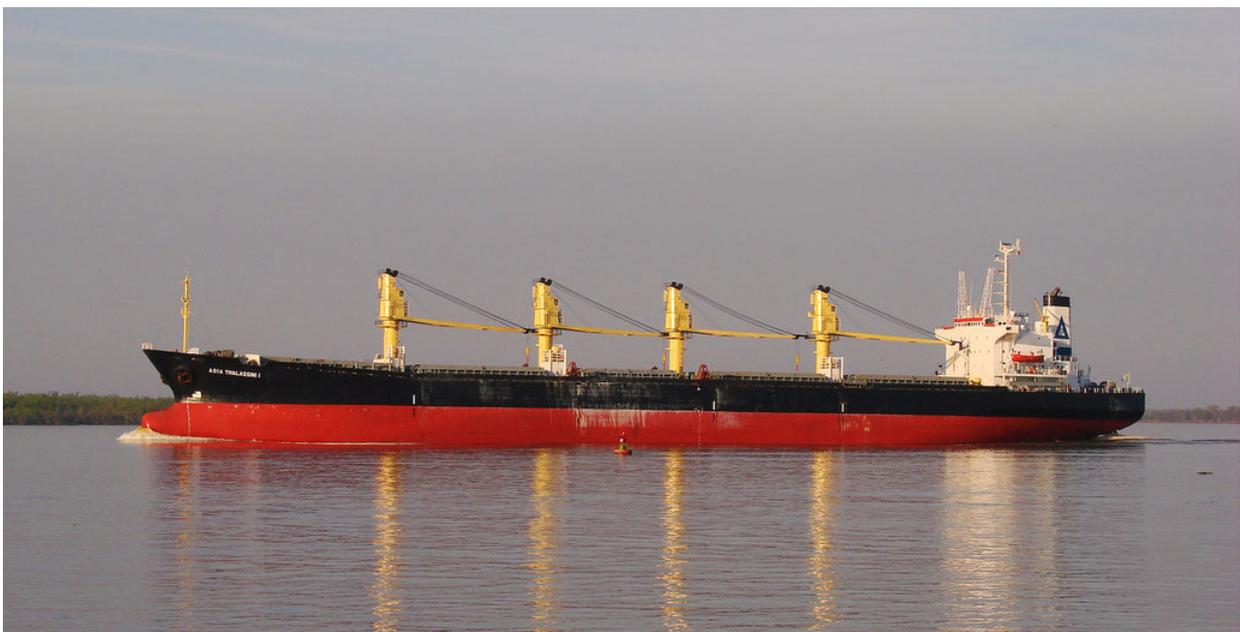
También se opera a cielo descubierto con descarga de piedra, trabajo para el cual se utilizan grúas mandriles, y arena para la construcción.

En la zona portuaria de Reconquista se encuentra una empresa que brinda un servicio diario de traslado en balsa hacia la ciudad correntina de Goya.

El puerto de esta ciudad sigue el desarrollo planteado por el Plan Maestro que data de 1997/98 y se va actualizando de acuerdo a las nuevas necesidades o demandas. Siguiendo este plan, el Puerto de Reconquista se encuentra en una fase de modernización y adecuación a las necesidades portuarias de la actualidad, destacándose la reconstrucción y modernización de muelles, y el intento de captar distintos tipos de cargas que hoy no utilizan el sistema fluvial.

Puertos del sur de Santa Fe

El sur de la Provincia concentra uno de los complejos portuarios más importantes de América Latina, sobre todo en la franja que abarca desde Timbúes hasta Villa Constitución, teniendo como cabecera a la ciudad de Rosario. Estos puertos están diseminados a lo largo de 90 kilómetros sobre la ribera del Paraná.



En la misma se encuentran asentadas 34 terminales portuarias. Si bien lo que predomina en la zona son los «puertos graneleros» (en donde se da un proceso de acopio, procesamiento y embarque), también se encuentran terminales «multipropósito» como la de Rosario, en la que además de granos y sus derivados, incluye galpones para almacenamiento de cargas múltiples y contenedores.

Tal es la importancia portuaria de la región que gran parte del tonelaje exportado por el país sale de los puertos del sur de la provincia de Santa Fe. En porcentajes, esto implica aproximadamente el 60 por ciento del volumen total.

Si se consideran sólo las exportaciones graneleras la participación aumenta a más del 70 por ciento. Aún más acentuada es la participación si la referencia es respecto a los derivados de la industria aceitera, con casi el 90 por ciento de lo exportado por Argentina. Los puertos del Gran Rosario exportaron el 97,7 por ciento del total de aceite de soja en el año 2006.

Asociado entonces a las terminales portuarias de la ribera sur de Santa Fe se fue creando uno de los principales polos de industrialización de oleaginosas y subproductos del mundo. En publicaciones anteriores se fueron destacando aspectos específicos e información del complejo agroindustrial asentado en esta zona.

Sin embargo no todo es granos, aceites y subproductos. Otros productos completan la magnitud y la complejidad de esta región portuaria, en la que también se encuentra un gran polo petroquímico.

Se pueden mencionar cobre, oro, productos petroquímicos y químicos como metanol, formaldehído, Etileno, BTX, SBR, NBR, PEBD, éteres Glicólicos, látices SB, polioles, PS Exp., estirénicos, ácido sulfúrico, azufres para el agro, azufres para el caucho e industrias, sulfuro de carbono, sulfhidrato de sodio, sulfuro de sodio, anhídrido ftálico, plastificantes y fertilizantes, biodiésel, fruta y azúcar y otros.

Infraestructura

«Ante el fuerte crecimiento en el volumen físico de los flujos, en los últimos años se produjo una expansión en las instalaciones portuarias e industriales y también mejoras en las vías navegables» afirma un documento del Banco Mundial sobre **Transporte, Distribución y Reducción de costos ante el crecimiento del comercio exterior** que habla del complejo portuario rosarino. Igualmente, entidades intermedias, representantes de los distintos estamentos de la producción y del comercio señalan que «falta adecuar la infraestructura de acceso terrestre a las terminales, a las plantas procesadoras y a sus instalaciones complementarias» y alertan sobre «la congestión resultante ha tenido serios impactos sobre los costos logísticos, incluyendo una distorsión en la asignación modal en contra del ferrocarril, y externalidades considerables sobre el medio urbano y la seguridad vial. Por ello actores públicos y privados impulsan el denominado **Proyecto Ferroviario del Cinturón Circunvalar**. En el mismo informe se alerta sobre la limitada participación del ferrocarril en el transporte de cargas. «La participación del ferrocarril en el transporte interno de cargas es relativamente baja, del orden del 5% al 8%, según cómo se la mida. Ante el crecimiento de la economía y los flujos de transporte derivados de la reactivación, su actividad se incrementó, pero menos que el transporte automotor. Por ejemplo, en el transporte de cereales y oleaginosas a Rosario, el ferrocarril disminuyó su participación relativa del 19.6% en 1998 al 15.3% en 2004. Estudios realizados indican que sólo en ese tráfico es posible incrementar la participación del ferrocarril del 15% al 30%, con el consiguiente ahorro en los fletes».

En esta misma línea de análisis, en un informe para el período 2002-2003 de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos, sobre el comercio agrícola con destino a la exportación, se establece que los movimientos de productos internamente se realizan por camión en un 84%, ferrocarril en un 14,5%, y en barcasas 1,5%.

Proyecto Circunvalar o Proyecto de reordenamiento de accesos ferroviarios y viales a la región Metropolitana de Rosario

Desde hace años distintos sectores vinculados a la actividad económica privada y al estado provincial y municipal vienen bregando por el Plan Circunvalar Rosario. La complejidad del tema ha hecho que el Estado nacional se sume también a esta iniciativa. La concentración de terminales portuarias, la afluencia de cargas a través de camiones y trenes (más de 60 millones de toneladas por camión y más de 7 millones de toneladas por vía ferroviaria) que ingresan en las ciudades del aglomerado urbano del Gran Rosario, crean problemas complicados, cuya solución pareciera estar, al menos en parte, en el desarrollo del mencionado Plan.

A grandes rasgos, el Plan Circunvalar, consiste en reordenar el tránsito que tiene como destino las terminales portuarias, tanto ferroviario como automotor a través de la AO 12, o segunda circunvalación, que rodea a la ciudad de Rosario, desde Puerto San Martín/San Lorenzo al Norte, hasta General Lagos/Alvear al sur. La conjetura básica es el aumento constante de la producción de granos por incremento de las superficies sembradas, mejoras en las tecnologías y en los insumos, que supone que la producción sobrepasará los 110 millones de toneladas en poco tiempo.

La Bolsa de Comercio de Rosario, unas de las instituciones más interesadas en la concreción de este proyecto, sintetiza la idea del plan circunvalar de la siguiente manera: «Básicamente se trata de la generación de un anillo de transferencia de cargas que limite el acceso de los convoyes ferroviarios hasta la actual traza de la Ruta Nacional AO 12 que circunvala la ciudad de Rosario. El proyecto propone la construcción de una traza ferroviaria de 70 kilómetros, de doble trocha, que una la localidad de Pueblo Esther (al sur de Rosario) con la ciudad de San Lorenzo (al norte), paralela a la Ruta Nacional AO 12. A esa doble trocha concurrirían todos los ramales que actualmente convergen y se introducen a la ciudad de Rosario. Comprende también la transformación de esa ruta en una autovía, duplicando la calzada en toda su extensión, con cruces a distintos niveles con otras rutas nacionales y provinciales. Asimismo, se prevé el diseño de nuevos accesos camioneros a las terminales portuarias. Finalmente, incluye la instalación de tres centros de transbordo multimodales de apoyo logístico y de servicio a las cargas sobre el mismo anillo circunvalar.

(...) El Plan Circunvalar implicará una mayor participación del ferrocarril en el transporte de carga de larga distancia y una disminución de los fletes. (...) El ferrocarril será el más beneficiado ya que su participación en el transporte granario podría escalar del 15% (en la cosecha 2002/03) a 30%, es decir de 9 a 20 millones de toneladas anuales, en pocos años. Pero también aumentará el volumen transportado por camión en razón del incremento previsto de la producción nacional.

Como puede verse, se trata de un proyecto que beneficiará al país, no a una región en particular».

Por su parte, el Ingeniero Juan A. Basadonna, quien viene participando en la implementación del proyecto desde su inicio, hace la siguiente cronología:

- En 1997, a través del Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios se plantea el diseño preliminar de un trazado ferroviario por zonas rurales entre Villa



Gobernador Gálvez al sur y San Lorenzo/ Puerto San Martín al norte, siguiendo el trazado de la ruta nacional A 012, para operar trenes de cargas.

- En una segunda instancia la Municipalidad de Rosario retoma el tema, planteando alternativas intermedias que evaluadas confirman lo anteriormente propuesto y además se analiza el mantenimiento de determinados ramales e instalaciones ferroviarias en la planta urbana para la atención de los actuales y futuros servicios de pasajeros, cuyos estudios y análisis se concluyen en noviembre de 1998.
- Hacia fines de la década del 90 y ante la magnitud de los incrementos de cargas operadas en el área de Rosario, la Bolsa de Comercio de Rosario, conjuntamente con la Cámara de Puertos Privados Comerciales y Ferrocámaras, propician el desarrollo de estudios de orden técnico económico que definan las obras ferroviarias y viales que posibiliten el ordenamiento de los transportes de cargas terrestres y los accesos a las terminales portuarias.
- En 2003, el Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Rosario por encargo de la provincia de Santa Fe, mejora la propuesta del Plan Circunvalar Rosario contemplando no solamente los aspectos técnicos y económicos sino también los operativos, los ambientales, los jurídicos e institucionales. Sobre la base de este marco general se propuso implementar un corredor de cargas entre Gral. Lagos/ Alvear, en la zona sur, hasta San Lorenzo/ Puerto San Martín en la zona norte, según el trazado de la Ruta A 012 y con ramales de acceso a las respectivas terminales. Los estudios fueron publicados en 2004.
- En esa fecha el Ministerio de Planificación Federal de Inversión Pública y Servicios a través de la Secretaría de Transporte y de Obras Públicas de la Nación, se decide encarar las obras del Plan Circunvalar Rosario (PCR) en febrero de 2004 mediante el mecanismo instrumentado por la Resolución 203/2004 publicada en Boletín Oficial el 23 de abril de 2004.
- En septiembre de 2006, se empieza a desarrollar por parte del Grupo Consultor compuesto por ATEC. SA – PB International INC – IATA – SA – Ing. CORNERO Consultores SA contratado por el Estado nacional mediante el correspondiente proceso licitatorio, la elaboración de los anteproyectos de las obras viales y ferroviarias contemplando los aspectos técnicos, operativos, ambientales, de desarrollo urbano y los institucionales legales, señalando que se ha cumplimentado la documentación técnica de las obras calificadas como de urgente concreción, habiéndose iniciado en las respectivas reparticiones las gestiones y acciones del proceso licitatorio para su ejecución.
- En el marco del Plan Circunvalar Rosario (PCR), la Provincia está financiando la construcción de dos obras viales, una de las cuales es compartida con una de las terminales de exportación».

Aspectos legales Proyecto Circunvalar

La Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación es una de las impulsoras de este proyecto.

Andamiaje legal del plan de reordenamiento de accesos ferroviarios y viales a la región metropolitana de Rosario y corredor circunvalar

- Resolución del Ministerio de Planificación Federal N° 203/04, con fecha 21 de abril de 2004: Se resuelve en el ámbito de la Secretaría de Transporte de la Nación una Unidad de Gestión para el desarrollo del anteproyecto Circunvalar Rosario. Esta Unidad de Gestión será conformada por la Secretaría de Transporte de la Nación, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, el Municipio de Rosario, Municipios de la Región Metropolitana de Rosario, la Bolsa de Comercio de Rosario y empresas privadas vinculadas al proyecto.
- Resolución del Ministerio de Planificación Federal N° 339/05, con fecha 6 de abril de 2005: Delega facultades para el proceso licitatorio a la Secretaría de Transporte de la Nación.

- Resolución de la Secretaría de Transporte de la Nación N°175/05, con fecha 7 de abril de 2005: Se aprueba el pliego de condiciones particulares y generales para el llamado a licitación. Estos pliegos comprenden el estudio sobre el desarrollo de los aspectos políticos, jurídicos institucionales, legales, técnicos, ambientales y económicos financieros de las obras viales y ferroviarias. El resultado del estudio deberá contener documentación para la licitación y ejecución de las obras, con un costo aproximado según el pliego de bases y condiciones, de 5 millones de pesos.
- Resolución de la Secretaría de Transporte de la Nación N° 266/05 del 29 de abril de 2005: Se efectúa el llamado a licitación pública nacional e internacional.
- Resolución de la Secretaría de Transporte de la Nación N° 636/05 del 16 de agosto de 2005: Se preadjudica la contratación a las firmas, Consorcio Parsons Brinckerhoff, I.A.T.A Sociedad Anónima, ATEC Ingenieros Consultores, Ingeniero Cornejo Consultora S.A.
- Resolución Conjunta de la Secretaría de Transporte de la Nación y la Secretaría de Obras Públicas de la Nación N° 184/05 y 1017/05 con fecha 5 de octubre de 2005: Se crea la Unidad de Supervisión para la fiscalización del contrato de consultoría y se designa la integración de la Unidad de Supervisión. La misma será presidida por el Secretario de Transporte. En la misma resolución conjunta se da cuenta del convenio firmado entre la provincia de Santa Fe y el Ministerio de Planificación Federal para conformar la mencionada Unidad de Supervisión.
- Resolución del Ministerio de Planificación Federal N° 1896/05 con fecha 2 de diciembre de 2005: Se adjudica el contrato de consultoría, y el 7 de diciembre se firma el contrato de consultoría con la UTE (conformada por las empresas mencionadas en la resolución N° 636/05).
- Resolución Conjunta de la Secretaría de Transporte de la Nación y la Secretaría de Obras Públicas de la Nación N° 1004/05 y N° 1581/05 con fecha 27 de diciembre de 2005: Se aprueba el reglamento de funcionamiento de la Unidad de Supervisión, su constitución y las características del equipo técnico de la mencionada Unidad. Se dispone además que se integren como miembros con carácter consultivo la Bolsa de Comercio de Rosario, Ferrocámaras, Municipalidad de Rosario, Municipalidad de Puerto General San Martín, Municipalidad de Roldán y Municipalidad de Villa Gobernador Gálvez.
- Resolución Conjunta de la Secretaría de Transporte de la Nación y la Secretaría de Obras Públicas de la Nación N° 298/06 y 553/06 con fecha 24 de abril de 2006: Se resuelve conformar la Unidad Ejecutora, prevista en el Convenio firmado entre el Ministerio de Planificación Federal y la provincia de Santa Fe mediante la Resolución Conjunta N° 184/05 y 1017/05.
- Se designa la composición de la misma, presidida por el Secretario de Transporte. Se aprueba su reglamento, las funciones y facultades. La misma estará integrada por: La Secretaría de Transporte de la Nación, la Secretaría de Obras Públicas de la Nación, la Secretaría de Obras Públicas de la provincia de Santa Fe. El equipo técnico de esta unidad ejecutora estará integrado por: la Secretaría de Transporte Ferroviario de la Nación, la Secretaría de Transporte de la Nación, el Órgano de Control de las Concesiones Viales, la Dirección Nacional de Vialidad, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y el Ministerio de Obras, Servicios Públicos y Vivienda de la provincia de Santa Fe.

Otro análisis del Proyecto Circunvalar

Por su parte, un estudio realizado por el Instituto de Investigaciones Económicas de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Rosario (UNR) que analiza el Proyecto Circunvalar Rosario, se pregunta si es válida la idea que asocia mayores gastos en infraestructura de manera directa con el crecimiento del producto de un país o una región. «La experiencia indica que a partir de la concreción efectiva de algunas inversiones, los efectos reales no siempre coinciden con los esperados(...) Esta realidad encuentra su explicación en que la necesidad de un proyecto suele imponerse y se convierte en una 'verdad no discutida».

El informe no se desentiende del problema, menciona antecedentes históricos como un proyecto de los años 70 llamado «Troncal Ferroviaria» que intentaba modernizar la obsoleta infraestructura ferropuertaria heredada de los años 30. Es crítico en el sentido que: «En el reciente llamado a licitación pública para adjudicar a una consultora los estudios de factibilidad de la obra, fueron excluidos algunos componentes esenciales del proyecto original (...) de este modo, se está marginando de la escena la solución integral al problema – ahora ‘sólo’ focalizado en optimizar el tránsito de los agrograneles- y quedando fuera de consideración, el problema inicial de los viejos trazados ferroviarios en la zona y la eventual liberalización de tierras de propiedad ferroviaria por desafectar».

El informe pone en duda la idea de un impacto social necesariamente beneficioso para la población. En otra parte, el documento entiende que es «absurdo suponer que la reducción del costo de transporte implicará una ventaja competitiva de nuestros productos exportables; dado que estos bienes son «commodities» y su precio está fijado internacionalmente, por lo tanto esto significa un mayor margen de ganancia para el productor o para los intermediarios (...) - pero- de ningún modo implicará una mayor ventaja competitiva para el país. Lo interesante será saber quienes se apropiarán de esa reducción de los costos de transporte».

A modo de conclusión, sin negar que la obra sea necesaria, el informe de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNR finaliza: «Cuando uno analiza proyectos de gran envergadura como es el Circunvalar, se observa la falta de visión integradora del mismo; fundamentalmente en lo que hace referencia a la necesidad de pensar en una adecuada evaluación social. Es común que se anuncie la inversión, se haga un fuerte lobby en base a la misma (en este caso potenciada por grandes grupos exportadores que serían fuertemente beneficiados por las obras) y se decida su realización sin un análisis detallado de su conveniencia desde el punto de vista integral que permita mensurar los efectos de la inversión propuesta. Esto no quiere decir que estemos frente a una obra inadecuada en sí misma; por el contrario, como se mencionó previamente, lo que debe hacerse es evaluarla en términos de comparación de alternativas dada la escasez de los recursos, viendo correctamente sus impactos y determinando cual es la mejor opción, considerando el valor social neto de cada una de las variantes posibles. (...) Es condición necesaria para una correcta asignación de recursos públicos, poder determinar cuáles son los beneficios y costos sociales de las alternativas y quienes los beneficiarios que se consideren y sobre esa base analizar como debería plantearse su financiamiento».

Dos grandes zonas en la división portuaria

En la Argentina se puede hacer una división general entre dos zonas portuarias: Los puertos del litoral Atlántico (que incluye a los puertos de Bahía Blanca y Quequén/Necochea, entre otros) y los puertos de la ruta fluvio marítima que incluyen a los puertos del Río de la Plata (Buenos Aires, La Plata) y los del Paraná (Zárate, San Nicolás en la Provincia de Buenos Aires y Villa Constitución, Rosario, San Lorenzo/ Pto. Gral. San Martín, Santa Fe y Reconquista en la provincia de Santa Fe). Los buques que llegan a estos puertos afrontan el costo del peaje en la denominada «hidrovía» que comprende la canalización de los ríos, el sistema de boyas e iluminación que permite la navegación nocturna, hasta el «pilotaje», que es el servicio prestado en los ríos por personal especializado.

Hidrovía Paraná / Paraguay, Traza Fluvio-marítima o Red troncal Navegable

La hidrovía Paraguay / Paraná constituye una vía navegable de 3.442 km. desde Puerto Cáceres en el extremo norte del Paraná (Brasil) a puerto Nueva Palmira, en el Río de la Plata (Uruguay).

La Argentina participa con 1240 kilómetros de la misma, Brasil con 890, Paraguay con 557, y en forma compartida, Paraguay/ Argentina 375, Brasil / Paraguay 332 y Bolivia / Brasil con 48.

Conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay es considerada una de las vías de transporte más significativa para la integración del Mercosur ya que conecta Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En 1969 los cinco países firman en Brasilia, el Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el cual se acuerda promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas de fomento a la navegación fluvial.

En 1987, en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata aprueban la Resolución N° 210 declarando de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná.

En 1988, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los países miembros, se reúnen en Campo Grande, Brasil, donde tiene lugar el «Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná» con el objeto de identificar las opciones más adecuadas para el desarrollo de la Hidrovía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

En 1989, en la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná es incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, por Resolución N° 238, y se crea el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), por Resolución N° 239.

Estos países crearon el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), a través del cual celebraron diversos convenios con organismos internacionales (BID, FONPLATA, PNUD, CAF) para la ejecución de estudios sobre la vía navegable.

Por la hidrovía Paraguay / Paraná sale gran parte de la producción argentina (el 81 por ciento de las exportaciones agrícolas y el 96 por ciento del tráfico de contenedores, según datos de la empresa concesionaria Hidrovía S.A.), fundamentalmente de los puertos del Gran Rosario en el caso de los agrograneles, además constituye el lugar por el cual se da el intercambio de Paraguay y Bolivia.

Este trayecto fluvial tiene a su largo varias denominaciones, determinadas por el espacio geográfico que atraviesa. Desde la zona de aguas profundas naturales del Río de la Plata hasta el puerto de Santa Fe se denomina Traza Fluviomarítima o Vía Navegable Troncal (VNT) que abarca sólo una parte de la hidrovía Paraguay/ Paraná y que es la que está concesionada.

El dragado de la parte concesionada de esta vía comienza en Recalada, en el Río de la Plata y llega hasta el norte de la ciudad de Santa Fe.

Es común aplicar distintas denominaciones al trayecto, muchas veces confundiendo el nombre de la red navegable con la empresa que tiene la concesión de la draga y el balizamiento de parte de la misma. La denominación correcta que abarca a todo este espacio geográfico es la de Hidrovía



Paraguay/Paraná, que es una denominación política, además de técnica, producto de diversos tratados entre los países que atraviesa esta vía fluvial: Argentina, Uruguay, Brasil, Paraguay y Bolivia, y que se corresponde además con los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay.

Sector concesionado

El sector que va desde Recalada, en el Río de la Plata hasta Puerto San Martín en el Paraná, tiene una profundidad de 34 pies. Desde allí hasta la ciudad de Santa Fe tiene una profundidad de 25 pies, en tanto que al norte de Santa Fe (sector no concesionado) el calado alcanza los 10 pies, suficiente para el tránsito de barcazas, que es el transporte fundamental en la zona más septentrional de la hidrovía.

Los sectores vinculados al comercio y a la exportación suponen que en un cierto plazo debe concretarse el calado a 36 pies de profundidad desde el Río de la Plata hasta Puerto San Martín y a 29 pies en el trayecto hasta el puerto de la ciudad de Santa Fe, en tanto que están en proyecto obras de balizamiento e iluminación al norte de la ciudad de Santa Fe, hasta Paraguay, con el fin de mejorar la navegabilidad en ese trayecto, que se prevé, continuará con un calado de 10 pies de profundidad.

Un proyecto más ambicioso aún prevé en un futuro un calado a 39 pies entre Recalada y Puerto San Martín y 34 pies desde San Martín hasta Santa Fe.

Cabe mencionar que el dragado y balizamiento de la red troncal del Paraná está concesionada desde 1995 a una empresa privada de capitales argentinos y belgas.

La concesión de la hidrovía

El 14 de enero de 1994 el ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, en su carácter de autoridad de aplicación de la Ley Nacional N° 17.520, con las modificaciones introducidas por la Ley Nacional N° 23.696, llama a Licitación Pública Nacional e Internacional para la selección de un Concesionario para la adjudicación y contratación, por el Régimen de Concesión de Obra Pública, por peaje, del proyecto y ejecución, durante el período de concesión, de la «Modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la vía navegable troncal, comprendida entre el km. 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior a la altura del Km. 205,3 del Canal Punta Indio por el Canal Ingeniero Emilio Mitre».

El adjudicatario de la licitación fue el Consorcio HIDROVÍA S.A., integrado por las firmas EMEPA S.A., ALBANO S.A. y KOCOUREK S.A. de la República Argentina y JAN DE NUL, del Reino de Bélgica. La firma del contrato respectivo se efectivizó el 20 de febrero de 1995 y fue aprobado por el Decreto N° 253 de fecha 22 de febrero de 1995.

El período de concesión establecido fue de diez años contados a partir de la firma del acta de iniciación de la concesión, efectuada el 11 de mayo de 1995. La concesión fue luego extendida por ocho años más, ya que el 11 de septiembre de 1997, por Decreto Nacional 918/97 se instruyó al ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos para que renegocie el contrato de Obra Pública por Peaje, que concluye con el Acta Acuerdo del 3 de octubre de 1997, estando vigente la concesión hasta mayo de 2013.

Así mismo el ex presidente de la Nación Néstor Kirchner anunció la firma del Acta entre el gobierno y la empresa Hidrovía S.A., que deberá ser refrendado por el Congreso Nacional, con el fin de profundizar el calado de la hidrovía (llegaría a 36 pies desde Puerto San Martín hasta las aguas profundas del Río de la Plata, a 28 o 29 desde el puerto de Santa Fe hasta Pto. Gral. San Martín, y el balizamiento desde Corrientes hasta Santa Fe). Por lo cual se renegociaría una extensión de la concesión hasta el año 2021. Por otra parte, la empresa se haría cargo del balizamiento, y draga de la vía navegable desde el Puerto de Santa Fe hacia el norte, en caso de finalizar las negociaciones, ya que esta parte de la vía no se encuentra concesionada.

Almacenamiento

Otro dato ilustrativo de la importancia del complejo portuario santafesino está dado en la capacidad de almacenamiento de los puertos de la región; en los últimos 15 años la actividad fue creciente, y por ende también el aumento de la capacidad de almacenaje (ver gráfico que muestra el crecimiento entre 1984 y 2004 por provincias). De acuerdo a la Oficina Nacional de Control Comercial agropecuaria (ONNCA) la capacidad de almacenamiento de los puertos del sur de Santa Fe se ubica en las 9.134.163 toneladas, utilizando silos y celdas, en tanto que la capacidad de los tanques en donde se almacena aceite alcanzan las 800 mil toneladas. Si se tiene en cuenta que la capacidad estimada total de almacenamiento para granos en todos los puertos argentinos es del orden de 11.838.354 de toneladas, denota que gran parte del almacenaje en puertos, el 77 por ciento, se concentra en el Gran Rosario (ver cuadro «Utilización de la capacidad de acopio en las principales localidades portuarias. Año 2006»).

Según ONNCA los puertos de San Lorenzo cuentan con una capacidad de almacenaje de 5.542.332 toneladas, Rosario con 3.071.400 y Puerto San Martín con poco más de 820.000 toneladas. No obstante es posible imaginar que la capacidad de almacenaje actual deberá ser superada en el corto plazo teniendo en cuenta los aumentos esperados de la producción agrícola.

Siguiendo con la información del ONNCA observamos que la capacidad total de almacenamiento en el país es de 48 millones de toneladas, incluyendo los silos que se encuentran en las terminales portuarias.

Cuadro 2.2: Utilización de la capacidad de acopio en las principales localidades portuarias. Año 2006

Puerto	Total ingresado	Capacidad	Índice de utilización	Participación en el total ingresado
	Toneladas			
Total Puertos	67.947.941	11.838.354	5,74	100
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	421.684	179.722	2,35	0,62
San Martín	1.386.167	820.431	1,69	2,04
Bahía Blanca	7.430.763	1.224.816	6,07	10,94
Necochea	6.887.349	1.299.653	5,3	10,14
Rosario	10.990.425	3.071.400	3,58	16,17
San Lorenzo	40.831.553	5.242.332	7,79	60,09

Fuente: ONCCA

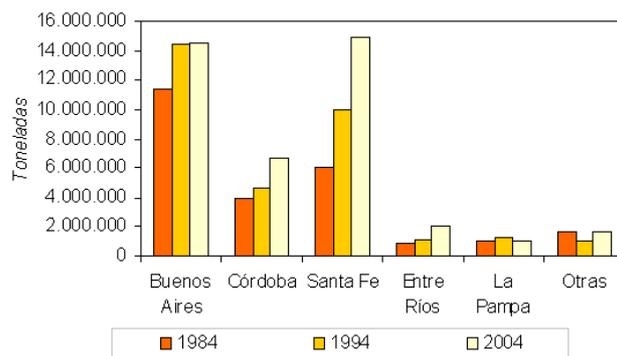
Cuadro 2.1: Evolución de la capacidad de almacenaje de granos por provincia. Total del país. Años 1984, 1994 y 2004

Provincia	Año		
	1984	1994	2004
Total del país	24.954.810	32.453.554	40.929.995
Buenos Aires	11.403.693	14.464.673	14.561.512
Córdoba	3.922.190	4.621.131	6.691.212
Santa Fe	6.041.204	9.949.646	14.861.597
Entre Ríos	878.776	1.184.401	2.051.296
La Pampa	1.014.125	1.259.331	1.024.321
Otras	1.694.822	974.372	1.740.057

Nota: La categoría Otras comprende Catamarca, Corrientes, Mendoza, Salta y Tucumán; y Delegaciones de Posadas y Roque Saenz Peña

Fuente: ONCAA - Informe sobre operadores de granos 2003/04

Gráfico 1: Evolución de la capacidad de almacenaje de granos por provincia. Total del país. Años 1984, 1994 y 2004



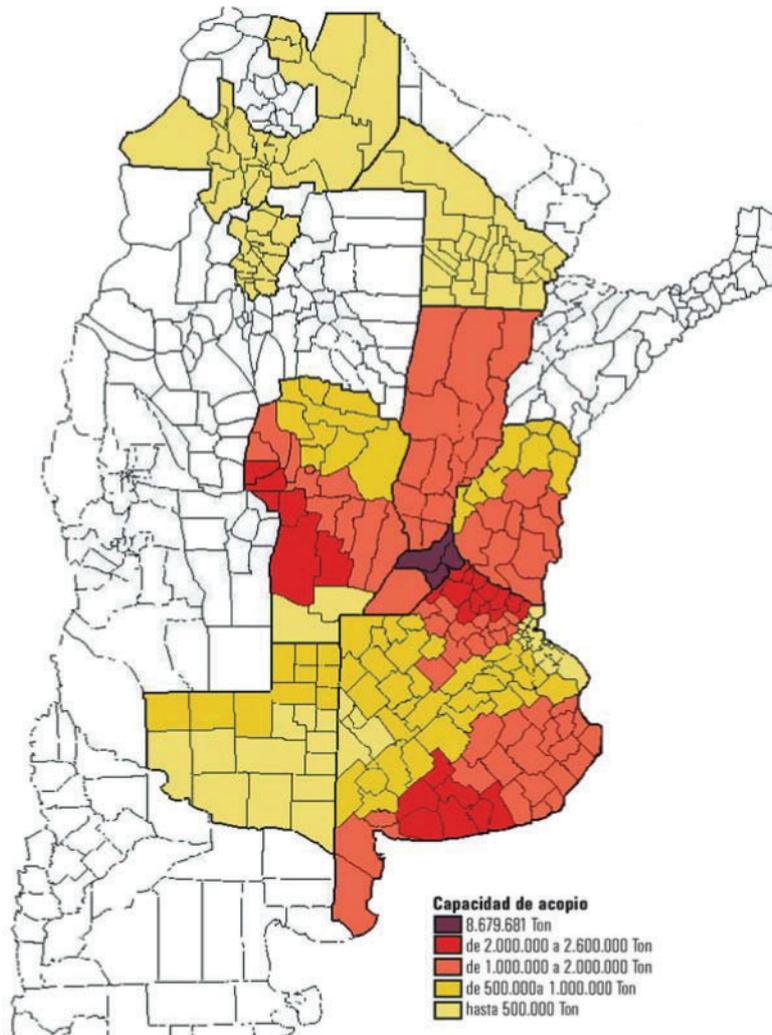
Fuente: ONCAA - Informe sobre operadores de granos 2003/04

Otras fuentes de información que incluyen formas de almacenamiento diversas como los denominados «silos en bolsa» elevan la cifra a 65 millones de toneladas, estos datos tienen como origen la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), la publicación Anuario Marítimo 2006, y la empresa J.J. Hinrichsen S.A.

En el mapa de «Capacidad de acopio» se puede observar con claridad la incidencia de las regiones portuarias (San

Martín/San Lorenzo, Rosario, San Nicolás, Ramallo, Zárate y Bahía Blanca) y también en zonas productoras como el sur de la provincia de Córdoba.

Gráfico 2: Capacidad de almacenaje de granos por departamento o partido.
Total del país. Año 2004



Fuente: ONCAA - Informe sobre operadores de granos 2003/04

Vista la preponderancia de la actividad granelera en los puertos santafesinos merece una mención el crecimiento del movimiento de contenedores. En el puerto Rosario se pasó de 444 contenedores en el año 2000 a 31.500 en 2005, ubicándose en el segundo lugar, aunque muy lejos, detrás del puerto de Buenos Aires. Ésto representa un crecimiento significativo en sólo 5 años.

Exportaciones, importaciones, movimiento portuario, productos

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) describe que «la actividad portuaria en América Latina y el Caribe aumentó casi 40 por ciento entre 2000 y 2006 según sus movimientos en toneladas métricas y más del 100 por ciento en contenedores, alcanzando una cifra histórica de 1.470 millones de toneladas métricas y casi 29 millones de TEUs (contenedores)». Indica un clima favorable para la región en los últimos años. Para focalizar el tema en el territorio nacional se analizará con mayores detalles la actividad en Santa Fe y en algunos casos con comparaciones respecto a totales de la actividad en el País.

Con información proveniente del Centro de Estudios para la Producción, de la Secretaría de Industria, Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa, se puede observar que las exportaciones del 2006

en dólares FOB, se realizaron en un 66 por ciento por la vía acuática, un 25,7 por ciento utilizando camiones, un 3,5 por ciento por vía aérea; el 1,1 por ciento por ferrocarril; y 3,6 por ciento de las exportaciones llegó al exterior por otros medios (por ejemplo: ductos).

Cuadro 2.3: Exportaciones según medio de transporte utilizado, en miles de dólares FOB. Total del país. Años 2000-2006

Año	Total	Medio de transporte				
		Acuática	Avión	Camión	Ferrocarril	Otros
<i>Miles de u\$s FOB</i>						
2000	26.469.965	16.836.535	1.563.139	6.066.559	322.488	1.681.244
2001	27.029.369	17.527.932	1.431.576	5.738.808	398.187	1.932.867
2002	25.564.818	17.114.903	1.216.689	5.265.777	372.457	1.594.992
2003	29.355.151	20.216.361	1.125.804	5.895.878	316.313	1.800.795
2004	34.289.604	23.140.267	1.316.551	7.811.934	370.770	1.650.082
2005	39.493.668	26.304.250	1.341.423	9.731.570	451.731	1.664.693
2006	46.220.214	30.591.938	1.600.503	11.913.587	475.931	1.638.256

Fuente: CEP en base a Sistema María

En toneladas los porcentuales anteriores se modifican, la vía acuática participa con el 83,2 por ciento de la carga, el camión reduce su participación como medio de transporte al 11,3 por ciento, el ferrocarril tiene el 0,6 por ciento y la vía aérea registra menos del 0,1 por ciento de la carga. «Si bien en montos exportados los medios con mayor preponderancia son el barco y el camión, cuando analizamos los envíos según las toneladas despachadas, el transporte por agua muestra ser el medio por excelencia».

Cuadro 2.4: Exportaciones según medio de transporte utilizado, en toneladas. Total del país. Años 2000-2006

Año	Total	Medio de transporte				
		Acuática	Avión	Camión	Ferrocarril	Otros
<i>Toneladas</i>						
2000	82.590.638	68.470.107	63.854	5.676.167	663.327	7.717.180
2001	89.292.187	73.068.304	53.425	5.660.691	662.564	9.847.201
2002	90.480.236	72.472.107	73.511	6.253.607	633.658	11.047.351
2003	95.829.473	77.339.221	56.569	7.421.834	562.317	10.450
2004	92.379.498	74.395.236	64.579	8.587.908	478.181	8.854
2005	103.285.362	86.207.218	62.645	9.875.342	530.532	6.610
2006	99.366.034	82.651.991	68.493	11.236.334	578.981	4.830

Fuente: CEP en base a Sistema María

La importancia de los puertos se puede apreciar en el cuadro 2.5 que da cuenta del volumen que mueve cada uno en términos de toneladas, los puertos de Santa Fe sostienen los mayores volúmenes.

Cuadro 2.5: Exportaciones por vía acuática según puerto de salida. Total del país. Años 2000-2006

Año	Total	Puerto								
		Bahía Blanca	Buenos Aires	Campana	Comodoro Rivadavia	La Plata	Necochea	Rosario	San Lorenzo	Resto
<i>Millones de toneladas</i>										
2001	73,0	9,3	4,5	2,0	4,0	3,0	4,8	8,4	28,7	8,3
2002	72,4	8,3	4,5	2,5	4,2	3,0	3,8	11,2	27,5	7,4
2003	77,3	8,5	5,0	3,2	4,2	3,2	3,5	12,1	31,3	6,4
2004	74,4	8,2	4,7	3,3	4,4	3,0	4,5	11,9	29,8	4,5
2005	86,2	10,6	4,6	3,6	4,6	2,6	4,2	14,0	36,0	5,9
2006	82,7	9,4	5,0	3,6	4,4	2,2	4,0	12,7	36,2	5,1

Fuente: CEP en base a Sistema María

Contenidos de los cuadros siguientes:

2.6 - El cuadro que presenta la información de «Recaudación por jurisdicción política» de la Aduana, marca la relevancia de los puertos de Santa Fe en la exportación de productos argentinos. En el ítem «Derechos de exportación», la Provincia alcanza casi el 50 por ciento del total del País. Es significativa sin embargo la diferencia, en cuanto al total nacional si se observa el ítem «Derechos de Importación», en donde los porcentajes que presenta Santa Fe, al igual que el resto de las provincias son muy pequeños frente a los de la Capital Federal y a la provincia de Buenos Aires. Esto marca claramente que las importaciones que realiza la Argentina tienen como entrada, fundamentalmente al puerto de la Capital Federal y otros bonaerenses. Una aclaración importante: por los puertos de Santa Fe se canalizan productos de muchas provincias.

2.7 - Se presenta un segundo cuadro de «Recaudación por jurisdicción política». En el ítem «Comercio exterior» se ve claramente la preponderancia de la provincia de Santa Fe, ubicándose en primer lugar respecto a las demás jurisdicciones. El porqué de estas cifras está explicada en las exportaciones de agrograneles de los puertos del Gran Rosario. En definitiva el 31% de la recaudación por comercio exterior (exportaciones e importaciones) se originan en los puertos de la Provincia.

2.8 - En el cuadro «Derechos de Importación por Secciones de la Nomenclatura Común del Mercosur», de los años 2005 y 2006 se observa que los ingresos provienen de productos manufacturados, en particular de productos químicos, de transporte y electrónicos.

2.9 - La conclusión del cuadro «Derechos de Exportación por Secciones de la Nomenclatura Común del Mercosur», Años 2005 y 2006 denota que los ingresos se originan en los productos primarios, manufacturas de los mismos, y productos de origen mineral.

2.10 - En el cuadro sobre Movimiento Portuario 2000 al 2006 de los puertos argentinos se destacan dos aspectos, por un lado la pérdida de importancia relativa de los puertos marítimos, y por otro, el crecimiento significativo de los puertos fluviales, entre ellos principalmente los de San Martín-San Lorenzo y Rosario.

2.11- En el cuadro «Movimiento Portuario por tipo de tráfico en puertos fluviales y marítimos», total del país, año 2006, se observa lo dicho arriba. Rosario, San Martín y San Lorenzo exportaron casi 50 millones de toneladas, sobre algo más de 90 millones del total exportado, este concepto incluye todos los rubros. En cuanto a importaciones, los puertos santafesinos alcanzaron en el 2006 las 2.278.686 toneladas, perteneciendo más de la mitad al puerto de Villa Constitución. Ésto último se explica por el movimiento de insumos destinados a la industria siderúrgica, algo similar a lo que ocurre con el puerto bonaerense de San Nicolás, que importa más de 4 millones de toneladas.

2.12 - Cuadro Movimiento portuario por tipo de tráfico de productos derivados del petróleo (combustibles) en puertos fluviales y marítimos. Total país. Año 2006. De la lectura de este cuadro, sobresale en primer lugar que la Argentina es un país netamente exportador de derivados del petróleo. En Santa Fe es destacable Puerto San Martín / San Lorenzo, localidades que cuentan con destilerías e industrias petroquímicas.

2.13 a 2.17- Luego se presentan los cuadros «Movimiento Portuario por tipo de tráfico en las regiones: San Lorenzo/ San Martín, Rosario, Santa Fe, Villa Constitución y Reconquista. A excepción del Puerto de la ciudad de Santa Fe que se encuentra hoy inactivo, tanto en San Martín/ San Lorenzo, como en Rosario, las toneladas exportadas entre 1996 y 2006 fueron creciendo. En San Martín / San Lorenzo se pasó de algo más de 13 millones de toneladas exportadas en 1996, a 37 millones en 2006, mientras que Rosario subió de apenas 1 millón y medio a casi 13 millones en el mismo lapso. Si bien, como ya fue dicho, las importaciones no son el valor más importante a tener en cuenta en los puertos santafesinos, éstas presentan una notable baja en los años 2001 y 2002 (en medio de la crisis) para subir de manera constante hasta hoy. Distinto es el caso de Villa Constitución, que como ya fue dicho, al alimentar a una importante empresa siderúrgica tiene una alta asignación en las importaciones, las cuales se han mantenido de manera más o menos constantes. Por su parte el Puerto de Reconquista, como se observa en el cuadro es eminentemente

de «cabotaje», ya que lo que se carga allí, se desembarca en puertos también argentinos, para su posterior exportación.

2.18 y 2.19 - Se presentan dos cuadros que muestran a los puertos santafesinos en el contexto latinoamericano. A los principales puertos brasileños y al de Cayo Arcas (México) le sigue en importancia la región portuaria que incluye a los puertos de San Martín/ San Lorenzo. Si a esta información se le agregara Rosario y Villa Constitución, la provincia de Santa Fe se posicionaría aún mejor. En el de movimientos de contenedores los puertos santafesinos no aparecen, teniendo preponderancia entre los argentinos el puerto de Buenos Aires. Igualmente en esta publicación se ha mencionado el crecimiento que está teniendo el movimiento de contenedores en la terminal multipropósito de Rosario, exhibiendo números muy inferiores a los puertos que presenta este gráfico.

2.20 a 2.24 - Los cuadros dan cuenta de la importancia de los Puertos de Santa Fe en la exportación de diversos productos. En granos específicamente se alcanza más del 56 por ciento en 2006 sobre el total exportado, duplicando en valores absolutos las toneladas en los últimos 10 años, y creciendo a mayor ritmo que el resto de los puertos del país. Con mayor desagregación el cuadro «Exportación Anual de Granos por Puerto» amplía lo anterior.

Los tres granos con más alta significación por el volumen exportado corresponden a maíz, soja y trigo pan.

En exportaciones de aceite, la importancia de la soja es absolutamente hegemónica en los puertos de la Provincia, ya que representa 98 por ciento del total exportado por la Argentina, en segundo término se ubica el girasol, y luego otros como el aceite de maní.

En subproductos (de soja, girasol y otros menores) la casi totalidad (el 96 por ciento) de embarques se originan en los puertos de Santa Fe.

2.25 a 2.27 - Se observa información de los puertos, incluyendo movimientos de buques y barcasas. La información del Ente Administrador del Puerto Rosario (ENAPRO) sólo hace mención de la concesión y no incluye a las terminales que fueron concesionadas con anterioridad, ni a las de Punta Alvear, General Lagos y Arroyo Seco.

El cuadro de ENAPRO muestra un crecimiento de las exportaciones a partir de 1994 en forma casi ininterrumpida. En cuanto a las importaciones, el puerto Rosario muestra un descenso producto de la crisis de 2001/02 y luego empieza a recuperar, alcanzando valores de la década del 90.

Es interesante destacar el movimiento de buques. Como se puede observar la cantidad de éstos ingresados al puerto no está directamente relacionado con las toneladas exportadas. La razón de esto está dada en la mayor profundidad de la red fluviomarítima, por los buques de mayor porte y por la mayor carga.

En el caso de Villa Constitución se muestra el fuerte movimiento de mineral de hierro, destinado, como ya se ha dicho, a cubrir las necesidades de empresas siderúrgicas establecidas en la zona. Estos valores se mantienen más o menos constantes.

En el Puerto de Reconquista se observa el movimiento de semillas y pellets, que como ya fue mencionado, tienen como destino los puertos ultramarinos del sur de Santa Fe o Buenos Aires para su posterior exportación. A su vez, este puerto recibe arena y piedra, generalmente destinada a la construcción en la zona de influencia de esa ciudad.

Cuadro 2.6: Recaudación por jurisdicción política (Según la ubicación de la Aduana interviniente). Recursos aduaneros. Total del país. Año 2006

Jurisdicción	Total	Derechos de Exportación	Derechos de Importación	Estadística de Importación	Tasas aduaneras	Otras recaudaciones aduaneras	Varios
<i>Miles de pesos</i>							
Total del país	20.667.104	14.711.660	5.018.565	120.431	4.529	56.891	755.027
Buenos Aires	5.248.271	3.328.290	1.625.083	30.585	1.100	12.754	250.459
Ciudad de Buenos Aires	4.967.463	1.396.123	3.088.135	82.469	2.708	30.992	367.036
Catamarca	457	400	47	2	8	1	-
Chaco	2.077	2.013	33	-	-	5	24
Chubut	1.456.660	1.440.121	14.732	189	47	832	740
Córdoba	422.424	262.666	134.505	3.305	112	3.925	17.911
Corrientes	152.305	106.389	17.010	535	122	986	27.264
Entre Ríos	107.258	103.647	858	62	1	518	2.172
Formosa	11.509	10.232	145	4	1	109	1.019
Jujuy	103.053	102.145	413	9	35	127	325
La Rioja	12.776	11.207	106	2	1	5	1.456
Mendoza	330.703	296.273	25.618	990	119	1.040	6.663
Misiones	89.818	84.369	996	13	21	655	3.764
Neuquén	285.807	284.240	1.427	2	1	74	62
Río Negro	105.773	103.861	1.397	14	12	48	442
Salta	86.521	74.871	2.099	24	14	327	9.185
San Juan	77.016	76.272	550	12	20	71	91
San Luis	43.462	42.207	653	41	1	89	471
Santa Cruz	646.196	625.195	3.386	38	102	2.414	15.060
Santa Fe	6.402.064	6.270.958	98.358	1.965	81	1.116	29.586
Tierra del Fuego	95.652	63.306	1.380	33	24	723	30.186
Tucumán	29.645	26.874	1.635	138	-	81	916
Sin asignar ⁽¹⁾	-9.804	-	-	-	-	-	-9.804

⁽¹⁾ Corresponde al Factor de Convergencia Decreto N° 803/01, dato no disponible por provincia.

Nota: Las Provincias de La Pampa y Santiago del Estero no cuentan con recaudación por aduanas

Fuente: AFIP

Cuadro 2.7: Recaudación por jurisdicción política (Según domicilio fiscal del responsable o ubicación de la Aduana interviniente) Impuestos ⁽¹⁾, recursos de la seguridad social y aduaneros. Total del país. Año 2006

Jurisdicción	Total	Impuestos	Seguridad Social	Comercio Exterior
<i>Miles de pesos</i>				
Total del país	172.016.386	111.349.638	39.999.644	20.667.104
Buenos Aires	25.933.498	14.366.823	6.318.404	5.248.271
Ciudad de Buenos Aires ⁽²⁾	104.720.258	78.238.373	21.514.422	4.967.463
Catamarca	307.437	74.084	232.896	457
Chaco	462.879	241.746	219.056	2.077
Chubut	2.637.692	676.806	504.226	1.456.660
Córdoba	6.956.566	4.347.515	2.186.627	422.424
Corrientes	1.550.555	1.180.406	217.844	152.305
Entre Ríos	1.273.727	697.971	468.497	107.258
Formosa	196.683	111.040	74.135	11.509
Jujuy	588.015	166.421	318.541	103.053
Pampa	514.615	350.456	164.159	-
Rioja	428.212	212.095	203.342	12.776
Mendoza	2.794.469	1.309.842	1.153.924	330.703
Misiones	940.294	428.453	422.023	89.818
Neuquén	1.152.096	462.420	403.869	285.807
Río Negro	931.056	307.796	517.486	105.773
Salta	1.047.388	486.648	474.219	86.521
San Juan	795.207	277.884	440.306	77.016
San Luis	894.277	459.544	391.271	43.462
Santa Cruz	1.145.202	300.377	198.629	646.196
Santa Fe	14.239.810	5.428.043	2.409.703	6.402.064
Santiago del Estero	402.438	131.384	271.054	-
Tierra del Fuego	550.414	260.713	194.050	95.652
Tucumán	1.556.056	825.450	700.961	29.645
Sin asignar ⁽³⁾	-2.458	7.347	-	-9.804

⁽¹⁾ Recaudación bruta.

⁽²⁾ Incluye Dirección de Grandes Contribuyentes Nacionales.

⁽³⁾ Corresponde a la recaudación del Impuesto sobre Automotores, Motos, Embarcaciones y Aeronaves, y Factor de Convergencia Decreto N° 803/01, datos no disponibles por provincia.

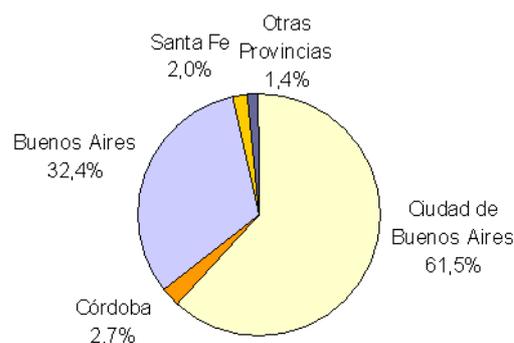
Fuente: AFIP

Cuadro 2.8: Derechos de Importación por Secciones de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM). Total del país. Años 2005 y 2006

Sección	Denominación	Año		Variación
		2005	2006	porcentual anual
		<i>miles de pesos</i>		<i>%</i>
Total		3.780.338	5.018.565	32,75
I	Animales vivos y productos del reino animal	2.828	2.939	3,93
II	Productos del reino vegetal	14.721	16.373	11,22
III	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal	7.411	8.268	11,56
IV	Productos de las industrias alimentarias; bebidas, líquidos alcohólicos y vinagres; tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados	54.997	72.202	31,28
V	Productos minerales	6.046	7.943	31,38
VI	Productos de las industrias químicas o de las industrias conexas	611.384	777.513	27,17
VII	Plásticos y sus manufacturas; caucho y sus manufacturas	322.947	397.183	22,99
VIII	Pieles, cueros, peletería y manufacturas de estas materias; artículos de talabartería o guarnicionería, artículos de viaje, bolsos de mano (carteras) y continentes similares; manufacturas de tripa	31.901	44.720	40,18
IX	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera; corcho y sus manufacturas; manufacturas de espartería o cestería	8.362	12.598	50,66
X	Pasta de madera o de las demás materias fibrosas celulósicas; papel o cartón para reciclar (desperdicios y desechos); papel o cartón y sus aplicaciones	71.419	84.478	18,29
XI	Materias textiles y sus manufacturas	81.854	102.226	24,89
XII	Calzado, sombreros y demás tocados, paraguas, quitasoles, bastones, látigos, fustas y sus partes; plumas preparadas y artículos de plumas; flores artificiales; manufacturas de cabello	33.980	53.006	55,99
XIII	Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto (asbesto), mica o materias análogas; productos cerámicos; vidrio y manufacturas de vidrio	44.147	59.276	34,27
XIV	Perlas naturales (finas) o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas, metales preciosos, chapados de metal precioso (plaqué) y manufacturas de estas materias; bisutería; monedas	4.176	7.607	82,16
XV	Metales comunes y manufacturas de estos metales	269.669	347.250	28,77
XVI	Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes; aparatos de grabación o de reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imágenes y de sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos	1.426.259	1.887.810	32,36
XVII	Material de transporte	492.153	751.218	52,64
XVIII	Instrumentos y aparatos de óptica, de rotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; instrumentos y aparatos médico quirúrgicos; aparatos de relojería; instrumentos musicales; partes y acces. de estos instrum. o aparatos	140.650	175.721	24,93
XIX	Armas, municiones, y sus partes y accesorios	2.457	3.103	26,29
XX	Mercancías y productos diversos	152.362	207.023	35,88
XXI	Objetos de arte, o colección y antigüedades	616	108	-82,47

Fuente: AFIP

Gráfico 3: Recaudación por derechos de importación por jurisdicción política. Total del país. Año 2006



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de AFIP

Cuadro 2.9: Derechos de Exportación por Secciones de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM). Total del país. Años 2005 y 2006

Sección	Denominación	Año		Variación
		2005	2006	porcentual anual
		<i>miles de pesos</i>		%
Total		12.322.523	14.711.660	19,39
I	Animales vivos y productos del reino animal	507.614	1.033.964	103,69
II	Productos del reino vegetal	3.186.314	3.096.069	-2,83
III	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal	1.751.751	2.176.709	24,26
IV	Productos de las industrias alimentarias; bebidas, líquidos alcohólicos y vinagres; tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados	2.493.448	3.010.543	20,74
V	Productos minerales	2.952.477	3.540.077	19,90
VI	Productos de las industrias químicas o de las industrias conexas	272.161	340.313	25,04
VII	Plásticos y sus manufacturas; caucho y sus manufacturas	153.926	180.234	17,09
VIII	Pieles, cueros, peletería y manufacturas de estas materias; artículos de talabartería o guarnicionería, artículos de viaje, bolsos de mano (carteras) y continentes similares; manufacturas de tripa	119.045	134.548	13,02
IX	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera; corcho y sus manufacturas; manufacturas de espartería o cestería	33.594	47.433	41,19
X	Pasta de madera o de las demás materias fibrosas celulósicas; papel o cartón para reciclar (desperdicios y desechos); papel o cartón y sus aplicaciones	60.921	77.253	26,81
XI	Materias textiles y sus manufacturas	60.197	64.011	6,34
XII	Calzado, sombreros y demás tocados, paraguas, quitasoles, bastones, látigos, fustas y sus partes; plumas preparadas y artículos de plumas; flores artificiales; manufacturas de cabello	3.931	4.918	25,11
XIII	Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto (asbesto), mica o materias análogas; productos cerámicos; vidrio y manufacturas de vidrio	15.651	19.196	22,65
XIV	Perlas naturales (finas) o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas, metales preciosos, chapados de metal precioso (plaqué) y manufacturas de estas materias; bisutería; monedas	906	47.602	5154,08
XV	Metales comunes y manufacturas de estos metales	271.878	337.599	24,17
XVI	Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes; aparatos de grabación o de reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imágenes y de sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos	149.338	189.687	27,02
XVII	Material de transporte	244.869	356.676	45,66
XVIII	Instrumentos y aparatos de óptica, de fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; instrumentos y aparatos médico quirúrgicos; aparatos de relojería; instrumentos musicales; partes y accesorios de estos instrum. o aparatos	16.409	21.163	28,97
XIX	Armas, municiones, y sus partes y accesorios	1.348	1.713	27,08
XX	Mercancías y productos diversos	20.515	23.851	16,26
XXI	Objetos de arte, o colección y antigüedades	336	480	42,86
	Sin asignar	5.894	7.621	29,30

Fuente: AFIP

Gráfico 4: Recaudación por derechos de exportación por jurisdicción política. Total del país. Año 2006



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de AFIP

**Cuadro 2.10: Movimiento portuario en puertos fluviales y marítimos. Total del país.
Años 2000-2006**

Puerto	Año						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	<i>Toneladas</i>						
Puertos Fluviales	84.403.532	84.673.655	79.188.690	86.898.836	89.867.688	104.445.827	103.714.558
Formosa ^{(2) (3)}	130.677	115.909	110.000	179.874	56.392	65.207	-
Barranqueras	864.614	584.395	450.136	530.550	1.011.197	1.001.218	1.237.474
Corrientes	-	-	16.157	34.686	36.926	41.870	44.028
Ibicuy (Entre Ríos)	102.104	34.940	29.209	-	-	-	-
Reconquista	420.000	306.000	243.000	389.152	333.614	321.764	260.423
Santa Fe	503.606	687.567	495.513	561.028	538.874	493.812	365.079
Diamante	570.233	1.036.210	782.079	842.789	696.086	641.191	465.716
San Martín/San Lorenzo	28.127.162	32.178.651	31.339.695	37.120.983	34.942.081	40.290.802	39.422.964
Rosario ⁽¹⁾	11.278.996	9.898.396	10.913.092	12.018.237	12.020.896	14.051.696	13.364.696
San Nicolás ⁽⁴⁾	4.993.494	4.268.577	4.041.988	4.843.744	4.975.991	6.693.651	6.001.540
Villa Constitución	1.989.329	1.441.662	1.772.523	1.668.103	1.654.604	1.479.287	1.436.953
San Pedro	970.511	1.047.284	640.484	892.631	735.996	1.127.839	981.341
Ramallo	-	-	-	-	-	684.758	972.490
Zárate	500.752	773.696	1.027.789	1.252.944	1.574.499	1.847.654	2.469.795
Campana ⁽⁵⁾	7.930.869	8.975.466	7.426.918	7.415.564	5.886.408	5.867.633	6.061.381
Concepción del Uruguay	487.140	355.673	309.415	337.521	321.228	392.479	339.721
Buenos Aires	7.469.600	6.957.552	5.184.181	6.070.452	8.184.405	9.777.470	11.216.442
Dock Sud	12.451.540	10.460.239	9.343.806	7.099.710	11.419.100	14.255.501	14.055.501
La Plata	5.612.905	5.551.438	5.062.705	5.640.868	5.479.391	5.411.995	5.019.014
Puertos Marítimos	42.919.554	42.283.503	41.318.638	43.856.060	45.133.927	48.474.848	46.805.311
Mar del Plata ⁽⁶⁾	609.368	306.037	581.842	421.655	618.691	778.967	751.155
Quequén	4.604.181	4.927.583	3.947.697	3.752.085	4.747.384	4.481.459	4.389.412
Bahía Blanca/ Galván	9.490.775	8.650.754	8.863.737	10.296.721	10.663.214	13.322.740	12.217.936
Rosales	9.240.294	8.225.427	8.006.080	9.090.130	9.112.391	9.335.194	9.985.548
San Antonio Este	377.908	506.570	469.705	594.683	545.930	657.791	533.753
Madryn	1.288.827	1.137.563	1.250.697	1.207.712	1.185.528	1.082.358	1.231.305
Rawson	2.586	12.517	14.510	7.027	9.642	20.166	10.820
Caleta Córdova ⁽²⁾	7.024.781	8.052.051	8.442.455	9.210.553	9.734.203	9.860.217	10.227.846
Comodoro Rivadavia ⁽⁷⁾	334.625	400.567	384.136	461.506	407.384	436.013	488.091
Caleta Olivia ⁽²⁾	7.073.548	7.513.366	7.324.350	7.251.953	6.635.130	6.959.621	6.505.580
Caleta Paula	40.055	52.730	60.369	43.441	27.215	18.695	35.847
Deseado	243.950	308.971	246.670	287.944	226.434	213.115	364.984
San Julián	806	-	48	-	63	250	551
Punta Quilla	51.010	30.560	16.864	92.024	78.925	68.517	20.922
Río Gallegos	102.453	124.049	113.057	99.722	89.235	122.636	138.138
Punta Loyola	2.136.974	1.764.120	1.385.197	714.037	564.511	695.829	780.504
Usuhaia ⁽⁸⁾	297.413	270.638	211.224	324.867	488.047	421.280	676.877

⁽¹⁾ Incluye Gral. Lagos y Punta Alvear

⁽²⁾ Combustible en m3

⁽³⁾ Muelle YPF

⁽⁴⁾ Muelle Provincial, elevador privado y Siderar

⁽⁵⁾ Datos parciales

⁽⁶⁾ Años 2001-2005: Falta Rem Entrado Pesca

⁽⁷⁾ Incluye Muelle YPF

⁽⁸⁾ Incluye Muelle Orión

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Cuadro 2.11: Movimiento portuario por tipo de tráfico en puertos fluviales y marítimos. Total del país. Año 2006

Puerto	Tráfico					Total
	Importación	Exportación	Rem. Ent.	Rem. Sal.	Tránsito	
	<i>Toneladas</i>					
Puertos Fluviales	17.391.589	69.926.741	9.478.841	5.456.341	1.461.046	103.714.558
Formosa	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i
Barranqueras	-	3.137	609.921	624.416	-	1.237.474
Corrientes	-	44.028	-	-	-	44.028
Reconquista	-	-	199.965	60.458	-	260.423
Santa Fe	1.933	-	363.146	-	-	365.079
Diamante	-	279.881	-	185.835	-	465.716
San Martín/ San Lorenzo	657.627	37.000.406	1.203.025	561.906	-	39.422.964
Rosario	461.348	12.862.524	40.824	-	-	13.364.696
San Nicolás	4.147.029	608.158	136.735	-	1.109.618	6.001.540
Villa Constitución	1.157.778	71.496	207.679	-	-	1.436.953
San Pedro	-	582.286	399.055	-	-	981.341
Ramallo	-	972.490	-	-	-	972.490
Zárate	1.014.604	1.455.191	-	-	-	2.469.795
Campana	1.786.740	3.911.157	330.984	32.500	-	6.061.381
Concepción del Uruguay	-	24.369	283.558	31.794	-	339.721
Buenos Aires	4.878.985	5.986.029	s/i	s/i	351.428	11.216.442
Dock Sud	3.261.251	3.889.441	4.785.030	2.119.779	-	14.055.501
La Plata	24.294	2.236.148	918.919	1.839.653	-	5.019.014
Puertos Marítimos	1.571.872	20.524.001	11.370.340	13.299.692	39.406	46.805.311
Mar del Plata	-	215.557	535.598	-	-	751.155
Quequén	329.332	3.998.284	61.796	-	-	4.389.412
Bahía Blanca/ Galván	465.667	9.421.645	255.131	521.535	-	10.663.978
Rosales	35.470	-	9.137.257	812.821	-	9.985.548
San Antonio Este	-	521.682	12.071	-	-	533.753
Madryn	605.028	302.876	283.995	-	39.406	1.231.305
Rawson	-	-	10.820	-	-	10.820
Caleta Córdova	-	4.854.404	3.574	5.369.868	-	10.227.846
Comodoro Rivadavia	2.239	10.894	456.454	18.504	-	488.091
Caleta Olivia	-	544.719	-	5.960.861	-	6.505.580
Caleta Paula	-	-	28.581	7.266	-	35.847
Deseado	8.388	195.971	134.981	25.644	-	364.984
San Julián	-	-	312	239	-	551
Punta Quilla	-	105	6.038	14.779	-	20.922
Río Gallegos	-	-	138.138	-	-	138.138
Punta Loyola	-	257.932	-	522.572	-	780.504
Usuhaia	125.748	199.932	305.594	45.603	-	676.877

Nota: Se considera 1 m3 = 1 Ton

Removido entrado: Productos que se descargan en el puerto pero no son por importación

Removido salido: Productos que salen del puerto pero no son para exportación

Fuente: Revista «Transporte al Futuro - Asociación Civil» Año 5 Número 11, en base a la información suministrada por la SSPyVN

Cuadro 2.12: Movimiento portuario por tipo de tráfico de productos derivados del petróleo (combustibles) en puertos fluviales y marítimos. Total del país. Año 2005

Puerto	Tráfico				Total
	Importación	Exportación	Rem. Ent.	Rem. Sal.	
			<i>m3</i>		
Total del país	465.017	6.412.209	7.064.646	5.324.705	19.266.577
Barranqueras	-	-	641.568	-	641.568
Concepción del Uruguay	-	3.506	274.815	-	278.321
Formosa	-	65.207	-	-	65.207
Santa Fe	-	-	232.451	-	232.451
San Martín/ San Lorenzo	167.494	588.772	2.925.145	655.212	4.336.623
Campana	-	2.264.060	70.000	-	2.334.060
Dock Sud	-	1.270.223	2.002.884	2.713.400	5.986.507
La Plata	8.282	1.718.301	201.159	1.466.572	3.394.314
Mar del Plata	-	-	72.748	-	72.748
Quequén	-	-	7.951	-	7.951
Bahía Blanca	289.241	502.140	297.056	453.421	1.541.858
Comodoro Rivadavia	-	-	-	7.075	7.075
Caleta Paula	-	-	-	3.569	3.569
Deseado	-	-	25.135	24.962	50.097
San Julián	-	-	-	60	60
Punta Quilla	-	-	-	434	434
Río Gallegos	-	-	117.273	-	117.273
Usuhaia	-	-	196.461	-	196.461

Removido entrado: Productos que se descargan en el puerto pero no son por importación

Removido salido: Productos que salen del puerto pero no son para exportación

Fuente: Revista «Transporte al Futuro - Asociación Civil» Año 5 Número 9, en base a la información suministrada por la SSPyVN

Cuadro 2.13 : Movimiento portuario por tipo de tráfico en la región San Lorenzo/Puerto General San Martín. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006

Año	Tráfico				Total
	Importación	Exportación	Rem. Ent.	Rem. Sal.	
			<i>Toneladas</i>		
1996	-	13.316.577	-	13.202	13.329.779
1997	s/i	s/i	s/i	s/i	18.471.696
1998	634.374	20.243.955	2.069.185	784.419	23.731.933
1999	85.416	23.083.472	2.679.230	611.957	26.460.075
2000	-	24.862.104	2.398.342	866.716	28.127.162
2001	-	28.844.432	2.448.476	885.743	32.178.651
2002	366.408	27.639.068	2.448.476	885.743	31.339.695
2003	291.311	33.446.458	2.346.147	1.037.067	37.120.983
2004	262.000	30.273.640	3.124.152	1.282.289	34.942.081
2005	610.494	36.099.951	2.925.145	655.212	40.290.802
2006	657.627	37.000.406	1.203.025	561.906	39.422.964

Removido entrado: Productos que se descargan en el puerto pero no son por importación

Removido salido: Productos que salen del puerto pero no son para exportación

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Cuadro 2.14: Movimiento portuario por tipo de tráfico en el Puerto Rosario. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006

Año	Tráfico				Total
	Importación	Exportación	Rem. Ent.	Rem. Sal.	
<i>Toneladas</i>					
1996	641.715	1.521.920	216.660	-	2.380.295
1997	667.856	1.958.289	48.226	-	2.674.371
1998	455.398	2.094.321	61.179	-	2.610.898
1999	151.625	2.250.026	98	-	2.401.749
2000	128.069	11.150.828	99	-	11.278.996
2001	74.032	9.819.960	-	4.404	9.898.396
2002	36.946	10.871.186	4.960	-	10.913.092
2003	168.929	11.819.488	29.540	280	12.018.237
2004	341.725	11.669.567	9.604	-	12.020.896
2005	245.443	13.806.253	-	-	14.051.696
2006	461.348	12.862.524	40.824	-	13.364.696

Nota: Incluye Punta Alvear, General Lagos y Arroyo Seco desde al año 2000

Removido entrado: Productos que se descargan en el puerto pero no son por importación

Removido salido: Productos que salen del puerto pero no son para exportación

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Cuadro 2.15: Movimiento portuario por tipo de tráfico en el Puerto de Santa Fe. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006

Año	Tráfico				Total
	Importación	Exportación	Rem. Ent.	Rem. Sal.	
<i>Toneladas</i>					
1996	7.327	214.726	638.431	4.334	864.818
1997	9.885	247.865	705.847	-	963.597
1998	14.185	183.732	678.594	13.368	889.879
1999	6.582	119.902	613.905	1.500	741.889
2000	3.884	28.229	431.320	40.173	503.606
2001	3.953	98.516	499.427	85.671	687.567
2002	339	35.804	404.267	55.103	495.513
2003	1.800	66.336	464.817	28.075	561.028
2004	1.465	24.885	494.783	17.741	538.874
2005	-	17.905	475.907	-	493.812
2006	1.933	-	363.146	-	365.079

Removido entrado: Productos que se descargan en el puerto pero no son por importación

Removido salido: Productos que salen del puerto pero no son para exportación

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Cuadro 2.16: Movimiento portuario por tipo de tráfico en el Puerto de Villa Constitución. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006

Año	Tráfico			Total
	Importación	Exportación	Rem. Ent.	
<i>Toneladas</i>				
1996	1.212.826	293.492	-	1.506.318
1997	1.206.651	161.358	96.581	1.464.590
1998	1.377.697	408.067	115.060	1.900.824
1999	869.711	357.789	122.738	1.350.238
2000	1.388.779	518.110	82.440	1.989.329
2001	1.000.338	378.174	63.150	1.441.662
2002	1.335.147	355.820	81.556	1.772.523
2003	1.280.736	270.403	116.964	1.668.103
2004	1.443.448	93.742	117.414	1.654.604
2005	1.055.665	224.342	199.280	1.479.287
2006	1.157.778	71.496	207.679	1.436.953

Removido entrado: Productos que se descargan en el puerto pero no son por importación

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

Cuadro 2.17: Movimiento portuario por tipo de tráfico en el Puerto de Reconquista. Provincia de Santa Fe. Años 1996-2006

Año	Tráfico		Total
	Rem. Ent.	Rem. Sal.	
<i>Toneladas</i>			
1996	22.281	437.661	459.942
1997	41.561	234.594	276.155
1998	47.000	225.350	272.350
1999	28.266	284.651	312.917
2000	-	420.000	420.000
2001	-	306.000	306.000
2002	-	243.000	243.000
2003	136.625	252.527	389.152
2004	117.477	216.137	333.614
2005	144.621	177.143	321.764
2006	199.965	60.458	260.423

Removido entrado: Productos que se descargan en el puerto pero no son por importación

Removido salido: Productos que salen del puerto pero no son para exportación

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

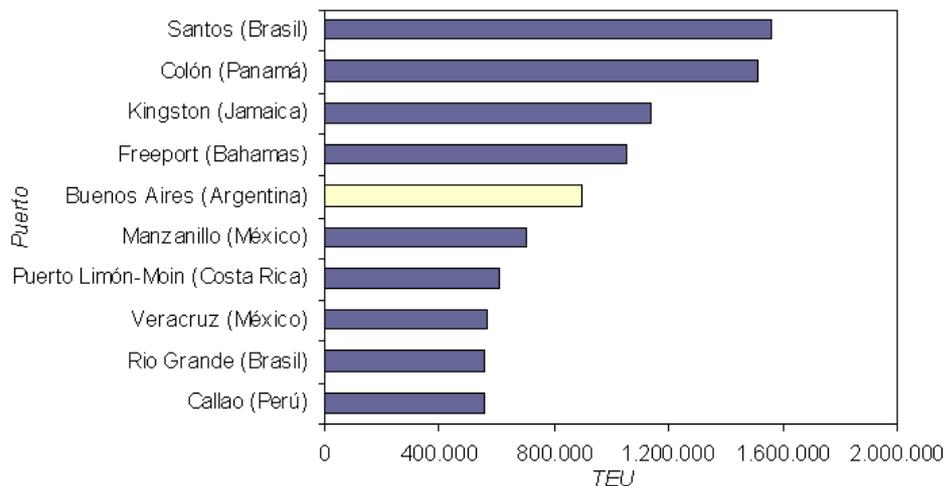
Cuadro 2.18: Principales puertos de Latinoamérica según movimiento en TEUs. Años 2000-2003

N°	País	Puerto	Año			
			2000	2001	2002	2003
<i>TEUs</i>						
1	Brasil	Santos	800.898	1.047.685	1.230.599	1.560.957
2	Panamá	Colón (Panamá)	1.274.223	1.210.852	1.450.000	1.512.365
3	Jamaica	Kingston	894.779	9.834	1.065.000	1.137.798
4	Bahamas	Freeport	572.224	570	860	1.057.879
5	Argentina	Buenos Aires	1.126.712	962.965	745.658	897.123
6	México	Manzanillo	426.717	458.472	638.507	708.417
7	Costa Rica	Puerto Limón-Moin	585.427	577.621	564.357	611.984
8	México	Veracruz	540.014	543.327	548.422	571.867
9	Brasil	Rio Grande	317.718	360.966	454.779	554.255
10	Perú	Callao	413.646	480.706	521.382	553.138
11	Chile	San Antonio	455.604	4.139	438.585	524.376
12	Ecuador	Guayaquil	414.088	453.646	462.609	468.599
13	Brasil	Itajai	176.815	243.554	334.746	466.771
14	Panamá	Balboa	64.217	358.868	377.774	457.134
15	Honduras	Puerto Cortes	184.839	338.932	352.983	399.612
16	República Dominicana	Haina	460.185	487.827	430.561	395.664
17	Venezuela	Puerto Cabello	550.807	620.523	506.106	380.039
18	Uruguay	Montevideo	287.298	301.641	292.962	333.871
19	Brasil	Rio de Janeiro	217.332	252.071	270.046	321.349
20	Chile	Valparaíso	256.386	291.403	300.031	319.368

TEU: Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores. Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies

Fuente: CEPAL - Perfil Marítimo

Gráfico 5: Principales puertos de Latinoamérica según movimiento en TEUs. Año 2003



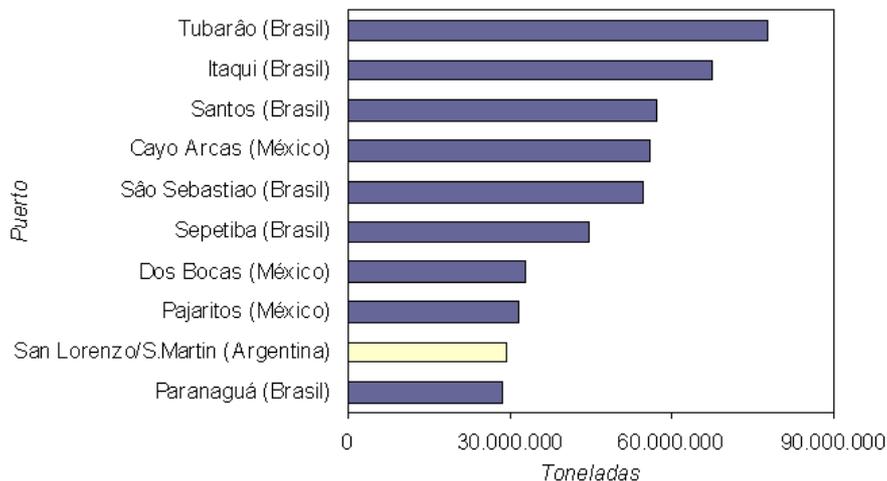
Fuente: CEPAL - Perfil Marítimo

Cuadro 2.19: Principales puertos de Latinoamérica según movimiento en toneladas. Años 2000-2003

N°	País	Puerto	Año			
			2000	2001	2002	2003
<i>Toneladas</i>						
1	Brasil	Tubarão	72.610.733	68.233.349	75.864.955	77.621.388
2	Brasil	Itaqui	58.551.672	63.599.157	64.941.689	67.591.093
3	Brasil	Santos	43.089.383	48.161.593	53.474.268	57.295.413
4	México	Cayo Arcas	42.134.011	46.775.358	49.293.588	55.932.553
5	Brasil	São Sebastiao	45.695.189	46.937.491	52.774.256	54.822.529
6	Brasil	Sepetiba	39.830.861	39.131.955	40.316.497	44.746.339
7	México	Dos Bocas	23.110.287	28.013.899	31.000.237	33.080.379
8	México	Pajaritos	33.686.724	30.290.497	31.820.944	31.619.505
9	Argentina	San Lorenzo/S.Martin	23.544.538	27.181.042	26.279.164	29.263.870
10	Brasil	Paranaguá	21.107.518	28.800.489	27.859.879	28.836.541
11	Brasil	Aratu	18.943.990	20.587.924	21.045.670	21.900.982
12	Brasil	Rio Grande	13.872.474	16.534.268	16.284.510	21.496.290
13	Brasil	Praia Mole	13.108.804	18.955.574	-	20.824.364
14	Colombia	American Port Company	8.616.064	13.951.511	12.788.688	16.414.474
15	México	Salina Cruz	16.828.835	16.575.548	17.177.580	16.330.151
16	Brasil	Ponta Ubu	15.067.457	10.924.455	11.398.185	16.056.882
17	México	Lazaro Cárdenas	18.084.113	14.706.378	14.454.325	15.938.214
18	Brasil	São Francisco do Sul	14.404.543	13.975.627	15.023.855	15.926.139
19	México	Veracruz	14.051.439	14.104.261	14.731.281	15.480.487
20	Brasil	Angra dos Reis	16.283.337	18.181.915	19.216.822	15.177.084

Fuente: CEPAL - Perfil Marítimo

Gráfico 6: Principales puertos de Latinoamérica según movimiento en toneladas. Año 2003



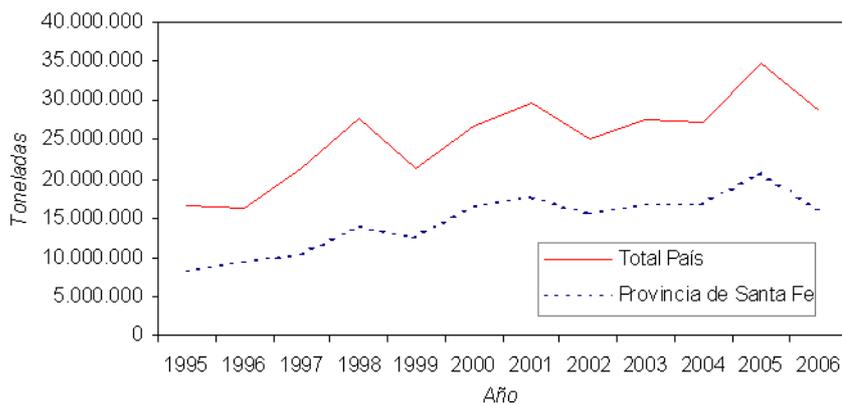
Fuente: CEPAL - Perfil Marítimo

Cuadro 2.20: Exportación anual de granos. Puertos de Santa Fe y Total del país. Años 1995-2006

Año	Total País	Provincia de Santa Fe	Participación de la provincia
	Toneladas		%
1995	16.649.880	8.349.387	50,1
1996	16.335.936	9.530.205	58,3
1997	21.292.355	10.315.464	48,4
1998	27.752.381	13.960.703	50,3
1999	21.272.650	12.581.274	59,1
2000	26.775.147	16.674.691	62,3
2001	29.491.657	17.815.678	60,4
2002	25.084.485	15.738.397	62,7
2003	27.403.541	16.896.690	61,7
2004	27.306.183	16.790.667	61,5
2005	34.720.007	20.796.189	59,9
2006	28.522.854	15.994.539	56,1

Fuente: SAGPyA-Dirección de Mercados Agroalimentarios

Gráfico 7: Exportaciones de granos por puertos. Provincia de Santa fe y Total del país. Años 1995-2005



Fuente: SAGPyA-Dirección de Mercados Agroalimentarios

Cuadro 2.21 : Exportación anual de granos por puerto. Provincia de Santa Fe y Total del país. Años 1995-2006

Año	Provincia de Santa Fe										Resto del país									
	Total País	Total Provincia	Rosario	San Lorenzo- Pto.Gral San Martín	Santa Fe	Villa Constitución	Total Resto del País	Bahía Blanca	Buenos Aires	Concepción del Uruguay	Diamante	Lima	Mar del Plata	Necochea	Ramallo	San Nicolás	San Pedro			
1995	16.632	8.349	3.935	4.015	61	338	8.282	3.458	834	59	344	-	83	2.740	149	327	288			
1996	16.334	9.530	5.096	4.124	196	114	6.804	2.135	583	78	499	-	96	2.601	69	452	291			
1997	21.292	10.315	5.313	4.686	236	81	10.977	3.385	1.146	141	558	-	241	4.360	80	429	637			
1998	27.752	13.961	7.098	6.370	181	312	13.792	5.690	998	56	776	-	166	4.834	94	210	967			
1999	21.273	12.581	6.001	6.251	71	258	8.691	3.651	709	50	543	-	158	2.646	-	396	539			
2000	26.775	16.675	7.471	8.757	63	384	10.100	4.126	670	31	444	-	186	3.465	9	459	712			
2001	29.492	17.816	5.920	11.588	52	256	11.676	4.732	644	34	835	172	117	3.892	-	341	909			
2002	25.084	15.738	6.077	9.508	42	112	9.346	3.760	249	-	613	484	80	3.072	-	595	494			
2003	27.404	16.897	6.771	9.927	81	117	10.507	4.463	433	13	749	663	-	2.834	-	712	640			
2004	27.306	16.791	7.269	9.464	22	36	10.516	4.543	257	-	488	760	108	3.658	-	305	397			
2005	34.720	20.796	9.330	11.453	-	13	13.924	6.982	373	-	499	773	9	3.434	630	485	738			
2006	28.522	15.995	7.401	8.565	-	29	12.527	5.779	436	-	254	844	-	3.200	1.188	390	436			

en miles de toneladas

Fuente: SAGPyA-Dirección de Mercados Agroalimentarios

Cuadro 2.22: Exportaciones de granos por puerto según cultivo. Provincia de Santa Fe. Años 1995-2006

Puerto	Cultivo	Año											
		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Rosario	Total	3.934.873	5.096.303	5.312.727	7.097.947	6.000.723	7.470.670	5.919.723	6.076.811	6.770.606	7.268.937	9.330.369	7.400.217
	Cártamo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211	15.800
	Cebada	9.600	-	-	440	-	11.900	50.315	-	-	33.067	56.316	151.119
	Girasol	174.258	194.290	-	105.706	280.890	24.842	16.796	33.260	35.425	-	-	-
	Lino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.010	10.006	6.368
	Maíz	1.641.193	2.409.012	3.409.382	3.374.230	2.376.581	3.373.880	2.478.996	2.931.344	3.808.490	3.167.652	4.929.840	3.848.366
	Mijo	13.329	13.987	20.436	37.619	6.756	7.700	11.926	3.461	1.129	-	1.011	2.157
	Moha	-	2.402	2.614	5.131	-	-	-	-	-	-	-	-
	Soja	1.039.393	1.003.193	199.890	1.501.766	1.636.418	1.605.791	1.896.085	1.814.008	2.190.523	1.967.619	2.413.308	1.696.244
	Sorgo	75.799	404.906	378.228	907.505	336.952	460.332	210.404	166.125	257.066	68.046	135.636	43.056
	Trigo Pan	981.301	1.068.513	1.302.177	1.165.550	1.363.126	1.986.225	1.255.201	1.128.613	477.973	2.030.543	1.784.041	1.637.107
San Lorenzo - Puerto Graí.San Martín	Total	4.015.241	4.123.872	4.686.179	6.370.007	6.251.347	8.757.289	11.587.742	9.508.074	9.927.368	9.464.060	11.452.620	8.565.013
	Alpiste	-	-	-	-	-	-	660	-	-	-	-	-
	Canola	-	-	-	3.600	-	-	-	-	-	-	-	-
	Cebada	-	-	-	1.005	-	-	-	-	-	-	-	1.788
	Coiza	17.850	4.305	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Girasol	234.049	158.404	-	34.750	177.865	-	-	22.810	3.506	-	-	3.500
	Lino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.480	-	-
	Maíz	1.638.426	2.071.203	2.781.777	3.741.007	2.739.709	4.014.461	4.979.979	4.360.059	5.115.435	4.830.822	6.235.999	4.570.763
	Mijo	8.264	16.890	9.378	3.232	-	6.559	2.088	482	483	-	-	-
	Moha	-	2.762	1.765	559	-	-	-	-	-	-	-	-
	Soja	835.180	781.416	305.747	1.105.487	1.327.479	1.730.681	3.447.682	2.451.960	3.435.543	2.059.372	2.637.671	1.388.860
	Sorgo	66.654	211.715	154.398	305.524	186.651	273.115	214.911	151.055	322.608	91.195	166.961	151.165
	Trigo Pan	1.214.818	877.177	1.433.114	1.174.843	1.819.643	2.732.473	2.942.422	2.521.708	1.049.793	2.480.191	2.411.989	2.448.937
Santa Fe	Total	61.103	195.623	235.785	180.836	71.072	63.023	51.730	41.970	81.396	21.985	-	-
	Girasol	-	1.398	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Maíz	-	-	36.050	32.197	8.388	-	-	-	20.454	-	-	-
	Soja	-	-	-	14.408	-	-	33.730	22.970	27.565	-	-	-
	Sorgo	-	-	12.000	25.826	-	-	-	-	-	-	-	-
	Trigo Pan	61.103	194.225	187.735	108.405	62.684	63.023	18.000	19.000	33.377	21.985	-	-
Villa Constitución	Total	338.170	114.407	80.773	311.913	258.132	383.709	256.483	111.542	117.320	35.685	13.200	28.579
	Cebada	-	-	-	9.241	-	-	-	8.540	-	-	-	-
	Girasol	-	-	-	-	-	-	-	10.680	-	-	-	-
	Maíz	273.847	91.048	80.773	214.922	123.851	232.401	174.733	78.272	103.205	35.685	13.200	21.088
	Soja	-	-	-	23.750	-	-	-	-	9.000	-	-	-
	Sorgo	-	-	-	5.500	-	-	-	-	-	-	-	-
	Trigo Pan	64.323	23.359	-	58.500	134.281	151.308	81.750	14.050	5.115	-	-	7.491

Fuente: SAGPyA-Dirección de Mercados Agroalimentarios

Cuadro 2.23: Exportaciones de aceite según puerto y producto. Provincia de Santa Fe y Total del país. Años 1995-2006

Puerto	Producto	Año											
		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Rosario	Total	696.189	709.337	865.804	1.014.625	1.223.804	1.092.019	1.065.513	1.168.048	1.158.463	953.700	1.080.017	1.135.781
	Cártamo	555	-	1.734	-	786	842	-	5.200	6.500	12.500	19.519	5.773
	Girasol	142.454	117.452	94.188	156.514	188.592	104.803	48.240	146.215	103.764	58.462	132.752	41.373
	Lino	1.852	6.100	2.800	850	-	-	-	-	-	-	2.500	1.020
	Maíz	1.000	-	871	880	-	-	250	200	-	-	-	10.000
	Maní	44.695	51.112	71.040	70.151	71.352	61.558	45.724	46.507	45.460	34.213	43.901	63.121
	Soja	505.633	534.673	695.171	786.230	963.074	924.816	971.299	969.926	1.002.739	848.525	881.345	1.014.494
San Lorenzo - Puerto Gral.San Martín	Total	1.402.163	1.437.183	1.629.493	2.002.736	2.590.325	2.767.315	2.721.402	2.845.653	3.505.688	3.769.350	4.386.614	5.510.248
	Algodón	64.529	60.140	40.920	38.500	15.642	16.931	15.473	3.309	2.500	-	11.198	-
	Cártamo	1.193	-	1.930	8.900	5.520	10.450	11.560	3.634	-	-	-	-
	Girasol	391.661	339.023	371.877	288.767	544.953	591.108	247.085	310.979	327.399	246.558	477.982	563.597
	Lino	30.013	22.750	6.486	7.200	6.569	4.909	-	-	-	-	402	3.500
	Maíz	-	868	-	-	-	5.995	-	-	8.581	4.289	11.098	2.030
	Maní	500	-	2.242	12.000	21.321	5.550	6.649	25.704	2.800	289	-	-
	Soja	914.267	1.014.402	1.206.038	1.647.369	1.996.320	2.132.372	2.440.635	2.502.027	3.164.408	3.518.214	3.885.934	4.941.121
Total puertos del País	Total	2.947.619	3.180.738	3.680.419	4.023.571	4.890.059	4.805.221	4.609.959	4.741.287	5.450.760	5.540.148	6.329.804	7.386.069
	Algodón	64.529	60.140	40.290	38.500	15.642	16.931	15.473	3.309	2.500	-	11.198	-
	Cártamo	1.748	-	3.664	8.900	6.306	11.292	11.560	8.834	6.500	12.500	19.519	5.773
	Girasol	1.329.234	1.376.473	1.616.907	1.429.064	1.733.106	1.556.258	1.011.813	1.064.531	1.047.301	900.738	1.276.242	1.214.331
	Lino	33.124	32.666	9.312	8.050	6.569	4.909	-	-	-	-	2.902	4.520
	Maíz	1.300	2.552	4.225	3.339	1.115	6.325	587	230	8.735	4.289	11.861	12.030
	Maní	45.195	51.112	74.280	82.151	92.673	67.108	52.373	72.211	48.260	34.502	43.901	63.121
	Soja	1.472.489	1.657.795	1.931.741	2.453.567	3.034.648	3.142.398	3.518.153	3.592.172	4.337.464	4.588.119	4.964.181	6.086.294

Fuente: SAGPyA-Dirección de Mercados Agroalimentarios

Cuadro 2.24: Exportaciones de subproductos según puerto y producto. Provincia de Santa Fe y Total del país. Años 1995-2006

Puerto	Producto	Año											
		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Rosario	Total	1.382.743	1.708.568	1.378.133	2.127.490	2.656.610	2.489.097	2.774.192	3.466.067	3.735.813	3.301.713	3.042.649	3.864.050
	Expellers de lino	-	8.980	-	-	-	-	-	-	-	1.985	12.961	18.219
	Pellets de afrecho	-	40.800	-	-	-	-	-	10.564	23.475	5.615	-	4.311
	Pellets de algodón	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.759	-
	Pellets de citrus	921	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pellets de girasol	131.137	97.300	83.529	102.067	85.070	148.771	101.016	238.298	194.756	90.483	105.410	79.983
	Pellets de maíz	51.600	40.089	49.207	48.264	42.049	37.119	22.176	42.263	7.940	-	8.677	-
	Pellets de mani	-	2.062	-	-	-	-	-	-	-	-	6.553	-
	Pellets de soja	1.199.085	1.519.337	1.245.397	1.977.159	2.529.491	2.303.207	2.651.000	3.169.616	3.509.642	3.203.630	2.906.289	3.761.537
	Pellets de sorgo	-	-	-	-	-	-	-	5.326	-	-	-	-
San Lorenzo - Puerto Gral.San Martín	Total	6.815.230	7.768.735	8.185.054	10.673.553	12.130.923	12.019.934	12.814.660	13.925.438	15.830.814	15.673.465	19.327.683	21.626.049
	Expellers de lino	100.412	101.583	41.015	46.856	47.693	29.698	11.753	2.060	2.203	7.402	551	5.250
	Pellets de afrecho	62.046	86.035	85.511	94.101	73.632	155.084	126.229	183.153	139.710	46.116	29.654	13.737
	Pellets de algodón	260.992	230.243	151.364	188.121	85.745	58.908	76.235	34.180	15.445	584	-	-
	Pellets de cártamo	-	-	-	-	-	-	6.250	8.210	6.795	-	-	-
	Pellets de girasol	798.120	817.762	796.297	785.903	1.068.203	857.802	435.878	413.050	530.234	397.703	543.323	502.614
	Pellets de maíz	69.851	36.580	63.269	51.917	42.984	2.361	16.974	2.798	23.041	8.250	-	-
	Pellets de mani	56.955	55.289	67.990	66.778	83.853	23.547	20.382	24.362	12.855	-	-	-
	Pellets de soja	5.459.163	6.432.708	6.962.106	9.431.484	10.719.954	10.886.685	12.117.403	13.255.588	15.096.994	15.213.410	18.754.155	21.104.448
	Pellets de sorgo	7.691	8.535	17.502	8.393	8.859	5.849	3.556	2.037	3.537	-	-	-
Villa Constitución	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	6.203	4.776	-	-
	Pellets de maíz	-	-	-	-	-	-	-	-	6.203	4.776	-	-
Total puertos del País	Total	9.430.809	10.912.088	11.049.312	14.164.267	16.193.764	15.708.348	16.550.634	18.531.689	20.793.419	20.180.929	23.769.477	26.626.617
	Expellers de lino	100.412	110.604	41.015	46.856	47.693	29.698	11.753	2.060	2.203	9.387	13.512	23.469
	Pellets de afrecho	106.343	162.123	205.966	106.334	73.708	155.084	126.229	204.074	163.655	52.234	29.654	18.048
	Pellets de algodón	260.992	230.243	151.364	188.121	85.745	58.908	76.235	34.180	15.445	584	2.759	-
	Pellets de citrus	921	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pellets de cártamo	-	-	-	-	-	-	6.250	8.210	6.795	-	-	-
	Pellets de girasol	1.864.049	1.937.204	2.028.675	2.057.947	2.296.415	1.816.519	1.086.515	1.145.831	1.205.952	966.226	1.067.023	919.345
	Pellets de maíz	121.451	76.669	112.476	100.181	85.033	39.480	49.988	51.366	37.184	13.026	8.677	-
	Pellets de mani	73.246	57.351	67.990	66.778	83.853	23.547	20.382	24.362	12.855	-	6.553	-
	Pellets de soja	6.895.704	8.329.359	8.424.324	11.589.657	13.512.458	13.579.263	15.166.114	17.054.243	19.345.793	19.139.472	22.641.299	25.665.755
	Pellets de sorgo	7.691	8.535	17.502	8.393	8.859	5.849	7.168	7.363	3.537	-	-	-

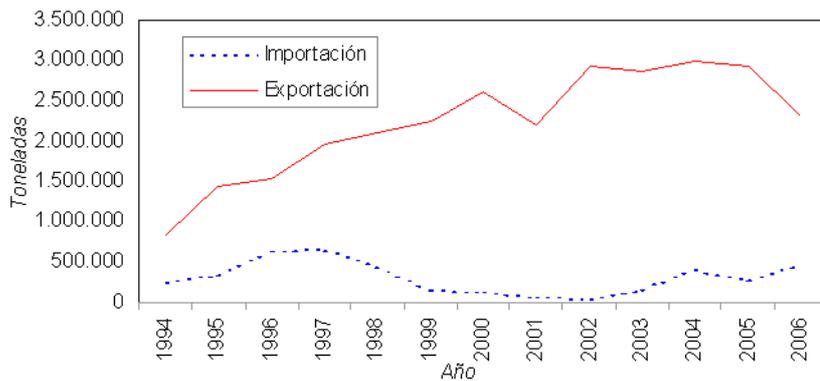
Fuente: SAGPyA-Dirección de Mercados Agroalimentarios

Cuadro 2.25: Movimiento de Cargas y Buques. Puerto Rosario. Años 1994-2006

Año	Tipo de carga				Buques	Barcazas
	Total	Importación	Exportación	Otros		
<i>Toneladas</i>						
1994	1.186.298	251.879	837.954	96.465	188	23
1995	1.966.506	353.180	1.440.815	172.511	219	103
1996	2.380.295	641.715	1.521.920	216.660	247	117
1997	2.674.371	667.856	1.958.289	48.226	259	31
1998	2.610.898	455.398	2.094.321	61.179	232	40
1999	2.401.749	151.625	2.250.026	98	194	7
2000	2.725.524	128.069	2.597.356	99	180	12
2001	2.265.051	74.032	2.186.615	4.404	137	14
2002	2.989.093	38.395	2.939.307	11.391	173	36
2003	3.054.539	168.929	2.855.790	29.820	184	40
2004	3.420.488	414.795	2.990.803	14.890	200	60
2005	3.203.609	267.321	2.936.288	-	189	19
2006	2.833.673	484.878	2.307.971	40.824	172	8

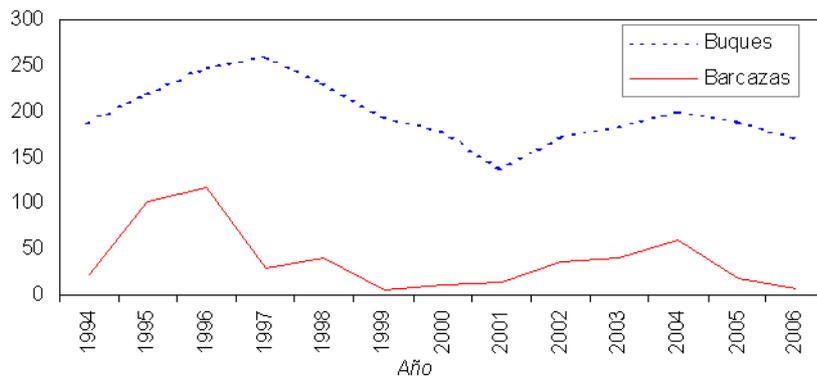
Fuente: ENAPRO

Gráfico 8: Movimiento anual de Cargas por tipo. Puerto Rosario. Años 1994-2006



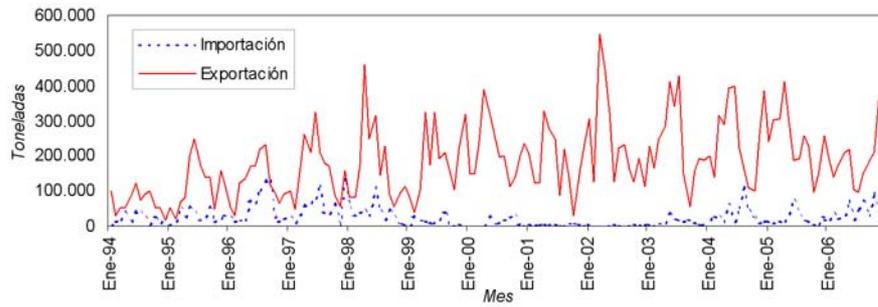
Fuente: ENAPRO

Gráfico 9: Movimiento anual de Buques por tipo. Puerto Rosario. Años 1994-2006



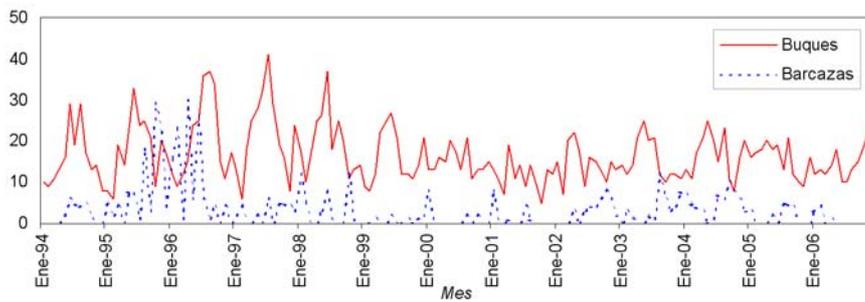
Fuente: ENAPRO

Gráfico 10: Movimiento mensual de Cargas por tipo. Puerto Rosario. Años 1994-2006



Fuente: ENAPRO

Gráfico 11: Movimiento mensual de Buques por tipo. Puerto Rosario. Años 1994-2006



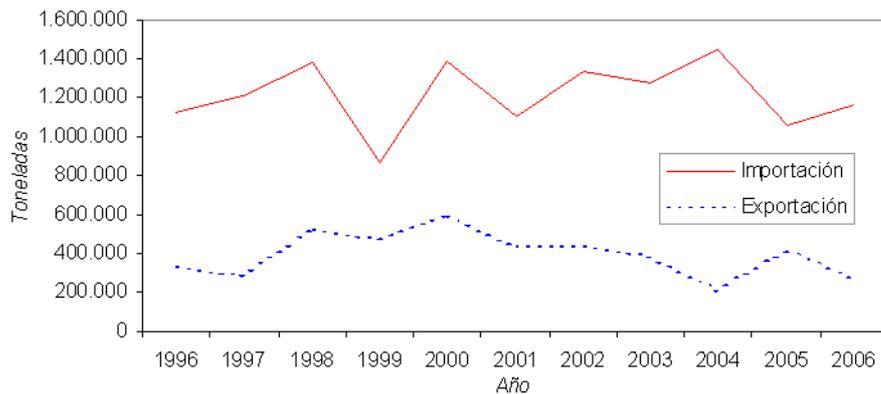
Fuente: ENAPRO

Cuadro 2.26: Movimiento de cargas y buques. Puerto Villa Constitución. Años 1996-2006

Año	Tipo de carga		Buques		
	Importación	Exportación	Total	Muelles del E.A.P.V.C	Muelles Particulares
<i>Toneladas</i>					
1996	1.124.888	331.897	141	15	126
1997	1.206.651	290.298	76	8	68
1998	1.377.747	523.127	84	24	60
1999	869.711	480.527	64	16	48
2000	1.388.779	600.550	85	26	59
2001	1.100.338	441.324	66	24	42
2002	1.335.147	437.376	75	24	51
2003	1.280.736	387.367	55	14	41
2004	1.443.448	211.156	54	4	50
2005	1.055.665	423.622	50	12	38
2006	1.157.778	279.175	43	7	36

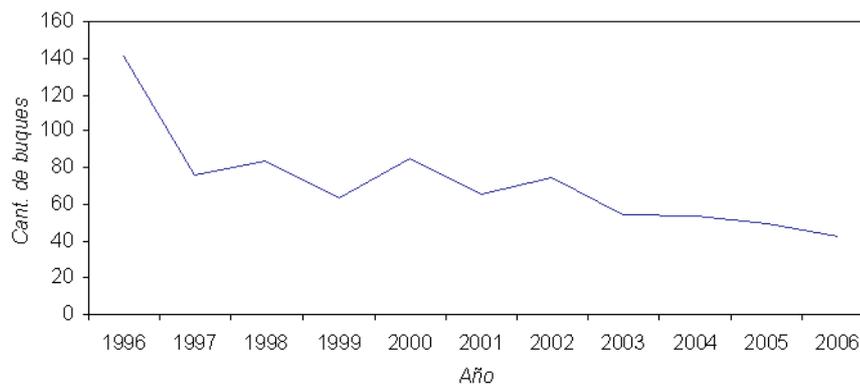
Fuente: Ente Administrador Puerto Villa Constitución

Gráfico 12: Movimiento de cargas por tipo. Puerto Villa Constitución. Años 1996-2006



Fuente: Ente Administrador Puerto Villa Constitución

Gráfico 13: Movimiento de buques por tipo. Puerto Villa Constitución. Años 1996-2006



Fuente: Ente Administrador Puerto Villa Constitución

Cuadro 2.27: Movimiento de cargas según producto. Puerto Villa Constitución. Años 1996-2006

Año	Importación						Exportación							
	Acero	Alambros	MHierro	Acero	Alambros	Arena	Cebada	Chatarra	Girasol	Gluten Meal	Maiz	Soja	Sorgo	Trigo
1996	-	-	1.124.888	-	125.943	71.118	-	-	-	-	102.477	-	-	32.359
1997	-	99.440	1.107.211	3.175	88.925	96.581	-	-	-	-	69.258	-	-	32.359
1998	30.718	5.368	1.341.661	5.201	62.823	115.060	9.241	-	-	-	211.802	23.750	5.500	89.750
1999	-	-	869.711	2.329	97.228	122.738	-	-	-	-	123.851	-	-	134.381
2000	-	-	1.388.779	-	114.602	82.440	-	-	-	-	221.450	-	-	182.058
2001	-	-	1.100.338	-	103.271	63.150	-	-	-	-	218.233	-	-	56.670
2002	-	-	1.335.147	-	230.963	81.556	8.540	-	10.680	-	88.437	-	-	17.200
2003	-	-	1.280.736	-	97.920	116.964	-	-	-	6.203	152.138	9.000	-	5.142
2004	-	6.451	1.436.997	-	59.044	117.414	-	-	-	2.388	32.310	-	-	-
2005	-	11.066	1.044.599	48.705	89.182	199.280	-	5.000	-	-	69.871	-	-	11.584
2006	2.457	9.933	1.145.388	14.622	28.470	207.679	-	-	-	-	21.088	-	-	7.316

Fuente: Ente Administrador Puerto Villa Constitución

Cuadro 2.28: Movimiento de cargas según producto. Puerto Reconquista . Años 1998-2006

Producto	Año								
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	<i>Toneladas</i>								
Total	246.416	315.917	355.767	216.612	232.422	389.151	328.203	321.765	260.423
Cereales	220.079	284.651	185.767	114.612	148.163	252.527	216.136	177.144	60.458
Pellets algodón	73.227	63.610	48.941	53.261	10.634	-	-	-	-
Pellets girasol	13.274	14.813	19.291	-	6.001	14.987	9.020	-	-
Pellets soja	-	-	-	-	-	-	-	-	39.035
Semilla girasol	1.748	66.138	9.706	-	5.676	59.685	49.450	0	7.813
Semilla soja	128.226	67.625	97.472	4.507	38.110	55.681	7.948	26.882	13.610
Harina de soja	-	41.787	-	42.778	73.068	95.777	124.008	111.947	-
Aceite algodón	3.603	10.239	2.623	8.689	-	-	-	3.827	-
Aceite girasol	-	-	7.735	1.425	3.700	13.665	17.622	6.830	-
Aceite soja	-	12.897	-	3.952	6.868	-	8.088	4.177	-
Arroz	-	7.542	-	-	-	-	-	-	-
Maíz	-	-	-	-	4.106	4.106	-	-	-
Poroto de soja	-	-	-	-	-	8.626	-	23.480	-
Otros Productos	26.337	31.266	170.000	102.000	84.259	136.624	112.067	144.621	199.965
Arena	24.437	26.111	50.000	32.000	24.959	36.572	46.817	72.070	69.697
Piedra	1.900	5.155	120.000	70.000	59.300	100.052	65.250	72.551	130.268

Fuente: Ente Administrador Puerto Reconquista

Puerto

Cuando se habla de puertos es necesario adoptar algunos recaudos. En primer lugar, porque la definición de «puerto» ha ido cambiando con el transcurrir del tiempo. Se han modificado las formas de comercialización, los tipos de mercancías que entran en este proceso, así como el destino u orígenes de las mismas. También debe tenerse en cuenta el desarrollo tecnológico y los cambios socioeconómicos por ellos provocados, encontrándose hoy el mundo en un período denominado de «globalización», en el cual las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) adquieren una importancia superlativa.

Teniendo en cuenta que el 90 por ciento del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo, no es casual que una cantidad importante de inversiones tengan a este sector como beneficiario, ni que la tecnología se ponga al servicio del desarrollo de este tipo de transporte.

«Hoy, un puerto ya no concentra su atención en la operatoria que se produce 'a un costado del buque' (carga y descarga de productos), sino que ha de atender los efectos sobre sus actividades desde el momento en que los bienes se producen hasta que se consumen» explica la publicación *Proa al 2000*, elaborada en el marco del Plan Estratégico Rosario (PER), llamado en la actualidad Plan Estratégico Metropolitano (PEM), que tiene como misión un desarrollo ordenado del Aglomerado Urbano del Gran Rosario.

La CEPAL, por su parte, define la transformación sufrida por los puertos en éste último siglo y medio de la siguiente manera:

1- Puertos de primera generación: Transferencia de mercaderías de tierra al barco. Exportación de productos primarios o entrada de importaciones.

2- Puertos de segunda generación: Primera generación más actividades industriales, comerciales, servicios portuarios. El área industrial recibe la materia prima a través del puerto o produce las mercancías que habrán de ser exportadas.

3- Puertos de tercera generación: Segunda Generación, más estructuración de la ciudad portuaria. Servicios extra portuarios y centros logísticos conectados a sistemas intermodales de transporte e intercambio electrónico de datos (EDI).

4- Puertos de cuarta generación: es la suma de los de tercera generación con alianzas estratégicas con otros puertos.

Diferencias entre puerto y terminal portuaria

Terminal Portuaria: Es una instalación portuaria especializada en algún tipo de cargas, que opera en importación, exportación, ambas o transbordo. Puede tratar sólo un tipo de carga o una categoría: por ejemplo, sólo soja o dry bulk, liquid bulk, cargas generales, multipropósito, etc. Puede tener uno o más sitios de atraque. Tiene un espacio físico delimitado, de la misma manera que están delimitadas sus autoridades administrativas.

Puerto, en cambio, es un concepto más amplio. Actualmente es más correcto pensar en **área o región portuaria**, que contiene a una o más terminales, con una o más especialidades. Las áreas portuarias son estructuras más complejas, que incorporan otro tipo de servicios. Estos pueden ser actividades comerciales, financieras, productivas y logísticas o de distribución.

Los nuevos servicios conviven con los tradicionales como carga, manipuleo y almacenaje, a la vez que pueden compartir el espacio geográfico con uno o más de otros específicos como sanidad, dragado, policía, seguridad, practicaje, aduanas, etc.

Por otra parte, el área portuaria puede tener una extensión geográfica - física indefinida, dónde conviven autoridades diversas.

Hinterland

Se entiende por Hinterland la zona de influencia de cada puerto. Las mismas se han ido ampliando de acuerdo a los cambios económicos, sociales, tecnológicos y políticos.

La formación de bloques comerciales (como el Mercosur), las más laxas restricciones aduaneras, y la caída de la idea de los puertos como «lugares estratégicos de la economía y la defensa nacional» (merced a la desaparición de las hipótesis de conflicto entre países vecinos) han hecho que el denominado «hinterland» de los puertos, es decir, su zona inmediata de influencia, se hayan ampliado en forma notoria, tanto es así, que para definir hoy el «hinterland» de la zona portuaria del Gran Rosario habría que tomar en cuenta gran parte del cono sur de América, yendo más allá de los límites nacionales.

Transporte Multimodal e Intermodal

En cuanto a las definiciones de multimodal e intermodal muchas veces se pueden prestar a confusión.

La Comunidad Económica Europea define en los siguientes términos a estos tipos de transporte: «**Transporte Intermodal**: designa el movimiento de mercancías en una misma unidad o vehículo usando sucesivamente dos o más modos de transporte sin manipular la mercancía en los intercambios de modo.

Por extensión el término intermodalidad se ha utilizado para describir un sistema de transporte en la que dos o más modos de transporte intervienen en el transporte de un tipo de mercancías en forma integrada, sin procesos de carga y descarga, en una cadena de transporte puerta a puerta.

Transporte Multimodal: designa el movimiento de mercancías usando dos o más modos de transporte, cubierto por un contrato de transporte multimodal, entre lugares distintos. El transporte intermodal es una forma de transporte multimodal. La multimodalidad designa la organización del transporte mediante la simultaneidad de diferentes modos para un mismo itinerario o en una zona geográfica concreta». Por su parte, la *Enciclopedia Geográfica de la Provincia de Santa Fe*, define al Transporte Multimodal «como una sola operación jurídica continuada, utilizando dos o más modos diferentes de trasladar las cargas bajo la responsabilidad de un único operador».

Ambos tienen en común el transporte en distintos medios, y la diferencia estaría dada por las responsabilidades contractuales de cada uno.

Puertos, buques y actores que intervienen.

En general, y en nuestro país en particular, se encuentra dos tipos de puertos

- **Terminales de contenedores**: los muelles para contenedores cuentan por lo general con elementos para su funcionamiento, tales como una amplia zona para acomodar los contenedores. En ella operan vehículos pesados que apilan los contenedores en columnas de a tres. Las grúas para contenedores son comúnmente grúas pórticoisables. Éstas son auto propulsadas y en general, se deslizan a lo largo de rieles para permitir el correcto embarque de los contenedores. Para la operatoria con containers reefer se requieren tomas para el suministro de energía eléctrica.

- **Terminales de graneles**: a través de este tipo de terminal se movilizan productos minerales, combustibles, cereales, aceites y otros. Las conocidas «terminales cerealeras» cuentan con instalaciones especiales para la manipulación de la carga y su posterior carga al buque. Las terminales cerealeras modernas, como es el caso de las radicadas en la zona Rosario, poseen elevadores de cintas de provisión múltiples con un ritmo de carga de entre 1.000 y 1500 tn/hora, los silos de almacenamiento, con capacidades que superan las 250.000 Tn, generalmente están provistas de equipos automáticos para pesar y despachar la carga.

Esta última definición corresponde a un trabajo de la Bolsa de Comercio de Rosario, el cual es muy ilustrativo en cuanto al tipo de puertos, características de buques, y contratación de tipo de fletes. También se presentan las definiciones que da la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) y la publicación *Manual del Transportista* de Francisco Carmona Pastor.

La variedad de buques que intervienen tanto en el comercio internacional, como en el de cabotaje es amplia; desde los buques construidos con fines específicos, tales como los buques

portacontenedores, los gaseros, los petroleros, los cargueros de vehículos, los cargueros de barcas hasta los diseñados para el transporte de mercadería a granel (graneleros).

Las distintas características de los buques, entre los que se incluyen los utilizados en el comercio granelero, según una definición de la UNCTAD son:

Clasificación de los buques y registros utilizada en el informe sobre el transporte marítimo

La UNCTAD toma como fuente a Lloyd's Register – Fairplay y presenta cinco categorías y 20 tipos de buques.

Categorías

Petroleros : Petroleros

Graneleros: Mineraleros y graneleros, mineraleros/graneleros/petroleros

Buques de carga general: Buques frigoríficos, buques especializados, buques ro-ro, buques de carga general (de una o varias cubiertas), cargueros mixtos (carga y pasaje).

Buques portacontenedores: Totalmente celulares.

Otros buques: Buques tanque para transportar petróleo/productos químicos, buques tanque para productos químicos, otros buques tanque, cargueros de gas licuado, buques ro-ro mixtos, buques de pasaje, gabarras tanque, gabarras de carga general, embarcaciones de pesca, buques de suministro de plataformas de extracción y todos los demás tipos de buques.

Grupos de buques por tamaño aproximado

Petroleros para el transporte de crudos

- **Superpetroleros**: 300.000 TPM o más
- **Grandes petroleros**: 150.000 a 299.999 TPM
- **Suezmax** : 100.000 a 149.999 TPM
- **Aframax**: 50.000 a 99.999 TPM

Graneleros de carga seca

- **Tamaño El Cabo**: 80.000 TPM o más
- **Panamax**: 50.000 a 79.999 TPM
- **Tamaño mediano grande**: 35.000 a 49.999 TPM
- **Tamaño mediano**: 20.000 a 34.999 TPM

En cuanto a los buques que pueden operar en el sur de Santa Fe se encuentran los siguientes: (Las denominaciones están en inglés, pero guardan relación con las presentadas más arriba por la UNCTAD y la Lloyd's Register). En el documento de la Bolsa de Comercio de Rosario, que tiene como autor a Cristian Gardel se encuentra la siguiente descripción:

- **Buques Capesize**: Son los buques de mayor capacidad dentro de los usados para el transporte de granos, son utilizados en la navegación a través de cabos. Poseen una capacidad promedio de 110.000 toneladas en 45/50 pies de calado.

- **Buques Panamax**: Estos buques fueron diseñados a los efectos de transitar a través del Canal de Panamá. Su capacidad de carga ronda las 60.000 toneladas en aproximadamente 40/42 pies y tienen una eslora máxima de entre 200/224mt.

- **Buques Handymax**: Son de una eslora máxima de 160 y 190 mt. tienen un porte neto en promedio de 37.000 toneladas, poseen cinco bodegas y su calado máximo esta entre los 30 y 35 pies.

- **Buques Handysize**: Buques de menor porte que los handymax, tienen una eslora máxima que va de 100 hasta 160 metros, poseen una capacidad de carga de hasta 30.000 toneladas y su calado máximo de navegación esta entre los 20 y 29 pies.

Los puertos santafesinos están preparados para recibir a los buques descriptos y, dependiendo del calado, salen con más o menos carga. A esta enumeración se deben agregar los buques tanques, que son los encargados de transportar combustibles y productos petroquímicos, que también entran al sistema portuario del Gran Rosario.

Formas de contratación

Existen en el comercio internacional diversas formas de contratación. Algunas son más utilizadas que otras, dependiendo muchas veces de las zonas y los países. La diferencia está dada básicamente en qué partes intervinientes se hacen cargo de los diversos gastos del flete. Las más importantes son:

- **FIO** («Free In Out»): esto significa que tanto la carga de la mercadería al buque, como la descarga, están libres de cargos para el armador, puesto que quien deberá pagarlos, será el exportador o el importador según sea el caso.
- **FIOS** («Free In and Out Stowed»): Además de estar libre de los cargos para el armador de carga y descarga, lo están también las operaciones de estiba.
- **FIOST** («Free In and Out Stowed and Trimmed»): Además de las condiciones FIOS debe también el armador quedar libre de los gastos de trimado. El trimado es una operación complementaria a la estiba, que consiste en darle un particular acomodamiento a la carga para su transporte. Un ejemplo de esto es el alisamiento de las cargas de cereales para evitar el corrimiento de carga. Este tipo de condición, es la más usada en nuestro país en los contratos Centrocon.
- **F.I.O.S.T.** («Lashed Secured»): Además de lo indicado en la condición anterior, el gasto de trabar y asegurar la carga (trincar) debe correr por cuenta de la mercadería.
- **Free in / F.I.** (Libre dentro, Franco dentro): Implica que los gastos correspondientes a la operación de carga no están incluidos en el flete y correrán por cuenta de la mercadería. Sí están incluidos los gastos de estiba y descarga.
- **Liner terms or berth terms:** (términos de línea o de muelle): En términos de línea o de muelle implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Se excluyen el costo de las operaciones previas al gancho en la carga y posteriores a éste en la descarga.
- **Free in, liner out (F.I.L.O.):** Los gastos de carga son por cuenta de la mercadería y los gastos de descarga por cuenta del armador o transportista.
- **Liner in, free out (L.I.F.O.):** Los gastos de carga son por cuenta del armador o transportista y los gastos de descarga por cuenta de la mercadería.
- **Free in and Stowed, Liner out (F.I.S.L.O.):** El flete cotizado no incluye las operaciones de carga y estiba. La descarga en condiciones de línea, es decir por cuenta del armador.

Figuras intervinientes necesarias

En el documento de Cristian Gardel se da la siguiente nómina:

Armador: también denominado Naviero o «Shipowner» es la persona física o jurídica que posee los títulos de propiedad del buque. En otras palabras es el dueño del navío.

Capitán: el «Master» es la persona con la máxima autoridad en el buque cuando éste se encuentra en servicio. Está contratado por cuanto no sólo dirige el vapor, sino que además posee el carácter de máximo representante del país de bandera del buque.

Agencia Marítima: es el representante en tierra del armador y se ocupa de procurarle los servicios que el buque necesita. Por ejemplo: prácticos de puertos, remolques, víveres, etc.».

Fletador: también denominado «Charterer» es la persona física o jurídica que contrata el transporte para colocar su carga en destino.

Consignatario de la mercadería: es quien figura como destinatario de la mercadería en el conocimiento de embarque.

Chartering Broker: persona o sociedad especializada en el mercado de fletes, que se dedica a la gestión de buques y cargas.

También existen diversos modos de explotación comercial de los buques. Los más utilizados por los buques que llegan a los puertos argentinos son:

Transporte marítimo de línea o «líner»

«Es el caso de aquellos buques que ofrecen una escala frecuente. Está orientada a la prestación de servicios a pequeños y medianos cargadores y ofrece un servicio con itinerarios geográficos preestablecidos. La línea regular es adecuada sobre todo para el tráfico de carga general y contenedorizada, por lo que la mercadería que transporta tiene por lo general de un alto valor agregado. Este el caso de la terminal de Buenos Aires.

Transporte marítimo en régimen de fletamentos o «tramp»

El transporte tipo «tramp» se basa en la simple y libre contratación de buques en el mercado de fletes. La oferta son los armadores y quienes forman parte de la demanda son los grandes cargadores que por lo general operan con mercadería a granel, como cereales, minerales o líquidos. Este tipo de tráfico ofrece a los cargadores la posibilidad de obtener fletes por unidad de carga lo suficientemente inferior a los que obtendría si la mercadería fuera fletada en un buque de línea.

Otros términos marítimos (siguiendo a Carmona Pastor):

Bare-boat: Póliza de fletamiento para arriendo de un buque.

Charter – party: Póliza de fletamiento. Formalidad probatoria del contrato marítimo.

Draught-draft (calado): Distancia vertical entre la línea de flotación y la quilla.

Estadía: Plazo de tiempo que invierte el buque entre carga y descarga.

Lastre: Cantidad de agua, arena o cualquier otro material pesado que embarca el navío para tener una mayor estabilidad en el agua y gobernar más fácilmente el buque cuando está vacío.

Definiciones y características se pueden encontrar en la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Santa Fe, Departamento de Transporte y Logística, en particular en los documentos referidos al Transporte Fluvial y Marítimo.

Un completo glosario de términos aduaneros y de comercio exterior se encuentra en la página Web de la Asociación Interamericana de Integración (ALADI).

Organismos, Instituciones, Web

Administración Federal de Impuestos (AFIP). Dirección General de Aduanas. Reseña Histórica. Web: <http://200.1.116.73/aduana/#historia>

Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina
<http://www.aiera.org/home.htm>

Asociación Internacional de Ciudades Puertos (AIVP). Red internacional con sede en Francia. Intercambio de datos y proyectos de las principales ciudades portuarias del mundo. Información sobre puertos argentinos (incluyendo los puertos santafesinos)
<http://www.aivp.org/>

Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas
<http://www.aippyc.org/>

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Normas reguladoras del comercio exterior, aranceles, nomenclatura y correlaciones, estadísticas, etc.
<http://www.aladi.org/>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Comercio exterior en América Latina, base de datos, informes del Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL), http://www.iadb.org/intal/detalle_categoria.asp?idioma=esp&cid=285

Banco Mundial, Informe presentado al Gobierno Argentino. José A. Barbero y Tomás Serebrisky. El desafío de reducir los costos logísticos ante el crecimiento del comercio exterior argentino. Informe del Departamento de Finanzas, Sector Privado e Infraestructura para la Región de América Latina y el Caribe del Banco Mundial. Extracto en la Web <http://www.webpicking.com/notas/bancomundial.htm>. 2006.

Bolsa de Comercio de Rosario (BCR). Resumen de informe del Banco Mundial. Aumento del comercio exterior en Argentina, desempeño de la zona metropolitana de Rosario y necesidad de mejorar la infraestructura.
http://www.bcr.com.ar/pgcentrales/publicaciones/mostrar_revista.asp?revista=29

Bolsa de Comercio de Rosario (BCR). La capacidad de Almacenaje en Argentina. Año 2006.

Bolsa de Comercio de Rosario (BCR). *Anuarios Estadísticos*, años 2002, 2003, 2004, 2005 y 2006.

Bolsa de Comercio de Rosario (BCR). Página Web Oficial: www.bcr.com.ar

Bolsa de Comercio de Santa Fe. Página Web Oficial con información del Puerto Santa Fe: <http://www.bcsf.com.ar/>

CEPAL, Base de datos sobre transporte marítimo: <http://www.eclac.org/transporte/perfil/index.htm>

CEPAL. Perfil Marítimo, movimiento portuario en América Latina <http://www.eclac.org/transporte/perfil/index.htm>

Comisión Interamericana de Puertos
<http://www.oas.org/cip/esp/puertosespa.htm>

Consejo Portuario Argentino. Información sobre puertos de la República Argentina
<http://www.consejoportuario.com.ar/puertos.aspx?id=27>

Containerisation International
<http://www.ci-online.co.uk/>

Dongui, Tulio Halperin. *Discurso sobre «Federalismo en Argentina»*. Web del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).
<http://www.desarrollohumano.org.ar/Popup/Discursos/DFederalismoTulioHalperinDonghi.hm>
<http://www.desarrollohumano.org.ar/2005/>

Fedele, Javier. Portal Iberoamérica y el Mundo, Portal de Historia, Relaciones Internacionales y Derechos Humanos. <http://www.ub.es/geocrit/sn-45-4.htm>

Ente Administrador Puerto de Reconquista (EAPRe). *Plan Maestro 1997*. Actualización año 2000.

Ente Portuario de la ciudad de Rosario (ENAPRO). Página Web:
<http://www.enapro.gov.ar/shop/index.asp>

Ente Portuario de la ciudad de Santa Fe (EAPSF). Página Web: <http://www.puertofe.com/puertofe/espanol/>

FONPLATA / IIRSA. Proyectos, préstamos, fondos financieros, financiación para transporte en la cuenca del Río de la Plata.
<http://www.fonplata.org/>

Granar On Line. Mercado de cereales, transporte, proyectos, capacidad de molienda, hidrovías.
<http://www.granar.com.ar/>

Hidrovía S.A. Empresa concesionaria del dragado y el balizamiento de la Red Troncal Fluvial.
<http://www.hidrovia-sa.com.ar/>

International Association of Dry Cargo Shipowners. Información sobre buques, tipo de contratación, puertos, comercio mundial. <http://www.intercargo.org/>

International Maritime Organization
<http://www.imo.org/>

IIRSA. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Datos sobre infraestructura en Sudamérica.
<http://www.iirsa.org/InstitucionesInternacionales.asp?CodIdioma=ESP>

J. J. Hinrichsen S.A (Corredor – Broker). Varios ejemplares de su publicación anual. Buenos Aires.
www.jotajota.com.ar

Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe
<http://www.jpeh.ceride.gov.ar/>

Ley 24.093. Desregulación de la actividad portuaria: http://www.sspyv.gov.ar/ley_portuaria.html

Lloyd´s Register – Fairplay. Registro de buques, movimientos, alquileres, contratos, desde 1764.
<http://www.lrfairplay.com/>

Ministerio de Economía y Producción de la Nación. Subsecretaría de Industria. Centro de Estudios para la Producción. *Costos de Transporte y Logística: una clave en el negocio exportador*. Año 2003.
<http://www.industria.gov.ar/cep/pancomexterior/estudios/2004/costos%20de%20transporte%20para%20la%20expo.pdf>

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte de la Nación. *Corredor Circunvalar Rosario*. Sitio Web, licitaciones <http://www.transporte.gov.ar/html/licita.htm>

Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe. <http://www.santafeciudad.gov.ar/>

Museo de la Ciudad de Rosario <http://www.museodelaciudad.org.ar/>

Pigna, Felipe. El Historiador, Biografía Julio Argentino Roca. Sitio Web: <http://www.elhistoriador.com.ar/biografias/r/roca.php>

Prefectura Naval Argentina. Información sobre puertos argentinos, puertos ríos Paraná, buques. Sitio Web: http://www.prefecturanaval.gov.ar/puertos/rio_parana/sobre_parana.htm

Prefectura naval Argentina. Información sobre puertos, características, ubicación, hidrovía, medidas de seguridad. <http://prefecturanaval.gov.ar/>

Proa al 2000, elaborada en el marco del *Plan Estratégico Rosario (PER)*. Rosario, 1995.

Secretaría de Transporte de la Nación: <http://www.transporte.gov.ar/index.html>

Secretaría de Transporte de la Nación. Pliego de bases y condiciones para el Plan Circunvalar Rosario.

http://www.transporte.gov.ar/licitaciones/pliego_circunvalar_rosario.pdf

Servicio de Hidrografía Naval, Ministerio de Defensa de la Nación. Cartas, derroteros, listas de faros y señales marítimas, tablas de marea, almanaque náutico, levantamientos hidrográficos y estudios técnicos orientados al mejor conocimiento del ámbito marítimo y de las obras de arte que afectan a la navegación.

<http://www.hidro.gov.ar/shnhome.asp>

Sistema Naciones Unidas. Atlas de los océanos.

<http://www.oceansatlas.org/index.jsp>

Subsecretaría de Proyectos de Inversión y Financiamiento Externo. Ministerio de Hacienda y Finanzas de Santa Fe. Documentación sobre Puerto de Santa Fe y Proyecto Circunvalar Rosario.

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, Secretaría de Transportes de la Nación Argentina. Información sobre puertos y vías navegables. <http://www.sspyvn.gov.ar/index.html>

Star Shipping Argentina. Información sobre: Tarifas por servicio de muelle, tasas a los buques, tasas a las cargas, permisos de uso y tasas de ocupación, tasa a los pasajeros y a los vehículos por ferry, servicios por uso de puerto embarcaciones de cabotaje de uso frecuente, certificados obligatorios.

http://www.starshipping.com.ar/pages/informacion_puerto.asp

UNCTAD. *El transporte marítimo en 2005*. Informe de la secretaría de la UNCTAD. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Ginebra. 2005.

UNCTAD. *La Facilitación del Comercio como Motor del Desarrollo*. Junta de Comercio y Desarrollo, Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo. Reunión de Expertos en la facilitación del comercio como motor del desarrollo. Ginebra, 21 a 23 de septiembre de 2005.

UNCTAD. *El transporte y el desarrollo del comercio internacional*. Documento de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo.

http://www.unctad.org/sp/docs/c3em24d2_sp.pdf

UNCTAD. Página de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo.

<http://www.unctad.org/>

Universidad Austral. Instituto de Investigación Económica y Dirección Para el Desarrollo (IDIED). Los puertos Argentinos y el Cambio de las Políticas Públicas y Análisis de la Industria Portuaria Regional. <http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docolec/MU1455.pdf>

UTN. Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Santa Fe, Departamento de Transporte y Logística, documentos referidos al Transporte Fluvial y Marítimo. Santa Fe, 2007. <http://www.frsf.utn.edu.ar/>

Textos

AFIP. *Anuario Estadísticas Tributarias*. Año 2006

Álvarez, Juan. *Historia de Rosario (1689 – 1939)*. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina, 2000.

Anuario Portuario y Marítimo 2006. XXVIII Edición. Buenos Aires, Argentina, 2006.

Anuario Puertos de Rosario 2007. Anuario Portuario y Marítimo. Buenos Aires, Argentina, 2007.

Bolsa de Comercio de Rosario (BCR). Revista Institucional. Año XCVII - Número 1501
Los costos logísticos ante el crecimiento del comercio exterior. Por José A. Barbero y Tomás Serebrisky. Rosario, Argentina, 2007.

Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), *El corredor Circunvalar del Gran Rosario*, Año XCIV - Número 1492. Rosario, Argentina, 2007.

Bolsa de Comercio de Santa Fe. Reconversión del Puerto de Santa Fe. *Una Estación Fluviomarítima para el siglo 21*. Santa Fe, Argentina, 2003.

Bolsa de Comercio de Santa Fe. *Santa Fe, Primera Ciudad Puerto de la Argentina. 1573 – 2003, La urbanización hispano americana más antigua del Río de la Plata*. Rosario, Argentina, 2003.

Bonaudo, Marta. *La organización productiva y política del territorio provincia (1853-1912)* Tomo 6 de la Colección Nueva Historia de Santa Fe, editorial La Capital, Rosario, Argentina, 2006.

Bunge, Alejandro E. *Una Nueva Argentina*, Edición Hyspamérica, Buenos Aires, Argentina, 1967.

Cortés Conde, Roberto. *La economía política de la Argentina en el siglo XX*, Editorial Edhasa, Argentina, 2005.

De Marco, Miguel Ángel (h), *La Batalla por el Puerto de Rosario*, Editorial Ciudad Argentina, Buenos Aires, Argentina, 1999.

De Marco, Miguel Ángel (h); Ielpi, Rafael. *El Puerto de los Rosarinos, a cien años de la habilitación de los muelles modernos*. ENAPRO, Rosario, Argentina, 2006.

Dongui, Tulio Halperin, *Revolución y Guerra*, Formación de una Elite Dirigente en la Argentina Criolla, 1972. Siglo veintiuno editores Argentina, 2da edición 2005.

Enciclopedia Geográfica de la Provincia de Santa Fe. Fundación UNR y Editorial Diario La Capital. Rosario, 2006.

Ensinck, Oscar Luis. *El Puerto de Rosario. Proceso Histórico*. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina, 2000.

Fernández Priotti, Carlos Alberto. *El Ferrocarril Oeste Santafecino. Carlos Casado y la colonización de la Pampa*, Tomo 1. Editado por el autor. Rosario, Argentina, 2006.

Ferre, Ángel y Fernández Priotti, Carlos Alberto. *Ferrocarriles en Rosario*. Editado por la Asociación Rosarina Amigos del Riel. Rosario, Argentina, 2001.

- Fundación Banco Municipal de Rosario. *Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario*. Rosario, Argentina, 1995.
- Gardel, Cristian. *Puerto Graneleros en la Argentina y algunos indicadores de performance portuaria*. Departamento de Capacitación y Desarrollo de Mercados. Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), Rosario, Argentina, 2000.
- Gallo E. y Cortés Conde, R. *Argentina. La república conservadora*. Colección Historia Argentina. Paidós. 4ta. Reimpresión en Argentina, 1995.
- Gallo, Ezequiel, *La Pampa Gringa, La colonización agrícola en Santa Fe (1870-1895)*. Editorial Edhasa, Argentina, 2004.
- Giberti, Horacio C. E. *Historia Económica de la Ganadería Argentina*. Editorial Hyspamerica, Buenos Aires, Argentina, 1985.
- Granada, José V. *Recursos naturales e infraestructura, Ciudades puertos en la economía globalizada: La arquitectura organizacional de los flujos portuarios*. Serie 103, CEPAL, Chile, noviembre de 2005.
- Ielpi, Rafael y Vila Ortiz Gary. *Rosario, Imágenes de la Memoria 1880-1930*. Edita Juan Carlos Caride y María Cristina Butteri. Rosario, Argentina, 1995
- INDEC. *Historia Demográfica Argentina. 1869 -1914*. Versión digital de los tres primeros censos nacionales. Dirección de Difusión del INDEC. Buenos Aires, Argentina 2005.
- Lorenzo, Celso Ramón. *Manual de Historia Constitucional Argentina (2)*, Editorial Juris. Rosario, Argentina, 1997.
- Luna, Félix, *La época de Roca (1880 - 1910)*. Editorial La Nación, Buenos Aires, Argentina, 2003.
- Nobile, Juan. *Los pueblos originarios*, Tomo 1 de la Colección Nueva Historia de Santa Fe, editorial La Capital, Rosario, Argentina, 2006.
- ONCCA. Oficina Nacional de Control Comercial Agropecuario. *Anuario Granos 2006*. Año 2006.
- ONCCA. Oficina Nacional de Control Comercial Agropecuario. *Informe Sobre Operadores de Granos 2003/2004*. Año 2005.
- Ortiz, Ricardo M. *Historia Económica de la Argentina*. Editorial Plus Ultra. Buenos Aires, Argentina, 1974.
- Panettieri, José. *Proteccionismo, liberalismo y desarrollo industrial*. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires, Argentina, 1983.
- Pastor, Francisco Carmona. *Manual del Transportista*, ediciones Díaz de Santos S.A, España, 2005.
- Pucciarelli, Alfredo R. *El Capitalismo agrario pampeano 1880-1930*. Editorial Hispamérica, Argentina, 1986.
- Puigrós, Rodolfo. *Historia Económica del Río de la Plata*. Editorial A. Peña Lillo Editor. Buenos Aires, Argentina, 1974.
- Rapoport, Mario. *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Ediciones Macchi, Argentina, 2003.

Sciara, Ángel; Raposo, Isabel; Cafarell, Sonia; Gorbán, Pablo; Bessone, Florencia; Pizarro, Eleonora. ***Inversión Pública en la Región: El Plan Circunvalar. ¿Problemas en la formulación de la agenda pública local?***. Instituto de Investigaciones Económicas- FCEyE - UNR. Rosario, Argentina, Noviembre 2006.

Sciara, Ángel; Raposo, Isabel; Cafarell, Sonia; Brun, Claudia. ***El Proyecto Circunvalar Rosario, ¿Una inversión sobre rieles?***. Instituto de Investigaciones Económicas. Rosario, Argentina, 2005.

Sciara, Angel. ***El ser y el deber en la planificación de las inversiones en infraestructura. El Caso del Área Metropolitana del Gran Rosario.*** Consejo Federal de Inversiones, en <http://www.cfired.org.ar/asae/Taller7/El%20deber%20ser.pdf> . Rosario, Argentina, 2005.

Tarragó, Griselda. ***De la autonomía a la integración, Santa Fe entre 1820 y 1853***, Tomo 5 de la Colección Nueva Historia de Santa Fe, editorial La Capital, Rosario, Argentina, 2006.

Transporte al Futuro, publicación cuatrimestral de la Asociación Civil Transporte al Futuro. Buenos Aires, Argentina, todas las publicaciones entre 2005 y 2007.

Vázquez Presedo, Vicente, ***Estadísticas Históricas Argentinas***, Tomo 1, Primera Parte 1875-1914 y Tomo II, Segunda Parte 1914-1939, Ediciones Macchi, Argentina 1971.

Vázquez Presedo, Vicente, ***Estadísticas Históricas Argentinas***, Tomo II, Segunda Parte 1914-1939, Ediciones Macchi, Argentina 1976.

Consultas personales y entrevistas:

Álvarez, Raúl. CPN - ENAPRO.

Basadonna, Juan. Ingeniero - Consultor.

Manno, Pedro. Ingeniero - ENAPRO.

Palermo, Luis Carlos – Asesor Comisión Transporte e Infraestructura. Bolsa de Comercio de Rosario.

Sesé, Alfredo O. Licenciado – Secretario Técnico de Transporte e Infraestructura. Bolsa de Comercio de Rosario.

Imágenes y fotografías:

Bolsa de Comercio de Santa Fe. Santa Fe, ***Primera Ciudad Puerto de la Argentina. 1573 – 2003, La urbanización hispano americana más antigua del Río de la Plata.*** Rosario, Argentina, 2003.

De Marco, Miguel Ángel (h); Ielpi, Rafael. ***El Puerto de los Rosarinos, a cien años de la habilitación de los muelles modernos.*** ENAPRO, Rosario, Argentina , 2006.