

Creo que se PUEDEN y se DEBEN BUSCAR lecciones en la historia de lo que ha pasado, entre 1956 y este momento.

Creo que mis experiencias en 3 empresas en el país podrán echar un poco de luz en esta oscura historia:

- 1) 1956-1971 Grupo Dodero,
- 2) 1971-1978 Moore-McCormack Lines de N.Y. como Gerente de Operaciones para Argentina, Uruguay y Paraguay.
- 3) 1978-2005 Grupo Murchison S.A., con un periodo de 1990-1994, como Gerente General en una pequeña sucursal de Brasil.

En este sitio hay muchos detalles.

Comenzaré con uno de los problemas más graves que el país tiene en estos momentos: LA PREPARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DE LA TAL LLAMADA LICITACIÓN DE LA HIDROVÍA.

Y es importante señalar que se debe comenzar la búsqueda de ERRORES POLÍTICOS con una nota de 2006, cuando los prácticos del Rio Paraná hicieron una reunión en el C.N. con la advertencia de que el país necesitaba en forma URGENTE, canales de navegación, no solo más profundos, sino también más ANCHOS.

Fue la revista de Raul Vaca Viviani (ahora Comex-online) que lo publicó.

Esta publicación MERECE UNA REPETICIÓN EN ESTOS MOMENTO TAN CONFUSOS.

Aquí está la primera clara prueba, que el país NO TIENE PLANIFICACIÓN, todo ha sido IMPROVISACIÓN: Un clarísimo problema, que se presentó en el 2006, nunca se trató debidamente y ha crecido en gravedad y ahora es un PROBLEMA DE DIFÍCIL SOLUCIÓN. Y en segundo lugar hay que leer lo que hizo la Bolsa de Comercio (B.C.R.) en agosto 2008, cuando la UNIREN informó públicamente que el Estado había entrado en conversaciones con HIDROVÍA S.A. para prolongar el contrato de concesión, que había iniciado en 1995 que vencería en 2013, hasta 2021.

Los detalles están muy claros en 3 P.P.T.s que se pueden encontrar en un artículo más abajo.

Allí se pueden encontrar las claras indicaciones, que ya se había comenzado a preparar un acto de CORRUPCIÓN.

Y después vino el evento en Smart Rivers, de 2015, donde se hizo un P.P.T. con importantes datos.

Y finalmente se debe leer un P.P.T. que se hizo en el evento anual de Ariel Amero de 2016. Todos aquellos P.P.T.s se pueden ver en claros artículos dentro de este sitio, pero para fácil referencia se hizo una lista de Links:

La **Bolsa de Comercio de Rosario** decidió a comenzar una acción y el día 8 de mayo 2008 organizó un seminario: OPTIMIZACIÓN OPERATIVA e INSTITUCIONAL DE LA HIDROVÍA y me invitó a preparar un PPT, lo que hice.

<http://www.antonioz.com.ar/doc/BCR-P.P.T.%2022.05.08-HidroviaSA-Extension-contrato.pdf>

Repetí el PPT con algunos agregados en el Timon Club.

[http://www.antonioz.com.ar/doc/Hidrovia\\_TimonClub.pdf](http://www.antonioz.com.ar/doc/Hidrovia_TimonClub.pdf)

También hice un PPT en la Audiencia Pública de UNIREN en febrero 2009.

[http://www.antonioz.com.ar/download/Hidrovia-audiencia-27.02.09\\_Barranqueras.pdf](http://www.antonioz.com.ar/download/Hidrovia-audiencia-27.02.09_Barranqueras.pdf)

En el año 2010 participé en el grupo de trabajo del S.S.P. y V.N., Ricardo Lujan, que había iniciado una en 2007 un excelente programa y que publicó en el 2008 un excelente libro, que todavía vale la pena leer: PLAN MAESTRO Y DIRECTOR DEL SISTEMA DE NAVEGACION TRONCAL. Visión Estratégica y Bases para su Formulación en el Rio Paraná.

Para este grupo de trabajo hice un PPT.

<http://www.antonioz.com.ar/doc/leer-mas-5-de-junio.pdf>

Con la intervención de Smart Rivers en EE.UU fui aceptado y pude hacer mi presentación. Me lo dieron en la sala 3, un pequeño local para 50 personas, mientras se hicieron presentaciones en la sala grande, como había crecido los árboles en el relleno que se hizo en Escobar para el atracadero de la regasificadora flotante, donde operaron después los buques gaseros. El PPT para el evento de Smart Rivers.

<http://www.antonioz.com.ar/doc/SmartRivers.pdf>

Invitado por el señor Ariel Armero, hice un PPT para su evento anual de 2016.

<http://www.antonioz.com.ar/doc/Parte%204%20Formular%20Politic%20Portuarias%20d el%20SEMINARIO%20de%20Puertos%20-%2014.10.2016%20%20VERSI%C3%93N%20FINAL.pdf>

Y a esta altura del relato, me permito repetir para los nuevos lectores, la historia cómo inmigré en 1956.

Llegué como 2° oficial de cubierta de un buque holandés y desembarqué para comenzar a trabajar en la Agencia Marítima Doderó, que me había ofrecido un atractivo puesto como asistente del Jefe de Puertos en la compañía de estibajes.

Un representante del Banco Holandés Unido me había convencido de que Argentina tenía un brillante futuro y que sería dentro de una década un país dentro de las 10 economías más fuertes del mundo.

Había tantas barras de oro en el Banco Central, que no cabían en las cajas fuertes y estaban en los pasillos en el sub-suelo.

Argentina tenía una muy buena calidad de vida y Buenos Aires era una ciudad europea en Sud América.

En la escuela náutica había aprendido en 1950 que Argentina tenía una excelente flota fluvial, que operaba en el Rio Paraguay/Paraná, con servicios para cargas y pasajeros, desde Corumbá en Brasil en el centro del continente hasta los puertos de Rosario y Buenos Aires.

Corumbá era un puerto fluvial muy importante para la exportación de mineral de manganeso, de Brasil y Bolivia, muy importante para la industria de acero de N. Europa. Ésta flota fluvial argentina fue de gran importancia para el desarrollo de una amplia zona de Sudamérica, cuando todavía no habían caminos y fue reconocida como una de las mejores del mundo.

También aprendí que Argentina tenía una respetada flota de ultramar, que competía con los armadores de Estados Unidos, Europa y Japón.

En la escuela náutica aprendí algunas cosas globales sobre Argentina, pero en 1956 aprendí con detalles en Doderó que Argentina había tenido un muy exitoso sistema original de puertos y de ferrocarriles, que en ambos casos estaba basado en concesiones privadas. Solo los puertos de Santa Fe y el puerto de Buenos Aires nacieron como puertos estatales.

Cuando se construyeron los muelles, se colocaron al mismo tiempo al lado del muelle, las vías del ferrocarril y se hicieron zonas de plazoletas para los vagones, usando la trocha ancha de 1676 mm.

Este sistema de una unidad de "Puerto y Ferrocarril" había sido muy exitoso en todo el país, pero el gran ejemplo fue el puerto de Rosario, que se tildó como el Chicago argentino. Pero había algo muy importante: Las empresas privadas solo hicieron los ferrocarriles en las zonas centrales, donde tendría una segura rentabilidad.

En la época de 1854 a 1930 las empresas privadas construyeron una densa red de ferrocarriles en la Argentina, pero ninguna tenía interés en desarrollar una red en el "pobre" Norte y Noroeste, porque no ofrecían garantías de inmediata rentabilidad. Y FUE EL ESTADO QUE LO HIZO y así nació la Empresa Ferrocarriles del Estado para desarrollar el NEA y NOA y las zonas del Oeste, que comenzó a operar con trocha de 1 m lo que ahora es el FFCC Belgrano.

(La trocha de 1 m es más barata para construir en zonas montañosas).

Es muy importante recordar la historia de este excelente Empresa Ferrocarriles del Estado, que tuvo gerencias como las mejores empresas privadas.

Hizo desvíos en todos los ingenios de azúcar, de plantaciones de porotos, de tabacaleros etc. Y fue esta empresa del Estado, que CREÓ LA RUTA DEL AZÚCAR.

¿Qué fue esa "Ruta de azúcar"?

El Ferrocarril del Estado, hizo un contrato con las empresas de navegación fluvial y se ocupaba del transporte de todo el trayecto desde los ingenios de azúcar en Jujuy, por ferrocarril hasta los puertos fluviales de Formosa y Barranqueras, para seguir con la empresa de transporte fluvial a los puertos de Rosario y Buenos Aires, tanto para cargas de exportación como de consumo interno, sin que los dueños de la carga necesitaban intervenir:

Una pura operación de un transporte intermodal, 1.500 km desde origen a destino, sin tocar un camión, CUANDO EL NOMBRE DE TRANSPORTE INTERMODAL NO EXISTÍA EN EL MUNDO.

Pero en 1942 terminó la concesión privada del muy exitoso puerto de Rosario y comenzó la primera era de CONFUSIÓN NACIONAL Y ACA SE DEBE SACAR LA PRIMERA LECCIÓN: En vez de PLANIFICAR, SE EMPEZÓ A IMPROVISAR.

En 1943 se creó por decreto 1860 la Dirección General de Navegación y Puertos, del Ministerio de Obras Públicas que fue encargada de la fiscalización de los puertos explotados por empresas particulares.

Por este decreto y el 10.059 del mismo año que fue ratificado en 1949 por la ley 13.895, se estableció que los puertos que operaban bajo concesiones PRECARIAS, pasarían a manos del Estado, sin cargo alguno, a partir de los quince años de su inicio, o antes, si el Gobierno Nacional declaraba su caducidad.

Con esto se dieron los primeros pasos hacia el estatismo total del sistema portuario.

Y en los años 1947 y 1949 se promulgaron una serie de leyes y decretos, algunas modificando lo establecido pocos meses antes.

Por la Ley 12.964 / 47, se creó la Administración General de Aduanas y Puertos.

El Decreto 1410 / 49 creando la Dirección General de Puertos y Vías Navegables.

Decreto 5852 / 49 que reestructuró la Administración General de Aduanas y Puertos y Decreto 8803 / 49 que modificó la estructura de la Dirección General de Puertos y Vías Navegables y creó tres organismos: La Dirección Nacional de Puertos, La Dirección Nacional de Aduana, La Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

Con el decreto 8803 se avanzó un paso más en el estatismo cuando se le dio a la Dirección Nacional de Puertos la administración y explotación de los puertos.

A partir de 1943, todas las leyes y decretos que se promulgaron limitaron las iniciativas privadas en el sector portuario.

Muchos que estudiaron la historia de los puertos argentinos opinan que, desde ese momento, se perdieron de vista los factores económicos y, con una política de centralización totalmente contraria a lo que pasaba en esa época en otras partes del mundo, comenzó la hegemonía del Puerto de Buenos Aires sobre el resto del país, no solamente para los movimientos de las mercaderías que en el lenguaje marítimo se llaman "carga general", sino también se lo quiso imponer para los embarques de cereales.

Los silos de granos en la Dársena D, los más grandes de Sud América, que nunca tuvieron su plena capacidad de embarques, están a poca distancia de la Avenida Santa Fé.

En 1956 se creó la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS. A.G.P.

En 1992 la A.G.P. fue liquidada, pues se concluyó que su historia demostraba claramente que había sido un elefante blanco, que había roto todo el cristal del sistema de Puertos y Vías Navegables, que el país supo fabricar.

Ahora se han dado por Decretos a la A.G.P. todas las responsabilidades que ha tenido en su momento más completo.

Esta SUGERENCIA DE BUSCAR LECCIONES EN LOS ACTOS DEL PASADO, MERECE UN PROFUNDO ANALISIS EN ESTOS MOMENTOS.