

PUERTOS MARITIMOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SU FUNCION ECONOMICA

POR PEDRO GONZALEZ PRIETO

RESUMEN

No es fácil precisar la serie de aspectos naturales y humanos que intervienen en las complejas actividades portuarias. En el presente trabajo se ha tratado de reunir aquella información estadística que permita establecer no sólo la importancia de los movimientos que se registran en los puertos considerados sino, en modo especial, destacar si los mismos cumplen una verdadera función económica.

La ubicación geográfica de los puertos, sus vías de comunicación y sus instalaciones pueden reunir, en algunos casos, condiciones y elementos técnicos eficientes para servir las necesidades de las áreas de influencia que enmarcan.

El análisis de los puertos en sí, del instrumental económico, de los rendimientos y de cómo se desplazan los bienes que se encuentran en los hinterlands respectivos, permiten establecer conclusiones no siempre favorables.

Las deficiencias que se apuntan, susceptibles de superar, son las que influyen actualmente en forma negativa e impiden que los puertos estén en consonancia con la función económica de les corresponde.

ABSTRACT

The sea ports of the Province of Buenos Aires and their economic importance

It is not too easy to define accurately the numerous natural and human factors relevant for the complex sea port activities. In the present study, the author has tried to draw together all statistical data needed not only to define the importance of the traffic of these ports, but, in a special way, to find out whether the ports are filling an actual economic function.

The geographical situation of the ports, their ways of transportation and their facilities may show in several cases, technical conditions and elements useful for satisfying the necessities of their hinterlands.

The analysis of the ports in themselves, of their economic conditions, of their efficiency and the traffic of the goods produced in their zone of influence, allow to find out not always favourable conclusions.

The defects which the author denounces may be corrected. For now, they have a negative influence and prevent the ports to comply with their normal economic function.

- La importancia y complejidad del tema, excede en mucho al tiempo fijado para la realización del presente trabajo. La carencia casi total de una bibliografía específica y actualizada y, más aún, de una información estadística impresa, han determinado que tuviera que recoger en los propios centros de interés los elementos necesarios a los fines perseguidos.

El logro no fue siempre fácil y lo común fue encontrar dificultades derivadas de la falta de sistematización en los datos que pude obtener en las diversas fuentes. Los mismos fueron trabajados en base al plan de desarrollo que me fijé previamente, a fin de lograr la afirmación positiva numérica que ratificara o rectificara lo que muchas veces se da por conocido, pero que es necesario señalar en forma concreta y con el concurso del dato veraz y objetivo. Es por ello que no abusaré en el texto de datos estadísticos, que tornarían quizá demasiado árido el enfoque que realizo, pero que tiene en los cuadros y gráficos que acompaño, el testimonio preciso y claro sobre el que se asientan las manifestaciones sostenidas.

Ellos constituyen parte del texto y a fin de mantener unidad en el mismo, los he colocado al final de cada aspecto que trato, no como una simple relación numérica fría sino como informaciones y conclusiones elaboradas a los fines del presente trabajo. Las circunstancias apuntadas al principio, me han impedido completar y ampliar otras cuestiones que no agrego en esta oportunidad, pero que me alientan a proseguir la tarea, para no incurrir en errores o formular apreciaciones derivadas de esa información incompleta.

COSTA MARITIMA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Se extiende el litoral marítimo bonaerense en una longitud de 1.280 km de costas arenosas, en las que predomina una cadena de médanos, algunos de formación reciente y otros más antiguos.

Presentan los primeros un carácter árido, que contrasta muy poco con la escasa vegetación que encontramos en los segundos. La acción combinada del viento y el trabajo mecánico que realizan las olas del mar sobre la playa son los que confieren una particularidad a los médanos recientes, convirtiéndolos en formaciones movedizas, que otorgan una fisonomía cambiante al paisaje, pero sin alterar sus rasgos peculiares. Dichas formaciones son la causa de que se originen pequeñas depresiones húmedas, motivadas por la acumulación de las aguas pluviales, pero cuya evaporación rápida hace que normalmente el litoral presente un aspecto monótono y casi desértico.

No hay puntos de referencia que puedan considerarse como elementos básicos y que incluso sirvan de ayuda a la navegación, por lo que la costa requiere un balizamiento preciso, que no siempre se suele encontrar.

La cadena medanosa experimenta una ligera alteración en la zona de la laguna de Mar Chiquita, la que mantiene una comunicación con el mar, forzada por las lluvias abundantes. La zona presenta numerosos bañados por la acumulación de aguas provenientes de las lluvias, que son las que alimentan a la laguna y le otorgan el carácter dulce y verdoso de sus aguas, provocando alteraciones en su nivel de profundidad. Pese a que ésta no sobrepasa los 5 metros, se pensó, sin embargo, hace unos diez años atrás, en convertir a la laguna en un puerto y apostadero con capacidad para 200 embarcaciones de ultramar sobre la base de un dragado profundo y una comunicación amplia con el litoral. Tal situación reportaría la ventaja de contar con un puerto de fácil operatividad, de acceso directo a profundidades que facilitarían el desplazamiento de naves de gran calado y de resguardo seguro, por ser mínima la acción de las mareas.

Desde Mar Chiquita, la costa pierde su carácter arenoso y aparecen cañadones como el Vivoratá, Santa Elena y Camet, que quiebran un tanto la monotonía imperante.

En las proximidades de Mar del Plata, comienzan a aparecer acantilados rocosos, testimonios de las últimas estribaciones de la sierra de Tandilia. La irregularidad de la costa nos indica una diferente resistencia de los materiales que la integran y una sedimentación provocada por las escolleras existentes, que modificaron el régimen natural de depósito de las arenas.

Desde Mar del Plata hasta Miramar, la costa es barrancosa, de 10 a 25 metros de altura, con cadenas medanosas y rala vegetación natural. Una serie de pequeños arroyos, como el Lobería, Chapadmalal, Seco, Durazno y Brusquitas, otorgan una diferencia a esa regularidad costera. Presenta ésta, playas amplias, escasa profundidad y declive suave que reciben con cierta irregularidad algunos pequeños cursos de agua, como el de la Totorá, la Ballena, Bajo Hondo, Cortadera, Pescado, Las Nutrias, el Moro, y finalmente el río Quequén Grande, que se destaca por su caudal e importancia resultante de la utilización que se ha efectuado para la instalación portuaria.

Predomina la playa de arena fina, con mucha materia en suspensión hasta la zona de Monte Hermoso, en la que la misma cambia de aspecto al aflorar mantos rocosos debidos a la acción fuerte y persistente de los vientos sur y del embate de las olas, pero sin dejar de mostrar el mismo aspecto medanoso con formaciones que llegan

hasta la altura de 25 metros. Como rasgo peculiar del carácter que predomina a lo largo de la costa que venimos considerando, encontramos también en este tramo una serie de arroyos, como el Zabala, Cristiano Muerto, Claromecó, Tres Arroyos, Quequén Salado y Sauce Grande. Esta uniformidad del litoral, que interrumpe con las Bahías Blanca, Falsa y Verde, que constituyen una serie de islas bajas y anegadizas, que alternan con numerosos bancos, entre los que corren diversos y tortuosos canales naturales. Desde Monte Hermoso hasta Punta Laberinto se presenta una costa más baja que las anteriores y con las mismas formaciones medanosas, las que en algunos casos han sido fijadas artificialmente como se distingue en Puerto Belgrano.

Bancos y bajos fondos forman la barra de Bahía Blanca, que se prolonga hacia el interior por más de 60 kilómetros, constituyendo la gran depresión del mismo nombre, en la que se encuentran isletas rodeadas de cangrejales y terrenos pantanosos, que periódicamente son cubiertos por las aguas, y que por lo tanto las tornan prácticamente inhabitables, salvo la de Trinidad, que por su mayor altura sobre el nivel del mar, unos 20 metros, permite la explotación ganadera en pequeña escala.

La serie de islas como Zuraita, Embudo, Trinidad, Wood, Bermejo, Ariadna y Verde son muy imprecisas en sus límites por las fluctuaciones que provocan las mareas, lo que hace que las mismas y los bancos constituyan elementos peligrosos para la navegación, cuya operatividad más segura está condicionada a la existencia de mareas altas al entrar o salir de los puertos interiores.

Desde aquí hasta las bocas del Río Colorado la costa presenta el mismo aspecto, sucediéndose los médanos, bancos y cangrejales casi sin interrupción, y confiriendo estos dos últimos un tipo costero más complicado por la aparición de islotes y entradas del mar, que configuran falsas bahías.

En este sector se destaca la bahía Anegada, de casi 130 km² de superficie y que por su forma alargada se confunde con los aluviones del delta inferior del Río Colorado, el que crea aún más dificultad al cambiar su rumbo originario en la desembocadura y volcar sus aguas al océano por medio del brazo llamado El Zanjón. Al norte de esta formación se encuentra la bahía Unión, que ofrece abrigo para pequeñas embarcaciones.

Los contornos del litoral marino son imprecisos, a consecuencia del tipo de costa baja y anegada y de la existencia de pequeñas islas, como la de Los Riachos, Flamento, Del Sud, Gama y Los Césares. Al sur de la bahía Anegada se encuentra la de San Blas, con un pequeño refugio denominado Puerto San Blas.

El paisaje no ofrece situaciones cambiantes y sí, por el contrario, la resultante de la acción de las mareas y vientos del sur, ya que éstos aumentan la amplitud de aquélla, y hace que cubran en algunos casos y dejen aparecer en otros una serie de islotes y bancos, sobre los que trabajan las corrientes.

LOS PUERTOS MARITIMOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

En la longitud del litoral, cuyo análisis hemos efectuado rápidamente, pero que nos permite ubicarnos en torno a las características principales del mismo, se encuentran ubicados una serie de puertos surgidos por distintas causas y que ostentan en la actualidad los rasgos peculiares que les dieron origen y que en otros casos han transformado para responder a otras necesidades.

Se alinean en la costa marítima bonaerense, los puertos de Mar del Plata, Quequén (muelle Necochea), y el sistema portuario de Bahía Blanca integrado por Puerto Rosales (ex Arroyo Parejas), Ingeniero White, con sus diversas secciones, Puerto Galván y Muelle Cuatros.

Dada la índole de este trabajo escapa a la consideración del mismo Puerto Belgrano, teniendo en cuenta su carácter militar y ser asiento de la Base Naval del mismo nombre, que responde en su actividad a funciones específicas ajenas al marco económico. En idéntica situación se encuentra Puerto Rosales que pasó a depender de Puerto Belgrano en el año 1947 y que hasta entonces registró escasa actividad, debido a problemas de orden técnico y carencia de instalaciones adecuadas.

FUNCION ECONOMICA DE LOS PUERTOS

Es evidente que no se puede considerar a los puertos como meros elementos desvinculados del quehacer complejo que debe girar en torno a los mismos. El análisis de la actividad portuaria no debe limitarse a la sola consideración del puerto en sí, como elemento recaudador por los servicios que presta, sino que deben entrar en juego las múltiples facetas que en forma coordinada señalen un desarrollo armónico y efectivo.

No podemos medir la importancia de un puerto sólo en mérito a lo que él signifique estadísticamente en materia de movimiento, ya sea en forma comparativa o individual, puesto que ello no nos daría una relación concreta acerca de la forma y en qué condiciones se obtienen tales registros.

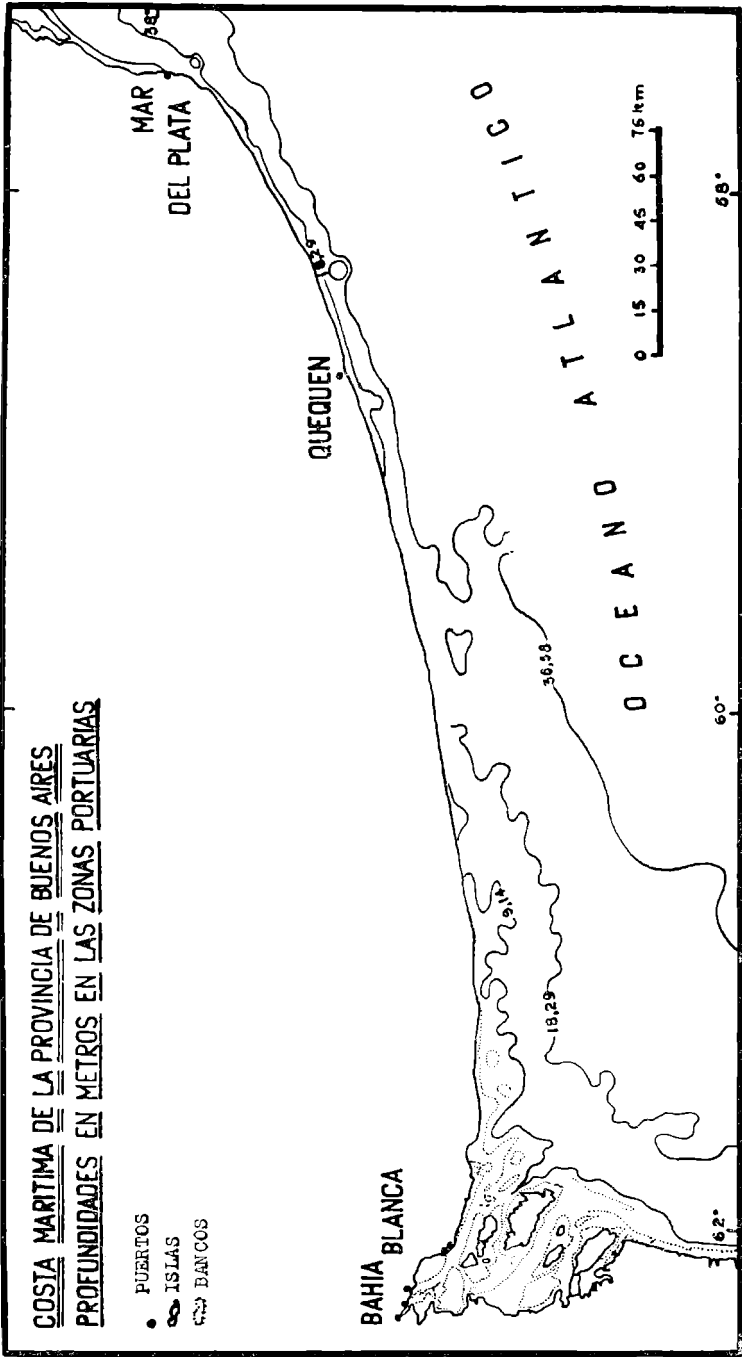
Puede ser un puerto vía única a la que obligadamente tengan que afluir productos en busca de entrada o de salida, y ello lo ubique en una situación de primacía, la que resaltaré si es que sólo consideramos en forma aislada el tráfico que se opera. Estaríamos así frente a un hecho motivado por circunstancias especiales y que al adentrarnos, en lo que hace a su mecanismo funcional, podrían surgir fallas o desequilibrios que en última instancia repercutirían sobre la propia actividad económica que desarrolla.

El análisis pormenorizado del por qué y cómo se efectúa esa actividad portuaria nos pondrá frente a situaciones en las que será fácil comprobar sus deficiencias o bondades, con un criterio que va más allá del mero acto registrador de las operaciones específicas del puerto. No puede considerarse a éste como un simple eslabón en el proceso de comercialización de productos, puesto que los factores que entran en juego son mucho más amplios y deben conjugarse armónicamente.

El puerto determina una zona de influencia cuyas necesidades debe servir, máxime en aquellos casos en que los bienes productivos requieren una canalización por esa vía hacia mercados distantes, lo que obliga a contar con los elementos adecuados que permitan satisfacer tales requerimientos. Las instalaciones deben poseer un grado de adaptabilidad y eficiencia que las coloque en situación de poder responder al tipo de tráfico capaz de satisfacer técnica y económicamente el manipuleo que esos bienes determinan. Sucede a menudo que el hinterland del puerto experimenta variaciones impuestas muchas veces por intereses extraños y otras por aspectos específicos del propio puerto, lo que en última instancia ambos casos influyen negativamente sobre éste y sobre el costo de los bienes al ser desplazados, para cumplir la misma función, a distancias superiores a las normales.

Dentro del mecanismo portuario juegan un papel fundamental las vías troncales y convergentes que lo comunican con su interior. No menos importante es la comunicación del puerto con el exterior. La accesibilidad es factor de suma importancia en lo que hace a la rapidez y eficiencia con que deben moverse los medios que conectan los centros productores y de consumo que tienen al puerto como elemento intermedio.

El acceso y terminal de las naves que operan debe responder a un máximo de facilidades y seguridad que permitan la rapidez de las operaciones, por la incidencia resultante de las mismas en el costo total de las mercaderías transportadas. En idéntica situación se colocan los medios de transporte terrestre por constituir soportes indispensables y complementario de la actividad portuaria. El trazado de las vías que conectan al puerto, su estado y las unidades que las



utilizan, son elementos ponderables por su reflejo en costos y regularidad en los transportes de cargas.

Los elementos anteriores se integran con el factor humano, teniendo en cuenta el papel importante que juega en lo que hace al rendimiento de la mano de obra y problemas derivados, por la participación que le cabe a la misma en las diversas actividades portuarias.

Todas estas reflexiones nos obligan a considerar a los puertos desde el punto de vista técnico, del instrumental que le sirve de soporte y de su accionar interno, para llegar a establecer en qué medida llegan a cumplir su función económica. Tales aspectos son los que se tomarán en cuenta al analizar en forma particular, por las distintas implicancias que los mismos tienen, los puertos objeto del presente trabajo y que por la finalidad del mismo no justifica establecer grados comparativos.

ORIGEN DE LOS EMPLAZAMIENTOS PORTUARIOS

La natural ocupación humana de las ricas tierras de la Provincia de Buenos Aires y el avance paulatino de las vías de comunicación, son aspectos que gravitan en forma decisiva para la instalación de las entonces pequeñas instalaciones portuarias, que en la mayoría de los casos se vinculan entonces a los propios intereses de las empresas ferrocarrileras. Son éstas, como en el caso de los puertos bahienses, las que primero comienzan a emplear esos lugares para entrar los materiales que sirvan a la construcción de sus redes, las que luego conectarán el interior con esos lugares de salida. La evolución en el movimiento posterior que se observa en los puertos nos indica en éstos un papel distinto al que tuvieron en la primera época, ya que es fácil observar cómo de puertos importadores se convierten en exportadores e incluso se notan diferencias en lo que hace a los productos que buscan sus salidas al exterior. Esa influencia ferroviaria queda demostrada con mayor intensidad en el puerto de Bahía Blanca al ser nudo convergente de diversos ramales y en la adaptabilidad de sus instalaciones para que operen tales medios de transporte.

MAR DEL PLATA

Al entrar en los últimos 25 años del siglo anterior las precarias instalaciones de Mar del Plata son destinadas al embarque de productos de la ganadería proveniente de los saladeros vecinos. La desaparición de éstos, como consecuencia del desarrollo de la indus-

tria frigorífica en torno a la zona de Buenos Aires, va menguando paulatinamente la actividad de los saladeros y ello se refleja en el propio movimiento portuario.

Las puntas de rieles, del entonces Ferrocarril Sud, en Chascomús Maipú, Dolores y la llegada del ferrocarril a Mar del Plata en 1876, despiertan el interés en conectar los productivos centros agrícolas con un lugar de salida y es entonces cuando vuelven a activarse las presentaciones de particulares en procura de la concesión correspondiente.

La amplitud y costo de los planes propuestas y la carencia de fondos determinan más de un fracaso, hasta que finalmente a partir de 1912 se inician las obras con ritmo efectivo. Las mismas son utilizadas parcialmente por servicios de cabotaje a partir de 1922, alcanzando de inmediato significativos registros en la exportación de cereales que aprovechan las ventajas derivadas de la escasa distancia de la zona productora a la de embarque y que no excedan los 100 kilómetros.

La actividad que se inicia a partir de entonces cambia fundamentalmente el carácter de los rubros que predominaron en su etapa inicial, ya que de puerto exportador de productos ganaderos se convierte en lugar de salida de bienes derivados de la agricultura con desaparición total de los primeros.

ACCESO MARÍTIMO.

Las profundidades que se encuentran en la zona de acceso inmediato al puerto, hacen que su operabilidad se vea notablemente favorecida, y contribuya en gran parte a las ventajas que puede ostentar justificando su construcción en playas de arena. Es bien sabido que tal tipo de instalaciones portuarias, sumamente costosa y de difícil mantenimiento, tiene asidero cuando una importancia económica manifiesta responde a tales inversiones.

Pero si bien las grandes profundidades que se encuentran de inmediato constituyen un elemento de ponderable valor, es probable que el mismo disminuya en importancia si se lo compara con las dificultades que ocasiona la entrada a puerto y su fondeadero.

La fuerza de la corriente forma sobre la escollera sur un embancamiento extenso, determinando un banco en la entrada que requiere un dragado periódico. La obstrucción que produce el banco en la boca de entrada obliga a giros y maniobras peligrosas, de las que no están exentos incluso los propios barcos pesqueros por efecto de las rompientes.

A la acción de las mareas se unen los vientos dominantes del S.E. y S.O. que provocan temporales. El del NE. es de menor intensidad

pero de mayor frecuencia y tiene la entrada directa al puerto por soplar en la misma dirección en que está orientada la boca y carecer de obstáculos que amengüen su influencia.

La salida o entrada de barco en tales condiciones es difícil y peligrosa, la que aumenta y se prolonga en días de espera cuando predominan los temporales. Las maniobras nocturnas sólo se realizan en forma excepcional, ya que a las circunstancias anteriormente citadas hay que agregar la carencia de un balizamiento adecuado, insuficiente de cubrir con las dos señales luminosas que se encuentran en la iniciación de las escolleras de la boca.

Las operaciones de dragado no son todo lo efectivas para lograr disminuir el aumento creciente del banco y ello se debe en parte a que las dos unidades con que se cuenta, muy antiguas y sujetas a largas reparaciones, deben cumplir idéntica tarea en el Puerto de Quequén, disminuyendo su utilización anual en un 50 por ciento del tiempo necesario para una labor eficiente. A pesar de la profundidad que se encuentra de inmediato, la existencia del banco obliga a esperar mareas favorables para que puedan operar los barcos de 27 a 28 pies de calado, notándose en esto una disminución con respecto al calado de años anteriores que permitían el ingreso de embarcaciones de 30 a 31 pies.

CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO.

Las características y pobre utilaje de este puerto ven menguadas incluso sus posibilidades en el tráfico comercial al reducirse la longitud de muelles que ahora ocupan en forma permanente y exclusiva unidades navales y de Gas del Estado.

No ofrecen un utilaje eficiente y la capacidad operativa en los muelles queda reducida a 4 embarcaciones.

La escasa longitud de muelle provoca dificultades en los barcos que deben efectuar sus cargas o descargas, los que al carecer de sitio deben permanecer fuera de la rada, o por el contrario, cuando existe disponibilidad se producen interferencias dado que operan en los mismos lugares los barcos petroleros y los que embarcan cereales, no existiendo prioridad de ningún tipo y condicionándose la utilización del muelle a la llegada correspondiente.

A la disminución paulatina de su calado, hay que agregar la calificación de puerto peligroso debido al poco abrigo que ofrece y al mar de fondo que provoca movimientos en las naves amarradas e impide su atraque en segunda andana, además de la rotura de las amarras.

A pesar del uso obligatorio de remolcador las unidades con que se cuenta no ofrece regularidad ni eficiencia en sus servicios. Similar situación puede señalarse con respecto a dos dragas existentes por sus largos períodos de inactividad y costosas reparaciones. Las mismas no están afectadas a uso exclusivo de este puerto, ya que deben cubrir también las necesidades del de Quequén, lo que disminuye aún más su grado de rendimiento.

La provisión de combustibles a las naves se efectúa sin inconvenientes, situación que se presenta en igual modo en lo que se refiere al abastecimiento de agua potable, que si bien es abundante, no guarda relación con la capacidad conductiva de las cañerías para atender en forma satisfactoria las necesidades de las naves.

De los servicios y tasas fijas que deben abonar los barcos en concepto de entrada, permanencia y salida, el derecho a remolque insume más del 50 por ciento lo que eleva notablemente los gastos totales comparativamente con el que normalmente se abona en puertos de cuarta categoría como es el de Mar del Plata.

Teniendo en cuenta el tipo de movimiento que registra el puerto es evidente que no dispone de la capacidad de almacenaje e instalaciones adaptables a un tipo de mercancía que exige estar a resguardo de las inclemencias del tiempo y de agentes extraños que resientan su calidad.

No hay duda que la instalación y mantenimiento del puerto requiere fuertes inversiones al estar construidos sobre playas de arena, de condición natural muy difícil, y cuyas sumas invertidas en este aspecto debieran mantener una relación con la capacidad operativa y utilaje indispensable, para que estos contrarresten los efectos negativos citados.

El promedio anual de buques de ultramar que operan en este puerto y cuyo máximo es de 4 unidades, constituyen el mejor índice de la poca afluencia de embarcaciones de este tipo y que contrasta en cambio con los resultantes de las de cabotaje, con promedios mensuales superiores a 100 entradas. El menor porte de éstas y la posibilidad de efectuar sus atraques en las dársenas correspondientes, permiten señalar al puerto de Mar del Plata, como carente de condiciones para ampliar su tráfico con vistas a un mayor desarrollo en las actividades de ultramar, si es que se mantienen las actuales condiciones en lo que se refiere al número de sitios habilitados y del utilaje correspondiente que no otorgan una celeridad y eficiencia a tono con las operaciones que impone todo tráfico portuario.

CUADRO 1
Características y utilaje

Longitud de muelles	1.560 metros
Galpones para almacenaje de mercaderías....	9.400 m ² superficie cubierta
Grúas y guinchos.....	Uno (1) fijo de 20 Tn. Una (1) flotante de 40 Tn. (re- ducido su poder a 20 Tn.)
Abastecimiento de agua.....	Existe
Abastecimiento de combustibles	Se cuenta con instalaciones adecuadas
Reparaciones : se efectúan arreglos menores, no hay dique seco, contándose con un baradero ubicado en la dársena de cabotaje.	
Longitud de vías férreas en los muelles : 15.000 metros	
Practicaje : obligatorio en puerto	
Remolque : obligatorio en puerto. Existen dos unidades.	
Draga : no se dispone en forma permanente.	
Calado máximo : admite buques de 30 pies de calado.	
Mareas : amplitud máxima absoluta : 1,70 metros. amplitud mínima absoluta : 0,16 metros.	

CUADRO 2

**Concepto y porcentaje sobre el total que debe abonar un buque de ultramar
de 3.822 toneladas de registro neto y de 28 pies de calado por entrada, salida
y uso de nuestro puerto durante nueve (9) días**

Concepto	m\$u	%
Uso de puerto.....	5.172	5
Derecho a la navegación	1.866	2
Remolque	59.300	53
Practicaje	14.000	12
Varios.....	32.100	28
Total.....	112.438	100

CUADRO 3
Buques de ultramar entrados y tonelaje neto. Años 1959-1963

Año	Número de buques de ultr. entrados	Tonelaje de registro neto
1959	17	72.734
1960	31	105.309
1961	10	41.201
1962	28	180.821
1963	50	214.887
Total	136	614.952

CUADRO 4
Buques de ultramar entrados y tonelaje de registro neto
Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total de buques entrados	136
Promedio anual de buques entrados	27
Año de mayor entrada	1963
Año de menor entrada	1961
Mayor entrada anual	50
Menor entrada anual	10
Diferencia entre el año de mayor y menor entrada ...	40
Promedio mensual de buques entrados	2
Total tonelaje de registro neto	614.952
Promedio anual de tonelaje de registro neto	127.190
Año de mayor tonelaje de registro neto	1963
Año de menor tonelaje de registro neto	1961
Mayor tonelaje de registro neto anual	214.887
Menor tonelaje de registro neto anual	41.201
Diferencia entre el año de mayor y menor tonelaje de registro neto	173.686
Promedio mensual de tonelaje de registro neto	10.249

CUADRO 5
Buques de cabotaje entrados y tonelaje de registro neto. Años 1959-1963

Año	Número de buques entrados	Tonelaje de registro neto
1959	942	295.755
1960	1.218	361.835
1961	1.241	221.448
1962	1.335	259.813
1963	1.526	314.956
Total	6.262	1.453.807

CUADRO 6

**Buques de cabotaje entrados y tonelaje de registro neto
Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963**

Total de buques entrados	6.262
Promedio anual de buques entrados	1.252
Año de mayor entrada	1963
Año de menor entrada	1959
Mayor entrada anual	1.526
Menor entrada anual	942
Diferencia entre el año de mayor y menor entrada ..	584
Promedio mensual de buques entrados	104
Total tonelaje de registro neto	1.453.807
Promedio anual de tonelaje de registro neto	290.761
Año de mayor tonelaje de registro neto	1960
Año de menor tonelaje de registro neto	1961
Mayor tonelaje de registro neto anual	361.835
Menor tonelaje de registro neto anual	221.448
Diferencia entre el año de mayor y menor tonelaje de registro neto	140.387
Promedio mensual de tonelaje de registro neto	24.230

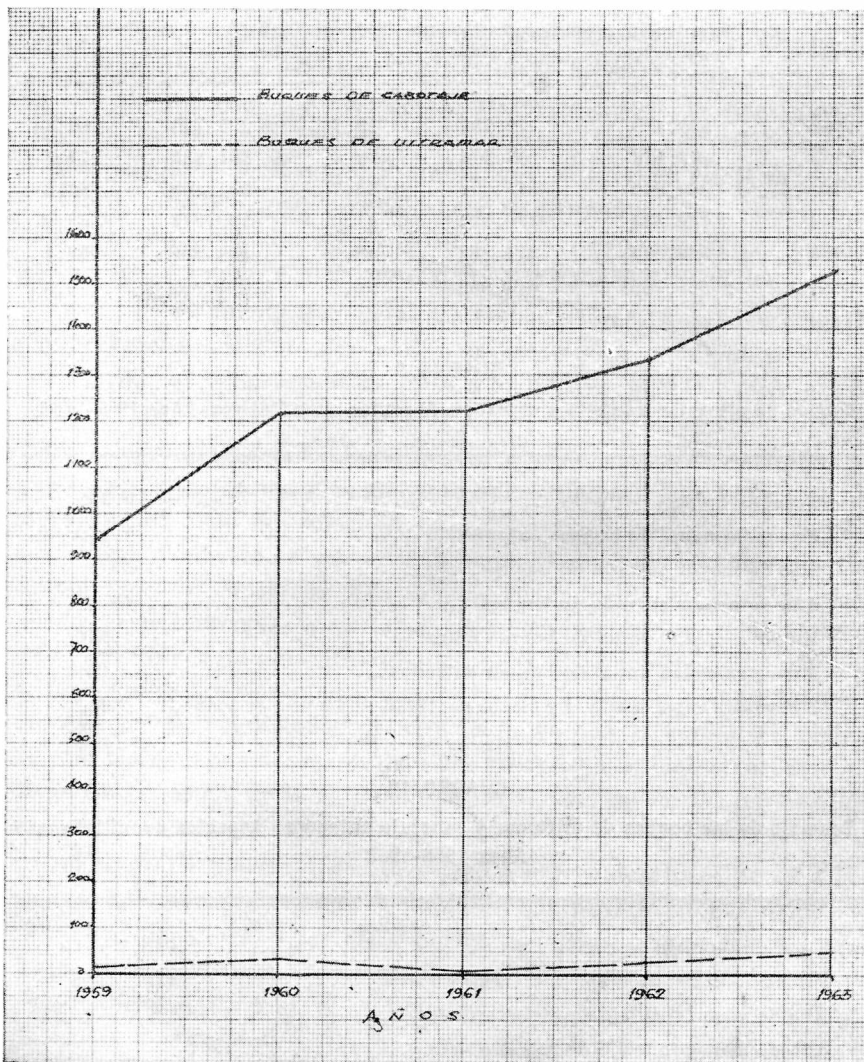
CUADRO 7

**Total de buques de ultramar y cabotaje entrados y porcentajes respectivos
Años 1959-1963**

Año	Total de buques entrados	Buques de ultramar	%	Buques de cabotaje	%
1959	959	17	1,77	942	98,23
1960	1.249	31	2,84	1.218	97,52
1961	1.251	10	0,79	1.241	99,21
1962	1.363	28	2,06	1.335	97,94
1963	1.576	50	3,18	1.526	96,82
Total . . .	6.398	136	2,13	6.262	97,87

MAR DEL PLATA

Buques de ultramar y de cabotaje entrados



CUADRO 8

Total de tonelaje de registro neto de buques de ultramar y cabotaje entrados y porcentaje respectivo. Años 1959-1963

Año	Total tonelaje Registro neto	Registro neto buques ultramar	%	Registro neto buques cabotaje	%
1959	368.489	72.734	19,7	295.755	80,3
1960	467.144	105.309	22,6	361.835	77,4
1961	262.649	41.201	15,7	221.448	84,3
1962	440.634	180.821	41,0	259.813	59,0
1963	529.843	214.887	40,6	314.956	59,4
Total	2.068.759	614.952	29,7	1.453.807	70,3

CUADRO 9

Buques de ultramar y cabotaje entrados. Aspectos cuantitativos. Años 1959-1963

Total de buques entrados	6.398
Promedio anual de buques entrados	1.279
Año de mayor entrada de buques	1963
Año de menor entrada de buques	1959
Mayor cantidad anual de buques entrados	1.576
Menor cantidad anual de buques entrados	959
Diferencia entre la mayor y menor cantidad de buques entrados	617

CUADRO 10

Tonelaje de los buques de ultramar y cabotaje entrados. Aspectos cuantitativos Años 1959-1963

Total de tonelaje de registro neto	2.068.759 Tn
Promedio anual de tonelaje de registro neto	413.751 »
Año de mayor tonelaje de registro neto	1963
Año de menor tonelaje de registro neto	1961
Mayor tonelaje de registro neto anual	529.843 »
Menor tonelaje de registro neto anual	262.649 »
Diferencia entre el mayor y menor tonelaje de registro neto	267.194 »

PESCA.

Los registros cada vez más crecientes de la pesca costera y de altura, limitando muchas veces su producción por circunstancias extrañas que derivan de la denominada pesca "a tarifa" o "a pedido", colocan al puerto de Mar del Plata en situación de evidente primacía con respecto a las demás regiones pesqueras productoras.

Es evidente que a partir de 1960 la pesca de altura comienza a superar cada vez con más acentuada diferencia, a los registros que se obtienen en la pesca costera. Tal situación tiene su reflejo en el marco portuario de Mar del Plata ya que, si bien es cierto la pesca de altura aumenta proporcionalmente su producción con menor número de unidades, ello no significa en el orden comparativo que la pesca costera tienda a disminuir y así lo ratifican sus totales.

Teniendo en cuenta que todas las embarcaciones tienen su asiento natural en el fondeadero destinado a tal efecto, es conveniente analizar la situación que se presenta en estos momentos y la que puede originarse en un futuro inmediato.

La producción trimestral nos señala que es el cuarto trimestre al que corresponde la más elevada producción en relación con las que se logran en el resto del año. Al intensificarse la actividad, se tiende a agudizar el problema que crea la carencia de fondeaderos aptos en comodidades y superficie disponible. El reducido espacio en que permanecen amarradas o ancladas las pequeñas lanchas de pesca costera, ocasiona evidentes dificultades para el desplazamiento de las mismas en su interior y en busca de la salida del puerto. El fondeadero no ofrece condiciones de seguridad, ya que es común el hecho de que las embarcaciones rompan sus amarras o se embistan entre sí como consecuencia de la agitación de las aguas provocadas por el mar de fondo.

Operando en muelles diferentes los 35 barcos de altura de 20 a 35 metros de eslora, y en uno común los 38 trawlers chicos de 16 a 18 metros de eslora, y las 160 lanchas pequeñas —cuyo movimiento diario es de un 50 %—, indican una actividad que debe tener en las instalaciones portuarias el complemento que le otorgue la máxima eficiencia y seguridad.

Al arribar las embarcaciones con un producto fácilmente perecedero y que no llega preparado para soportar largas demoras antes de ser destinado a los centros de consumo, debe sin embargo sufrir esperas de más de 4 horas para la descarga por no tener sitio en los muelles. Este problema se agudiza aún más en los meses de mayor registro trimestral, que precisamente coinciden con los meses de más elevada temperatura. A ello se agrega el agravante de un insuficiente

suministro de agua potable y la carencia de elementos mecánicos que permitan el rápido manipuleo en la banquina hasta su carga en el camión que lo transportará hacia el lugar de destino. Todas estas operaciones deben efectuarse con intervención de mano de obra, que no sólo aumenta los costos correspondientes, sino que al limitar su jornada de trabajo a horarios fijos crea dificultades a las lanchas que llegan fuera del mismo o que no han podido efectuar su descarga en tiempo por no tener sitio. La alternativa es exponerse a perder el producto o tener que abonar jornales por encima de lo habitual, que en este manipuleo desde banquina hasta el automotor oscila en \$ 20 por cajón.

Si bien aquí las dificultades por la carencia de sitio para la descarga suelen ser subsanadas merced a la buena voluntad de los patronos de las embarcaciones, no sucede lo mismo para el caso de los trawlers de pesca de altura, puesto que al tener que atracar en la dársena de cabotaje, obligatoriamente y por calado, los sitios deben ser solicitados previamente y no siempre cuentan con ellos al estar ocupados por embarcaciones dedicadas a otro tipo de actividad. El manipuleo de productos variados y del más diverso origen en lugares comunes provoca desde ya sus dificultades, que pueden perjudicar a ambos por igual.

El análisis nos coloca frente a hechos cuya solución debe ser encarada tratando de lograr en forma eficiente y económica el mismo nivel que traducen los altos porcentajes de la producción pesquera total que brinda Mar del Plata y que se justifica por los numerosos y variados recursos con que cuenta su litoral.

Como resultado de esta explotación pesquera se ha instalado en la zona portuaria, en lugar próximo donde funciona la Junta Nacional de Granos y Elevadores unas pequeñas industrias de harina de pescado, cuya producción utiliza el transporte automotor para su traslado a la Capital Federal.

CUADRO 11

Pesca costera por especie y por año en kilogramos. Años 1959-1963

Especies	1959	1960	1961	1962	1963
Anchoa.....	949.360	724.160	1.169.300	1.645.100	1.535.920
Achoita.....	10.138.880	11.130.980	10.082.500	6.541.900	11.763.690
Bacota.....	5.570	10.261	1.900		6.460
Bagre.....	480	1.920			80
Besno.....	1.678.880	1.511.120	1.268.300	1.272.500	1.629.600
Bonito.....	334.640	215.320	14.100	224.800	607.520
Brótola.....	39.560	69.160	64.700	45.000	14.800

CUADRO 11 (Conclusión)

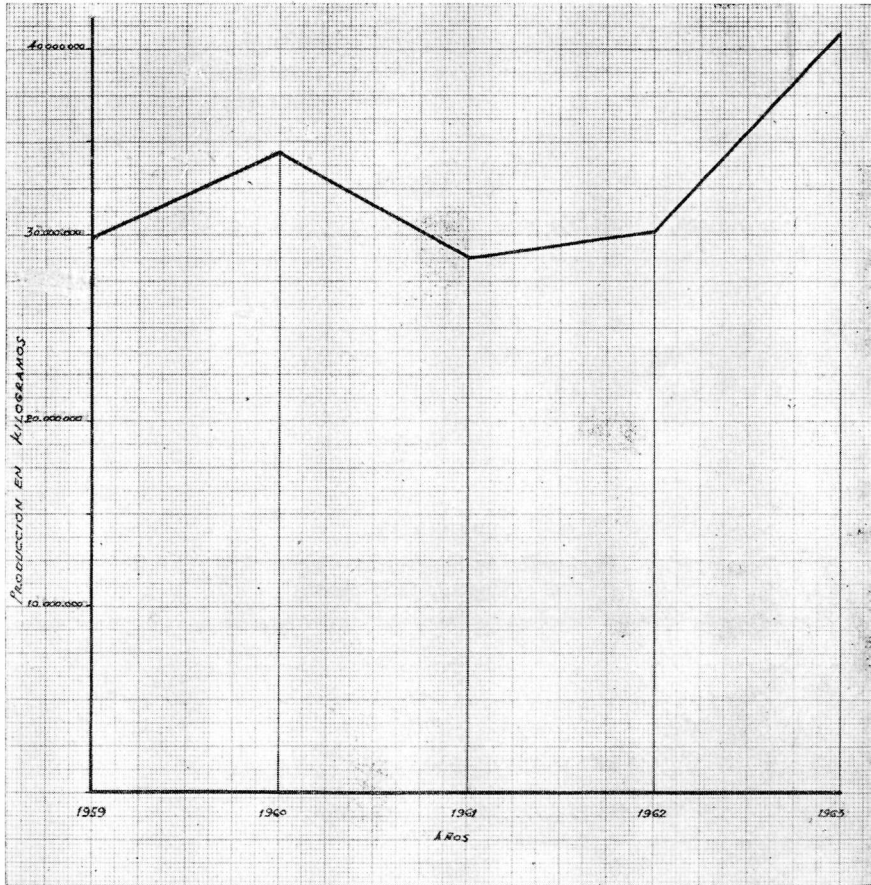
Especies	1959	1960	1961	1962	1963
Caballa	9.314.960	13.548.720	9.082.300	7.920.200	10.583.800
Calamar	41.480	13.240	100	16.800	320
Calamarete.....	32.165	68.800	100.500	151.700	42.560
Camarón.....		21.910	288.800	51.100	59.255
Cangrejo	7.720	8.920	14.000	600	9.120
Caracol.....	9.800	19.880	13.600	10.100	1.160
Castañeta.....	231.400	182.360	286.200	2.511.300	2.514.800
Congrio	29.600	30.560	45.000	28.600	19.440
Cornalito	820.360	928.160	1.386.900	808.400	1.283.480
Corvina.....	630.880	844.360	852.000	812.000	779.440
Gatuzo	417.480	548.160	410.700	2.199.000	2.915.120
Jurel.....	139.600	206.680	115.800	443.500	308.440
Lacha	36.520	56.360	4.700		
Langostino.....	22.225	5.670	138.600	24.600	
Lenguado.....	86.720	158.760	226.600	211.100	240.120
Lisa.....	80				
Luna.....	280				40
Mejillón	114.520	90.520	56.600	81.600	4.200
Melva.....	7.240	1.600			
Merluza.....		2.040		61.300	88.160
Mero.....	135.400	108.240	112.500	228.800	142.960
Mojarrita.....	800	2.280	1.500		440
Palometa.....	81.280	91.040	46.000	69.700	66.040
Pargo.....	373.240	494.000	359.700	1.326.700	1.937.400
Pejerrey.....	233.080	349.200	269.600	267.400	209.880
Pescadilla.....	1.771.920	1.477.880	1.049.900	1.236.300	774.720
Pescadillola.....	35.600	1.600			15.360
Pescadilla Real.....	5.560	51.440	46.400	5.600	2.800
Pescadilla Angel.....		6.720	39.400		7.280
Pez Gallo.....	475.240	398.880	408.100	399.600	324.960
Pez Limón.....	97.440	114.100	30.400	218.000	140.240
Pez Palo.....	192.560	215.800	163.500	636.400	882.120
Raya.....	173.640	62.560	78.300	517.800	794.560
Salmón.....	59.400	27.800	34.900	31.100	37.800
Salmonete.....	10.440	360			23.190
Saraca.....	3.320	11.320		37.100	42.760
Sardina.....	5.360	22.040	2.000	600	2.280
Tiburón.....	1.222.130	587.240	512.605	112.500	919.670
Varios.....	46.360	35.240	57.300	33.500	8.480
Total.....	29.957.790	34.457.361	28.835.500	30.182.200	40.740.465

Fuente : Dirección General de Pesca. Estación Marítima de Mar del Plata.

CUADRO 12 — Mar del Plata
Pesca costera. Producción mensual en kilogramos. Años 1959-1963

Mes	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero.....	2.514.600	5.093.956	3.205.700	2.255.800	4.650.480	17.720.536
Febrero.....	2.551.930	5.001.120	3.416.400	903.200	1.422.925	13.295.575
Marzo.....	2.824.780	3.907.225	1.597.400	1.191.700	1.901.380	11.422.485
Abril.....	913.240	1.038.680	704.000	1.880.300	2.103.840	6.640.060
Mayo.....	937.530	822.525	1.236.500	1.038.500	1.607.300	5.642.355
Junio.....	1.026.615	1.143.080	839.200	1.842.500	929.405	5.780.800
Julio.....	1.244.730	787.375	866.100	1.922.400	2.332.305	7.152.910
Agosto.....	1.667.780	1.247.170	894.500	1.289.800	1.596.045	6.695.295
Setiembre.....	3.900.980	2.850.530	3.769.400	2.715.100	4.195.975	17.431.985
Octubre.....	6.396.220	8.124.985	6.163.300	8.150.100	9.417.070	38.251.675
Noviembre.....	3.321.935	1.922.920	2.712.800	3.478.600	5.790.265	17.226.520
Diciembre.....	2.657.450	2.319.795	3.430.200	3.514.200	4.793.475	16.715.120
Total.....	29.957.790	34.457.361	28.835.500	30.182.200	40.740.465	164.173.316

MAR DEL PLATA
Pesca costera, producción anual



CUADRO 13
Pesca costera trimestral por año en kilogramos. 1959-1963

Años	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre
1959	7.891.310	2.877.385	6.813.490	12.375.605
1960	14.200.301	3.004.285	4.885.075	12.367.700
1961	8.219.500	2.779.700	5.530.000	12.306.300
1962	4.350.700	4.761.300	5.927.300	15.142.900
1963	7.974.785	4.640.545	8.124.325	20.000.810
Total	42.636.596	18.063.215	31.280.190	72.193.315

CUADRO 14
Pesca costera. Porcentaje por trimestre sobre el total del año. 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
	%	%	%	%	%
Primero	26	41	28	14	20
Segundo	10	9	10	16	11
Tercero	23	14	19	20	20
Cuarto	41	36	43	50	49
Total	100	100	100	100	100

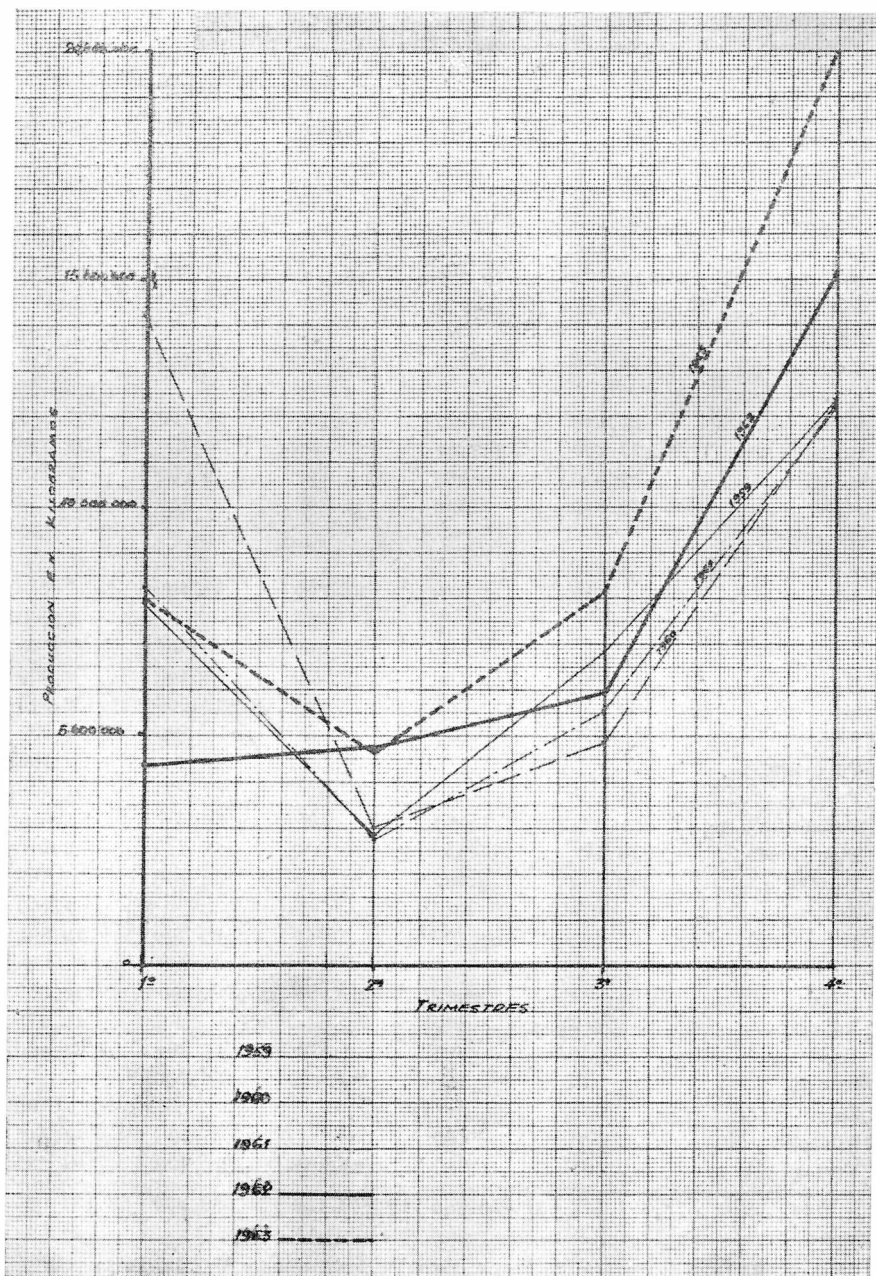
CUADRO 15
Pesca costera. Producción en kilogramos y porcentaje trimestral del quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero	42.636.596	26
Segundo	18.063.215	11
Tercero	31.280.190	19
Cuarto	72.193.315	44
Total	164.173.316	100

CUADRO 16
Pesca costera. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Producción total	164.173.316 kg
Promedio anual de producción	32.834.663 »
Mayor producción anual	40.740.465 »
Menor producción anual	28.835.500 »
Diferencia entre mayor y menor producción anual	11.904.965 »
Año de mayor producción	1963
Año de menor producción	1961
Promedio mensual de producción	2.736.221 »
Mayor producción mensual	9.417.970 »
Menor producción mensual	704.000 »
Diferencia entre mayor y menor producción mensual	8.713.070 »
Mes de mayor producción	octubre 1963
Mes de menor producción	abril 1961

MAR DEL PLATA
Pesca costera, producción trimestral



CUADRO 17

Pesca de altura por especie y por año en kilogramos. 1959-1963

Especies	1959	1960	1961	1962	1963
Abadejo			1.170.600	874.100	658.035
Anchoa	360	45			1.035
Atún	807.964	2.121.795	1.657.400	1.092.000	2.130.075
Bacalao	1.706.085	1.494.495			
Bonito	2.888	945			12.615
Brótola	15.705	10.935	10.500	6.200	17.730
Besugo	1.575	2.070			5.175
Caballa		90			180
Calamar	226.980	576.354	164.100	428.600	340.110
Camarón			1.200		
Castañeta	31.545	45.255	30.700	53.300	957.285
Centolla	22.230	11.250	40.200	6.100	33.570
Congrio	2.340	3.060	400	2.000	4.455
Corvina	79.515	6.390	14.000	22.200	12.330
Cherna					180
Gatuzo	2.340				112.905
Jurel	450	3.780	63.200	39.100	7.740
Langostino					1.800
Lenguado	6.885	4.005	7.300	5.300	13.545
Mero	19.710	2.700	2.300	9.100	4.950
Merluza	25.560.270	26.973.365	25.877.800	31.710.000	47.162.815
Palometa	720	540		100	1.035
Pámpano					135
Pargo	39.600	495	300	12.300	21.420
Pescadilla	14.985	7.560	400	18.600	2.970
Pez Espada	216.401	277.155	113.200	196.600	399.510
Pez Gallo	113.940	42.975	62.000	66.100	25.425
Pez Palo	675	540			5.400
Pez Sierra	6.133	34.100	7.300	12.700	19.890
Pulpo				10.000	
Raya	1.080	45	100	200	116.505
Róbalo	5.647	3.690			15.975
Rubio	540	495	1.800	11.300	23.400
Salmón	945	450	92.000	80.300	
Saborín					90
Tiburón		160		500	4.545
Varios	9.765	1.350	23.300	21.800	24.235
Total	28.897.273	31.626.089	29.340.100	34.658.500	52.137.095

Fuente : Dirección General de Pesca. Estación Marítima de Mar del Plata.

CUADRO 18 — Mar del Plata
Pesca de altura. Producción mensual en kilogramos. 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero.....	1.394.775	1.908.540	2.226.000	1.629.200	2.727.005	9.885.520
Febrero.....	2.060.805	2.513.205	2.049.400	2.448.500	2.814.795	11.892.705
Marzo.....	3.046.905	2.653.200	3.356.000	2.939.600	4.580.325	16.576.030
Abril.....	2.431.395	3.473.585	2.386.200	3.974.900	5.083.425	17.349.505
Mayo.....	2.978.045	3.660.039	2.722.700	3.229.200	3.886.900	16.476.884
Junio.....	2.686.650	2.822.220	2.306.600	3.279.200	3.829.265	14.933.935
Julio.....	2.266.271	2.476.170	2.417.300	3.208.700	4.162.610	14.531.051
Agosto.....	2.176.335	2.601.720	2.114.300	2.654.600	4.183.830	13.730.785
Setiembre.....	2.849.827	2.461.635	2.552.300	2.740.600	4.961.895	15.566.257
Octubre.....	2.569.500	2.595.510	2.537.300	3.011.600	6.632.985	17.346.895
Noviembre.....	2.634.590	2.529.135	2.502.600	3.166.400	5.017.320	15.850.045
Diciembre.....	1.796.175	1.931.130	2.169.400	2.376.000	4.246.740	12.519.445
Total.....	28.897.273	31.626.089	29.340.100	34.658.500	52.137.095	176.659.057

MAR DEL PLATA

Pesca de altura, producción anual



CUADRO 19

Pesca de altura trimestral por año en kilogramos. 1959-1963

Años	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre
1959	6.508.485	8.096.090	7.292.433	7.000.265
1960	7.074.945	9.955.844	7.539.525	7.015.775
1961	7.631.400	7.415.560	7.083.900	7.209.300
1962	7.017.300	10.483.300	8.603.900	8.554.000
1963	10.122.125	12.809.590	13.308.335	15.897.045
Total	38.354.255	48.760.324	43.828.093	45.716.385

CUADRO 20

Pesca de altura. Porcentaje por trimestre sobre el total del año. 1959-1963

Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero	23	22	26	20	19
Segundo	28	32	25	30	25
Tercero	25	24	24	25	26
Cuarto	24	22	25	25	30
Total	100	100	100	100	100

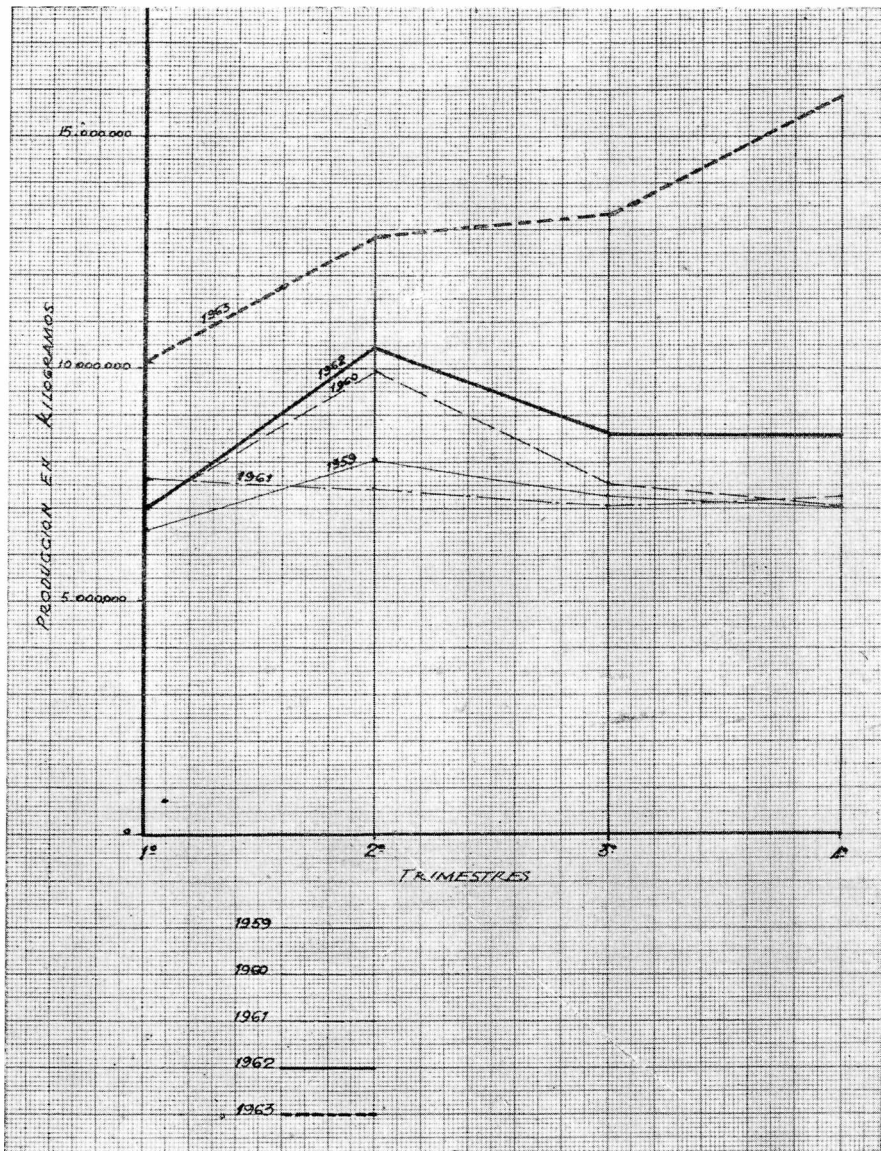
CUADRO 21

Pesca de altura. Producción en kilogramos y porcentaje trimestral del quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero	38.354.255	22
Segundo	48.760.324	27
Tercero	43.828.093	25
Cuarto	45.716.385	26
Total	176.659.057	100

MAR DEL PLATA

Pesca de altura, producción trimestral



CUADRO 22

Pesca de altura. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Producción total	176.659.057 Kg
Promedio anual de producción.....	35.331.811 »
Mayor producción anual	52.137.095 »
Menor producción anual	28.897.273 »
Diferencia entre mayor y menor producción anual ...	23.239.822 »
Año de mayor producción.....	1963
Año de menor producción.....	1959
Promedio mensual de producción	2.944.317 »
Mayor producción mensual.....	6.632.985 »
Menor producción mensual.....	1.394.775 »
Diferencia entre mayor y menor producción mensual.	5.238.210 »
Mes de mayor producción.....	Octubre 1963
Mes de menor producción.....	Enero 1959

CUADRO 23

Producción pesquera total (costera y de altura) en kilogramos. 1959-1963

Años	Pesca costera	Pesca de altura	Total
1959	29.957.790	28.897.273	58.855.063
1960	34.457.361	31.626.089	66.083.450
1961	28.835.500	29.340.100	58.175.600
1962	30.182.200	34.658.500	64.840.700
1963	40.740.465	52.137.095	92.877.560
Total.....	161.173.316	176.659.057	340.832.373

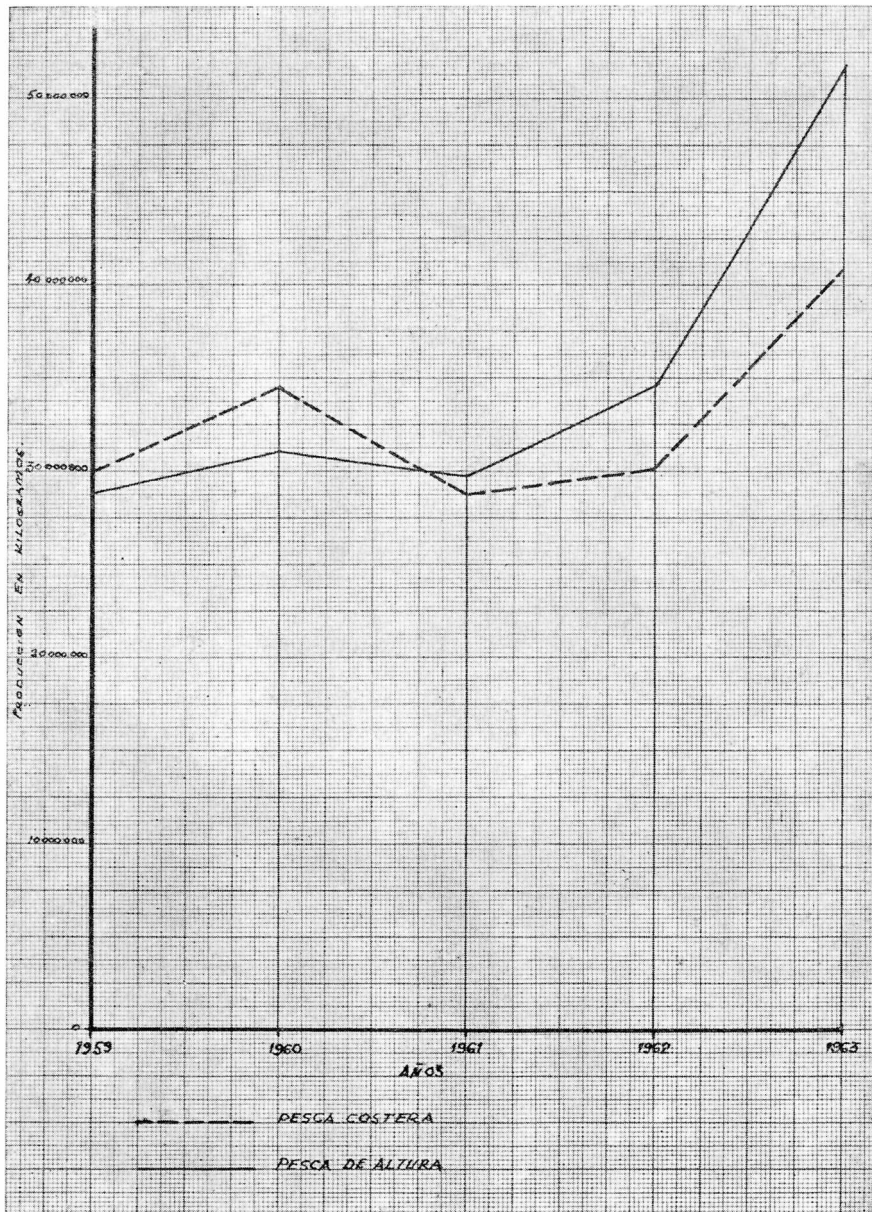
CUADRO 24

Pesca total en kilogramos y porcentaje anual de pesca costera y de altura 1959-1963

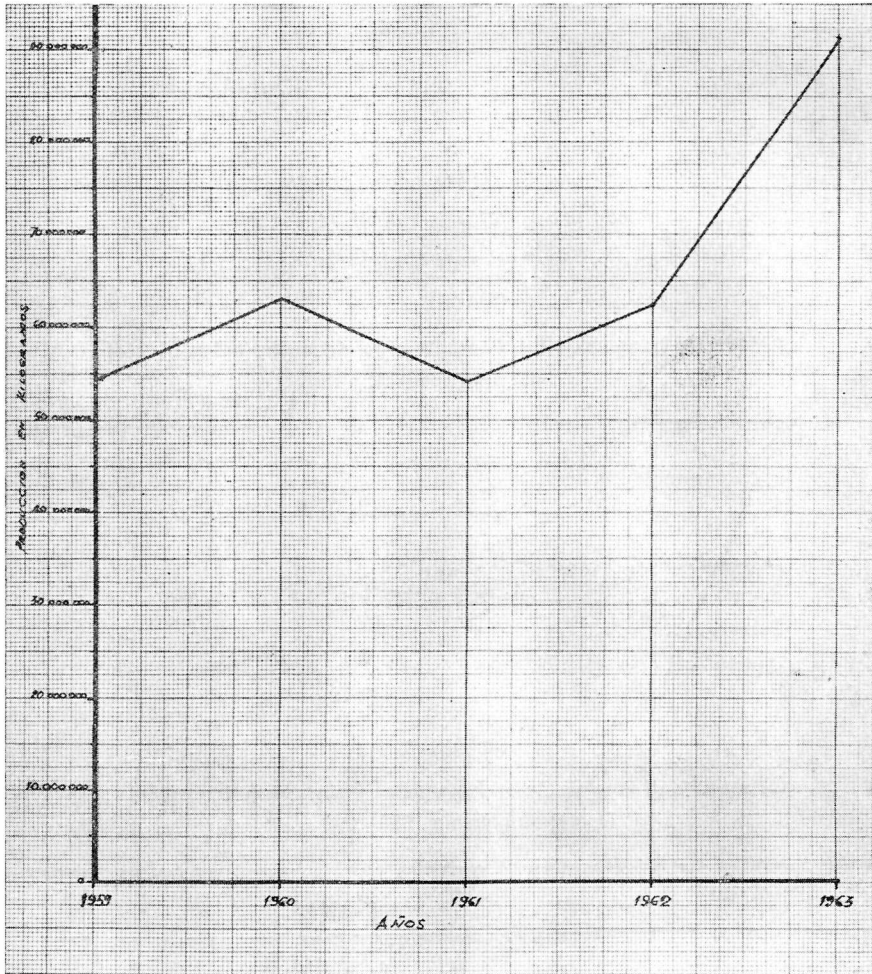
Años	Pesca total	Pesca Costera %	Pesca de altura %
1959	58.855.063	51	49
1960	66.083.450	52	48
1961	58.175.600	50	50
1962	64.840.700	47	53
1963	92.877.560	44	56
Total.....	340.832.373	48	52

MAR DEL PLATA

Pesca costera y de altura, producción anual



MAR DEL PLATA
Pesca total (Costera y de altura)



CUADRO 25

Producción pesquera total por trimestre en kilogramos. 1959-1963

Años	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre
1959	14.399.795	10.973.475	14.105.923	19.375.870
1960	21.275.246	12.960.129	12.424.600	19.423.475
1961	15.850.900	10.195.200	12.613.900	19.515.600
1962	11.368.000	15.244.600	14.531.200	23.696.900
1963	18.096.910	17.459.135	21.432.660	35.897.855

CUADRO 26

Producción pesquera total. Porcentaje por trimestre sobre el total del año. 1959-1963

Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero	24	32	27	17	19
Segundo	19	20	17	24	19
Tercero	24	19	22	22	23
Cuarto	33	29	34	37	39

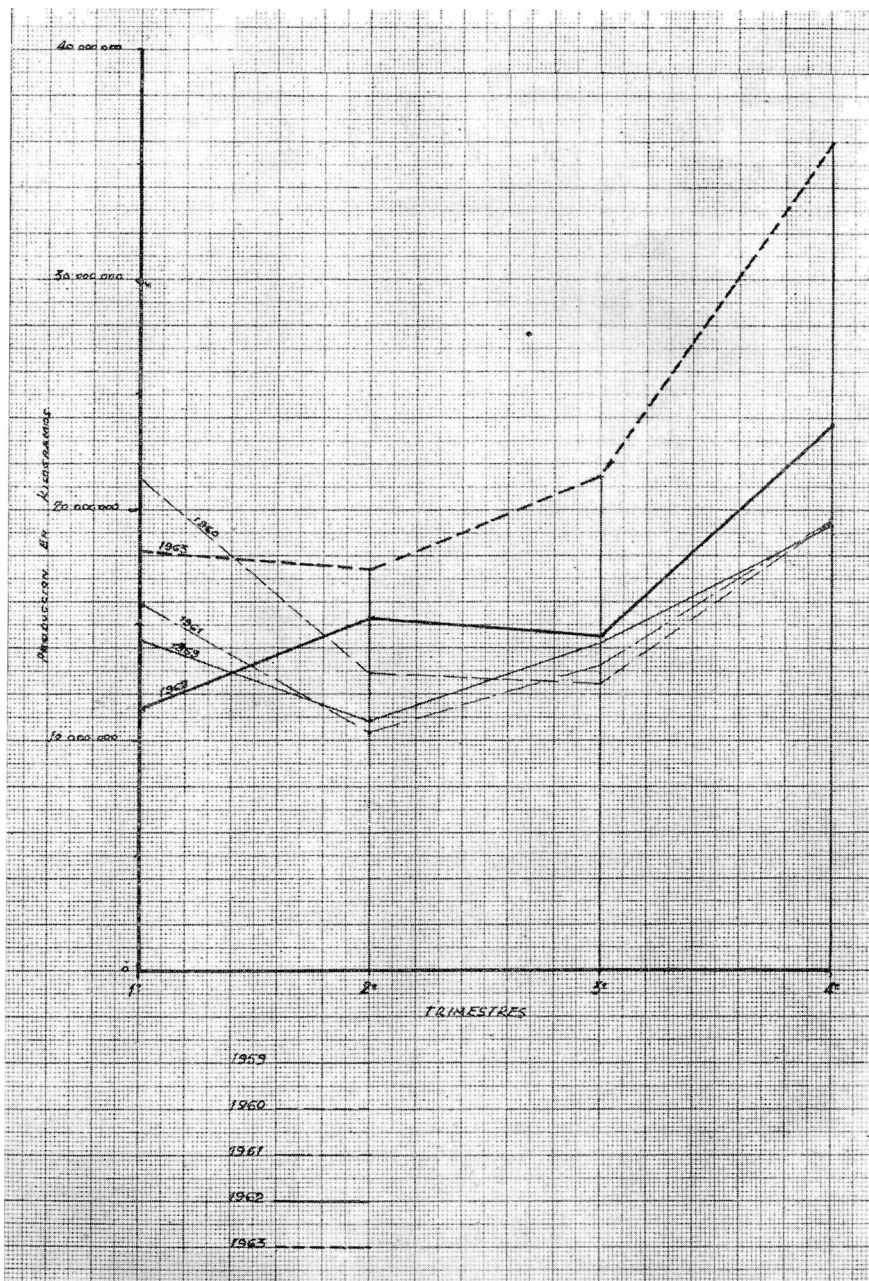
CUADRO 27

Pesca total. Producción en kilogramos y porcentaje trimestral del quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero	80.990.851	24
Segundo	66.823.539	20
Tercero	75.108.283	22
Cuarto	117.909.700	34
Total	340.832.373	100

MAR DEL PLATA

Pesca total (Costera y de altura)



CUADRO 28

Pesca total. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Producción total	340.832.373 Kg
Promedio de producción anual	68.166.474 »
Promedio de producción mensual	5.680.539 »
Promedio de producción trimestral	17.041.618 »
Trimestre de mayor producción	Cuarto 1963
Trimestre de menor producción	Segundo 1961
Mayor producción trimestral	35.897.855 »
Menor producción trimestral	10.195.200 »
Diferencia entre mayor y menor producción trimestral	25.702.655 »

MOVIMIENTO PORTUARIO

EXPORTACIÓN ANUAL.

Una regularidad en materia de registro de exportación señala el puerto de Mar del Plata en sus totales de los años 1960, 1962 y 1963. Esa misma regularidad, que no se destaca en cuanto a importancia y magnitud, es producto de la misma característica portuaria y de la competencia más eficiente que realiza su puerto vecino.

Productos agrícolas de la zona y en menor escala los provenientes del orden industrial, son los más efectivos en cuanto a sus niveles y a tráfico permanente. Por ser los provenientes del agro los que asumen el porcentaje más elevado, trataré en forma sumaria los aspectos más salientes de su manipuleo y dejaré para considerar en el capítulo respectivo a Bahía Blanca, aquellos problemas que son comunes, al igual que Quequén, a efectos de evitar repeticiones.

Dado el caso particular que presentan algunos aspectos de esta actividad en puerto Mar del Plata, las pasaré a enunciar seguidamente.

a) Arribo del cereal. — Pese al bajo volumen exportable, ello no impide que Mar del Plata presente también los problemas derivados de una receptividad que no está acorde con la capacidad de descarga, producto muchas veces de una insuficiencia de mano de obra y otras por no contarse con un sistema que permita graduar y conocer las llegadas de las unidades que los transportan.

Productor y acopiador no juegan al mismo ritmo en esta etapa y ello trae como resultado que al arribar la unidad que conduce el cereal no cuenta con la disponibilidad de sitio para efectuar la operación respectiva. Ello lo obliga a aumentar las naturales demoras y prolongar la realización de una tarea que se efectúa en escaso

tiempo, pero que por las circunstancias apuntadas llega incluso a prolongarse hasta 15 días. Contribuye a ello además, la forma en que se opera en el puerto de Mar del Plata, en que gran parte del cereal arriba en bolsa por carecerse de instalaciones destinadas a granel.

b) *Descarga.* — La forma en que procede el cereal, muchas veces en bolsas, hace necesario una mayor disponibilidad de mano de obra que aumenta los costos y al margen de su efectividad, retarda operaciones que con el sistema a granel permiten ahorrar tiempo. La operación de descarga aumenta un poco más en tiempo cuando se procede al embarque desde el camión al buque.

c) *Carga.* — La carencia de equipos mecánicos torna más lenta y costosa la tarea del manipuleo previo y de su carga directa a las embarcaciones, resintiéndose estas operaciones porque al mismo tiempo se efectúa la descarga a pila. A este inconveniente propio se suma el que proviene del tráfico interior, que se efectúe en el puerto, lo que provoca mayores dilaciones y en consecuencia, mayores costos.

d) *Jornadas y sistema de trabajo.* — La mayoría de las tareas son efectuadas por el hombre, el que en muchos casos es prácticamente insustituible, dada la forma en que se opera por la carencia de instalaciones adecuadas.

Las jornadas diarias de 8 horas, en dos turnos, se reducen a 6 e igual número, cuando se trata del manipuleo del cereal a granel, y a 4 en dos turnos, si las mismas corresponden a paleo en bodega. Pero incluso el mismo laboreo con embolsado se lo califica de insalubre cuando por rotura de bolsa la altura del cereal expandido cubre el pie de la persona que trabaja.

Los demás aspectos inherentes a la intervención de la mano de obra, dado su carácter similar, serán considerados al tratar el puerto de Bahía Blanca.

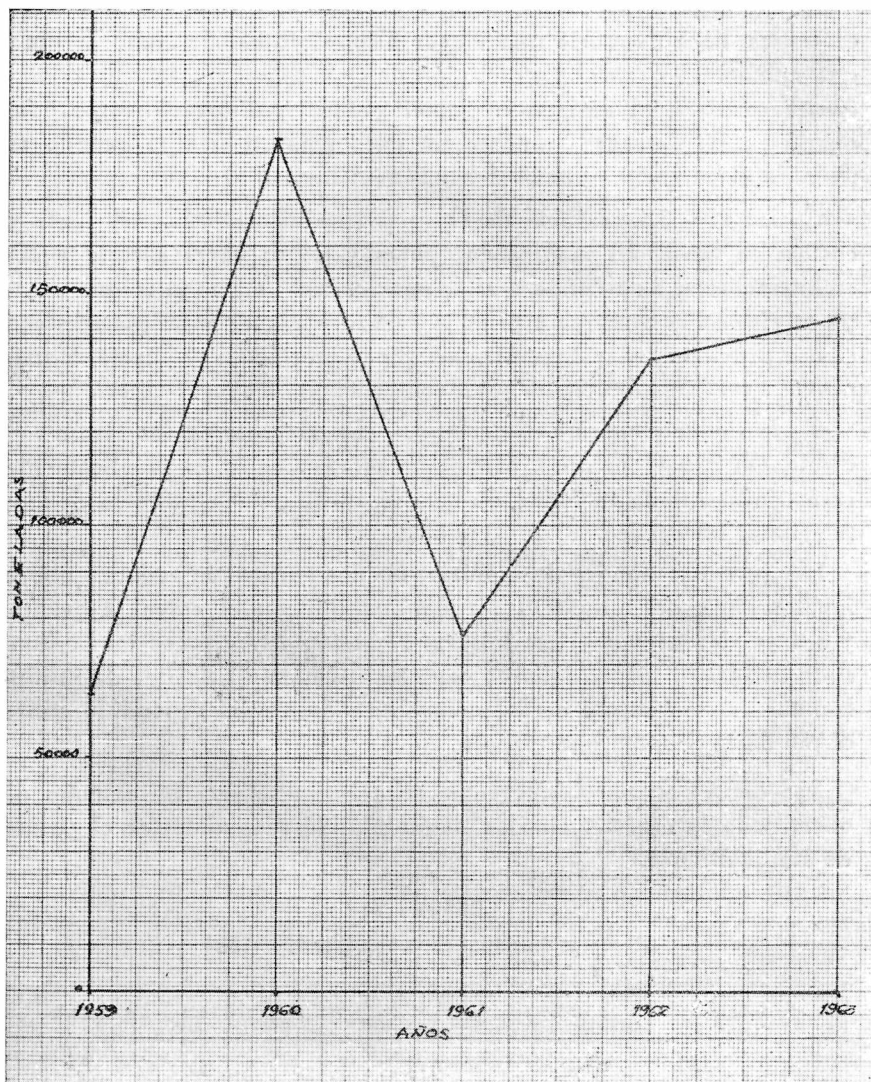
CUADRO 29
Exportación anual en toneladas. 1959-1963

Producto	1959	1960	1961	1962	1963
Avena	—	244	4.420	—	—
Gas	—	1.500	7.059	10.159	1.962
Papas	26.473	78.579	8.547	—	—
Trigo.....	35.538	100.337	56.016	125.457	142.171
Varios.....	2.231	2.901	—	—	245
Total.....	61.242	183.561	76.042	135.616	144.378

Fuente: Administración General de Puertos. Administración Puerto Mar del Plata.

MAR DEL PLATA

Exportación anual



CUADRO 30
Exportación mensual en toneladas. 1959-1963

Mes	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero.....	—	19.235	—	—	7.597	26.832
Febrero.....	—	18.944	14.405	15.773	39.346	88.468
Marzo.....	9.500	26.802	33.836	62.908	43.587	176.633
Abril.....	7.438	18.054	10.879	18.256	19.007	73.634
Mayo.....	9.151	27.234	1.050	10.101	8.527	56.063
Junio.....	—	12.144	1.100	18.419	—	31.663
Julio.....	2.689	16.672	2.054	—	—	21.415
Agosto.....	9.411	15.507	—	—	5.588	30.506
Setiembre.....	4.852	15.490	5.811	3.558	3.671	33.382
Octubre.....	5.369	8.028	6.907	4.071	5.791	30.166
Noviembre.....	8.409	4.701	—	2.530	5.279	20.919
Diciembre.....	7.423	750	—	—	5.685	13.858
Total.....	64.242	183.561	76.042	135.616	144.078	603.539

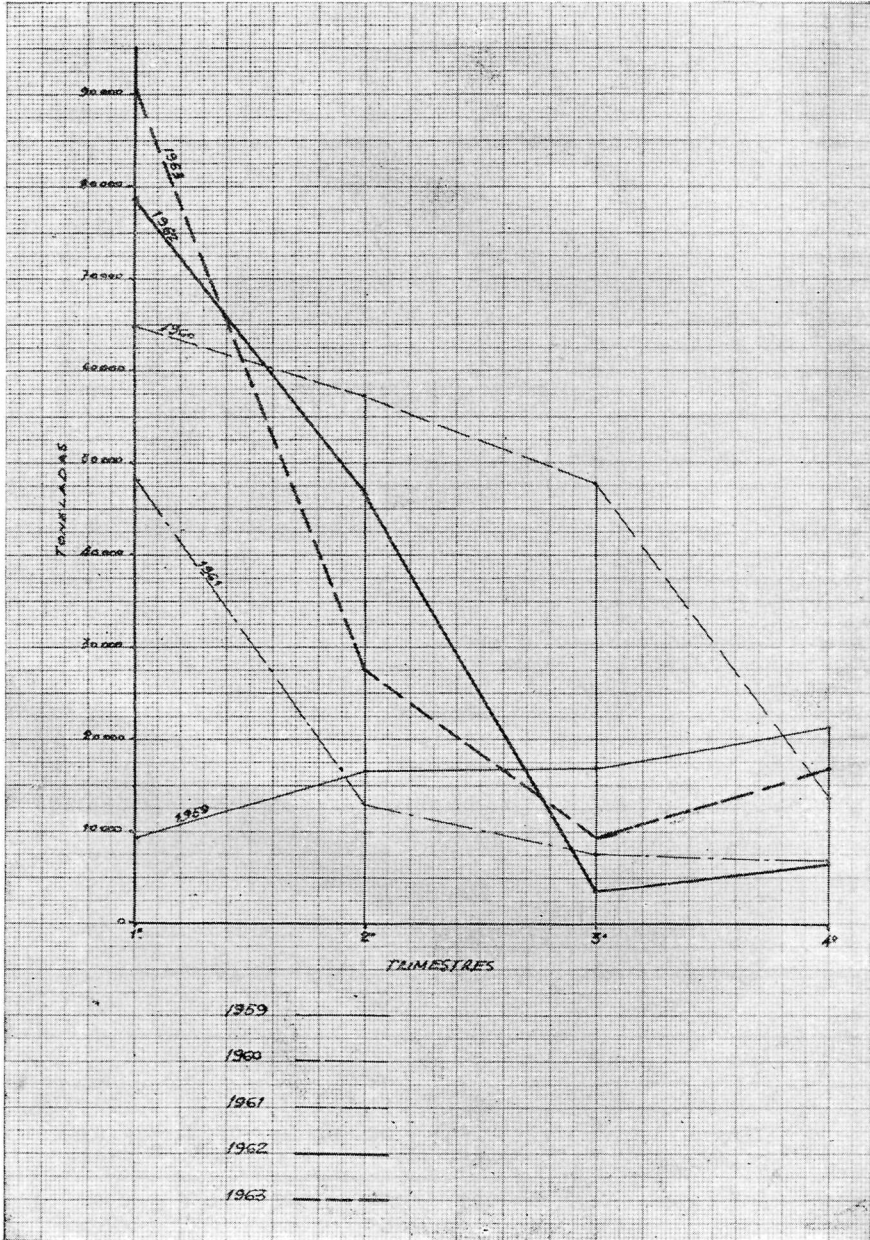
CUADRO 31
Exportación trimestral por años en toneladas. 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero.....	9.500	64.981	48.241	78.681	90.530
Segundo.....	16.589	57.432	13.029	46.776	27.534
Tercero.....	16.952	47.669	7.865	3.558	9.259
Cuarto.....	21.201	13.479	6.907	6.601	16.755
Total.....	64.242	183.561	76.042	135.616	144.078

CUADRO 32
Porcentaje de exportación trimestral por año. 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero.....	15	36	64	58	63
Segundo.....	26	31	17	35	19
Tercero.....	26	26	10	2	6
Cuarto.....	33	7	9	5	12
Total.....	100	100	100	100	100

MAR DEL PLATA
Exportación anual



CUADRO 33

Exportación en toneladas y porcentaje trimestral
del quinquenio 1959-1963

Trimestre	Total toneladas 1959-1963	%
Primero	291.933	48
Segundo.....	161.360	27
Tercero.....	85.303	14
Cuarto	64.943	11
Total.....	603.539	100

CUADRO 34

Número de meses y porcentaje correspondiente de registros
de exportación superiores e inferiores al promedio mensual del quinquenio 1959-1963

Año	Total meses	Promedio mensual (Tn.)	Número de meses con registro superior	%	Número de meses con registro inferior	%
1959/63	60	10.058	20	33	40	67
1959	12	10.058	—	—	12	100
1960	12	10.058	9	75	3	25
1961	12	10.058	3	25	9	75
1962	12	10.058	5	42	7	58
1963	12	10.058	3	25	9	75

CUADRO 35

Exportación. Aspectos cuantitativos del quinquenio 1959-1963

Promedio anual de exportación.....	120.707 Tn.
Año de mayor exportación.....	1960
Año de menor exportación.....	1959
Mayor exportación anual.....	183.561 »
Menor exportación anual.....	64.242 »
Diferencia entre el año de mayor y menor exportación.....	119.319 »
Promedio mensual de exportación.....	10.058 »
Mes de mayor exportación.....	Mayo 1962
Mes de menor exportación.....	Diciemb. 1960
Mayor exportación mensual.....	62.908 Tn.
Menor exportación mensual.....	750 »
Diferencia entre el mes de mayor y menor exportación.....	62.158 »

Meses sin actividad en exportación : Enero-Febrero y Junio 1959, Enero-Agosto-
Noviembre y Diciemb. 1961, Enero-Junio-
Julio y Diciemb. 1962, Junio y Julio 1963.

ZONA DE INFLUENCIA CEREALERA.

Pequeña en superficie y acorde en cierto modo no con el movimiento que registra el puerto en sí, escaso también, sino con las posibilidades que éste le puede brindar, es la zona de influencia cerealera, con una superficie que apenas sobrepasa los 10.300 kilómetros cuadrados.

Es el mejor índice de que el puerto de Mar del Plata sólo puede ser receptor de bienes que buscan su salida aprovechando la escasa distancia que lo separa de los centros productivos.

El aumento del área debemos conectarlo a las comodidades e instalaciones que pueda brindar Mar del Plata. La construcción actual de sus elevadores contribuirá en parte a acelerar el proceso en el movimiento interno de cereales, pero él solo no justificará una mayor receptividad, por cuanto problemas de otro orden, técnicos y económicos, no ubican a Mar del Plata, como centro de rendimiento aceptable.

CUADRO 36

Zona de influencia cerealera. Nómina de partidos y superficie de los mismos que integran la zona de influencia portuaria

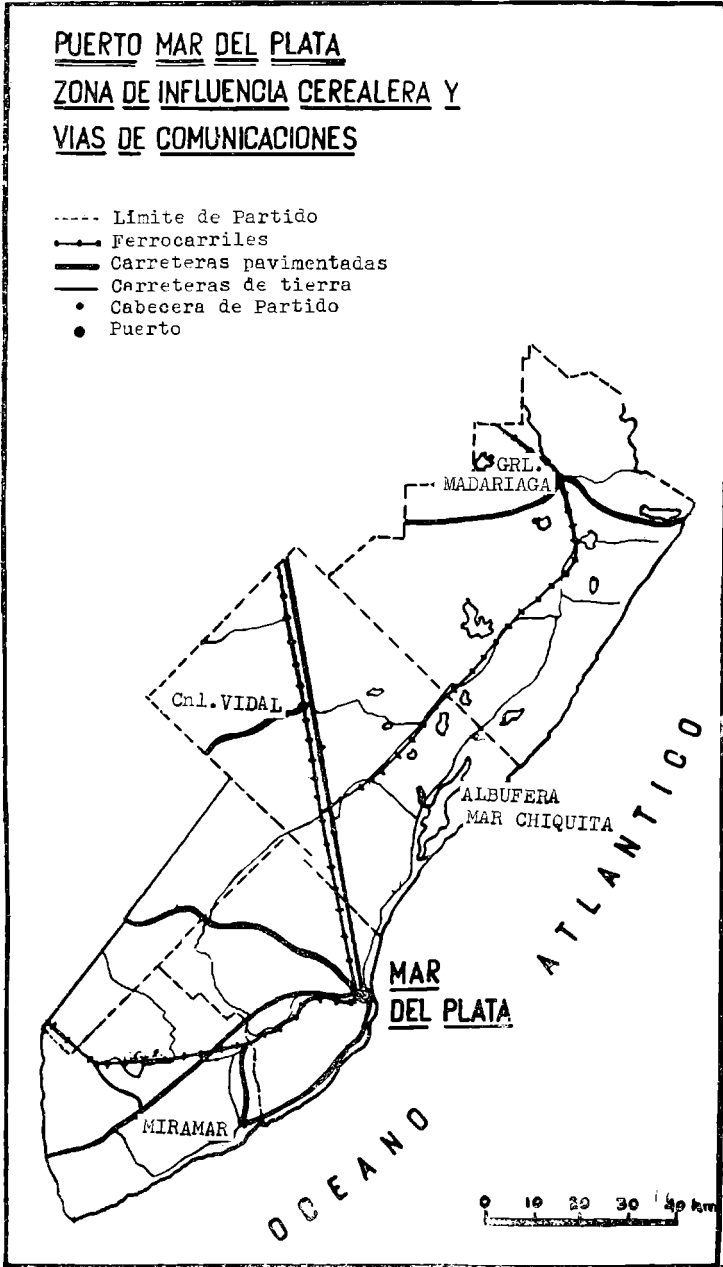
Provincia de Buenos Aires. Partidos	Superficie Km ²
General Madariaga.....	3.212
Mar Chiquita.....	3.116
General Alvarado.....	1.680
General Pueyrredón.....	1.460
Balcarce.....	832
Total.....	10.300

VÍAS DE COMUNICACIÓN.

Los porcentajes cada vez más crecientes de cereal transportado por automotores, certifican la bondad de la red vial próxima a Mar del Plata.

Es probable que el desarrollo de la misma no haya sido motivado por las necesidades de su tráfico portuario, sino respondiendo a la importancia de esta ciudad como centro turístico.

La alta densidad de caminos pavimentados que llegan a 54 metros por kilómetro cuadrado y sus 73 metros de red férrea en igual magnitud, son los pilares básicos que deciden la canalización de los productos regionales a este puerto por su proximidad.



CUADRO 37

Relación vías de comunicación con la superficie de la zona de influencia agrícola

Area Mar del Plata..... 10.300 Km²

Vías de comunicación	(Km)	Densidad m/Km ²
Longitud vías férreas.....	752	73
Longitud caminos pavimentados.....	555	54

TRANSPORTE AUTOMOTOR Y FERROVIARIO.

No obstante disponer la red férrea de mayor densidad por kilómetro cuadrado, comparativamente con el camión, vemos que este último asume los más altos porcentajes en el transporte de cereales hacia el puerto de Mar del Plata.

Su mayor elasticidad de movimientos, el complemento de redes pavimentadas, y las menores distancias a recorrer lo tornan prácticamente un elemento que supera en efectividad y costos, al transporte que pueda efectuarse por ferrocarril.

CUADRO 38

Cantidad de cereal (en toneladas) arribado por ferrocarril y automotor y porcentaje correspondiente

Año	Total arribado	Automotor	%	Ferrocarril	%
1959	67.000	38.000	57	29.000	43
1960	67.177	59.629	89	7.548	11
1961	55.717	48.479	87	7.238	13
1962	132.195	112.719	85	19.476	15
1963	144.186	129.962	90	14.224	10
Total	466.275	388.789	83	77.486	17

CUADRO 39

Capacidad de almacenaje de las instalaciones afectadas al movimiento de cereales

Galpones.....	25.000 Tn
Tinglados y planchadas.....	18 700 Tn

IMPORTACIÓN.

Bajos e irregulares totales son los que caracterizan a esta actividad dentro del movimiento portuario marplatense, de los que sólo el gas mantiene registros permanentes, que disminuyen en forma notoria en el último trimestre.

A esto podemos agregar cantidades más inferiores, pero que aparecen representadas todos los años, de madera que en su mayoría procede de Brasil.

CUADRO 40
Importación en toneladas. 1959-1963

Producto	1959	1960	1961	1962	1963
Carbón	—	—	5.714	3.500	—
Combustible..	—	—	9.379	5.989	—
Gas	16.240	20.392	16.677	10.159	2.744
Madera.....	2.524	736	2.294	3.256	1.246
Papa	—	—	245	24.925	—
Total.....	18.764	21.128	34.309	47.829	3.990

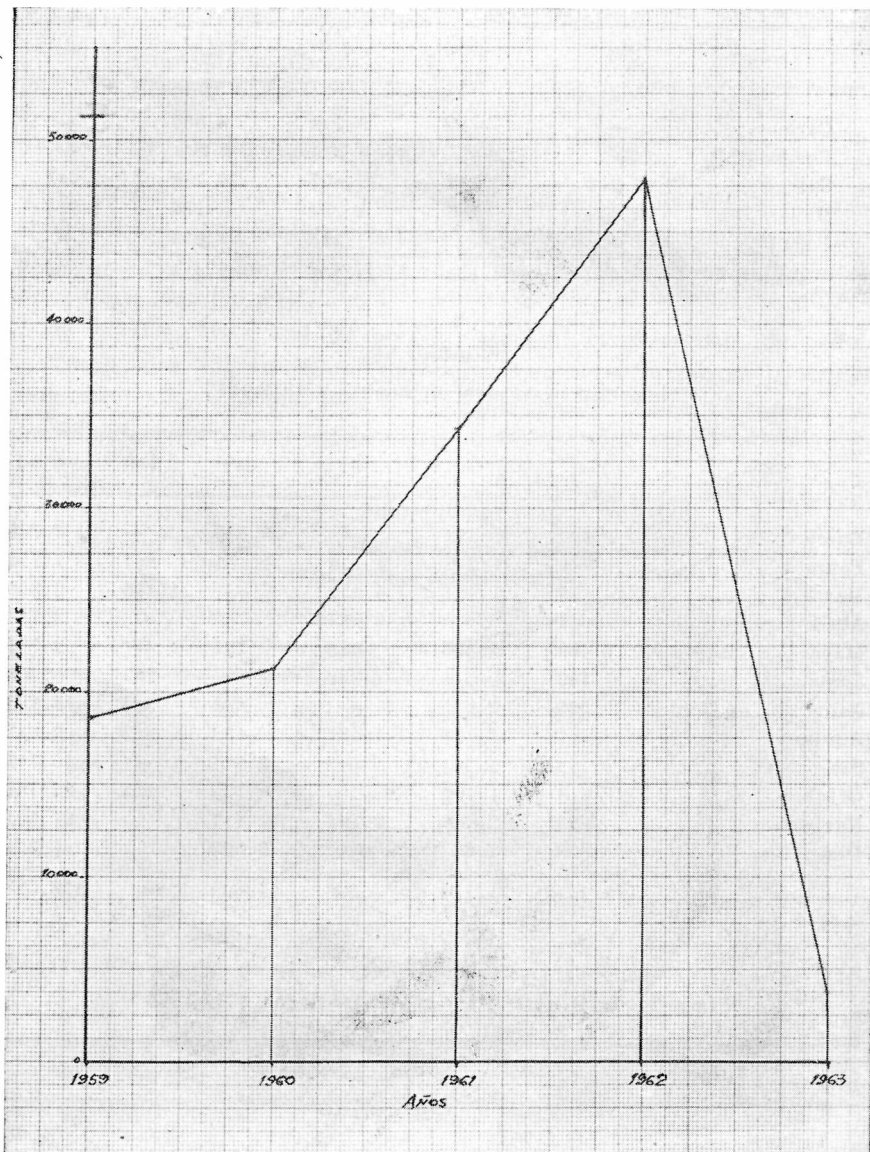
CUADRO 41
Importación mensual en toneladas. 1959-1963

Mes	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero	1.942	174	—	680	—	2.796
Febrero	361	1.212	4.129	1.161	907	7.770
Marzo.....	451	1.481	3.812	—	1.165	6.909
Abril.....	664	—	3.084	—	—	3.748
Mayo.....	1.409	498	648	224	—	2.779
Junio.....	490	684	4.300	—	284	5.758
Julio.....	9.909	2.649	—	383	397	13.338
Agosto.....	—	7.127	1.451	482	883	9.943
Setiembre	1.106	1.141	3.948	9.547	—	15.742
Octubre	678	1.499	10.516	9.735	354	22.782
Noviembre.....	895	2.068	2.421	22.117	—	27.501
Diciembre ..	850	2.595	—	3.500	—	6.954
Total.....	18.764	21.128	34.309	47.829	3.990	126.020

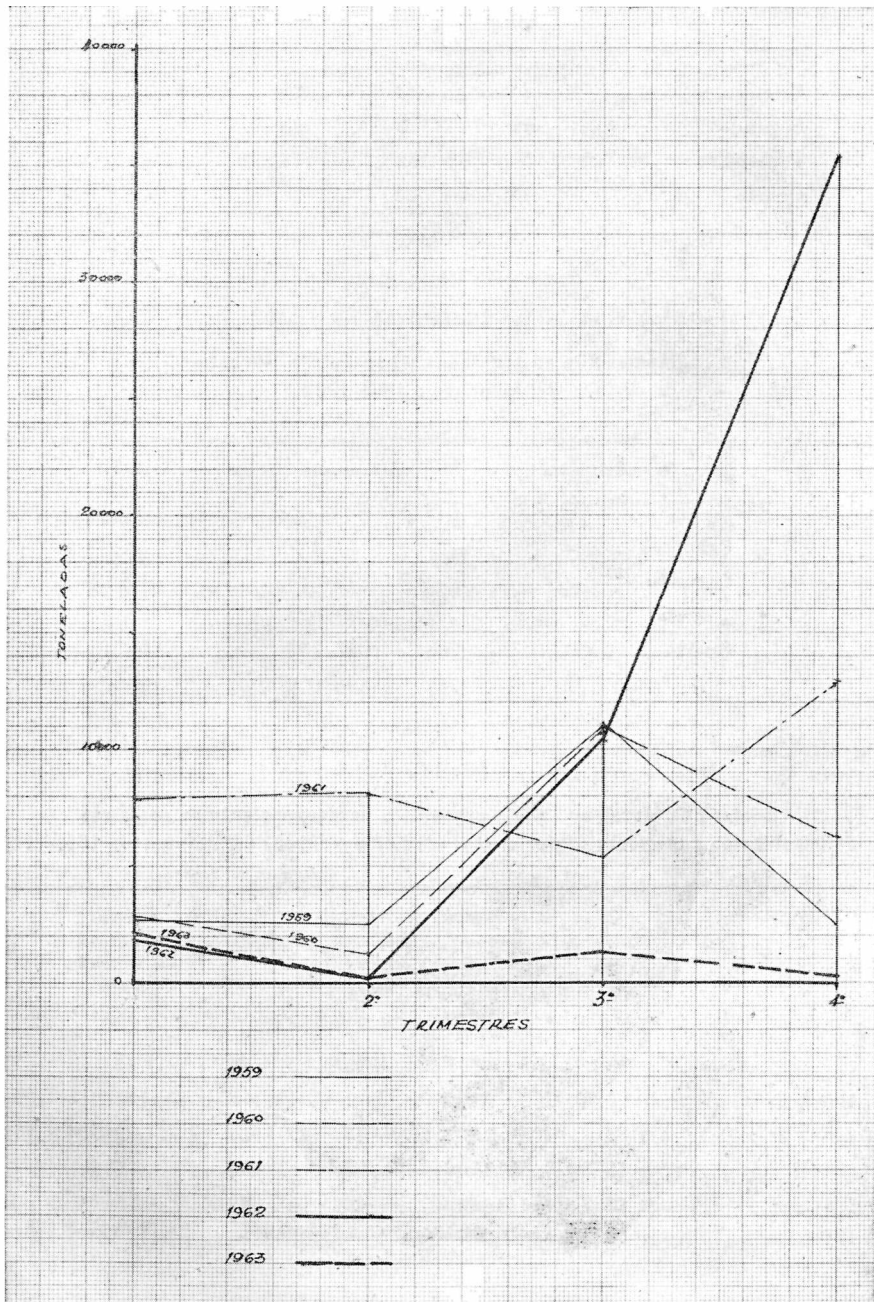
CUADRO 42
Importación trimestral por año en toneladas. 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero.....	2.751	2.867	7.941	1.841	2.072
Segundo.....	2.563	1.182	8.032	224	284
Tercero.....	11.015	10.917	5.399	10.412	1.280
Cuarto.....	2.432	6.162	12.937	35.352	354
Total.....	18.764	21.128	34.309	47.829	3.990

MAR DEL PLATA
Importación anual



MAR DEL PLATA
Importación trimestral



CUADRO 43

Porcentaje trimestral de importación por año. 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero.....	15	14	23	4	52
Segundo.....	13	5	23	0	7
Tercero.....	59	52	16	22	32
Cuarto.....	13	29	38	74	9
Total.....	100	100	100	100	100

CUADRO 44

Importación en toneladas y porcentaje trimestral del quinquenio 1959-1963

Trimestre	Total toneladas 1959-1963	%
Primero.....	17.475	14
Segundo.....	12.285	10
Tercero.....	39.023	31
Cuarto.....	57.237	45
Total.....	126.020	100

CUADRO 45

Número de meses por año y porcentaje correspondiente de registros de importación superiores e inferiores al promedio mensual del quinquenio 1959-1963

Año	Total meses	Promedio mensual (1959-1963) (Tn.)	Número de meses con registro superior	%	Número de meses con registro inferior	%
1959/63.....	60	2.100	15	25	45	75
1959.....	12	2.100	1	8	11	92
1960.....	12	2.100	3	25	9	75
1961.....	12	2.100	7	58	5	42
1962.....	12	2.100	4	33	8	67
1963.....	12	2.100	—	—	12	100

CUADRO 46

Número de meses y porcentaje correspondiente de registros de importación superiores e inferiores al promedio mensual del quinquenio 1959-1963

Total meses	Promedio mensual (1959-1963) (Tn.)	Número de meses con registro superior	%	Número de meses con registro inferior	%
60	2.100	15	25	45	75

CUADRO 47

Importación. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

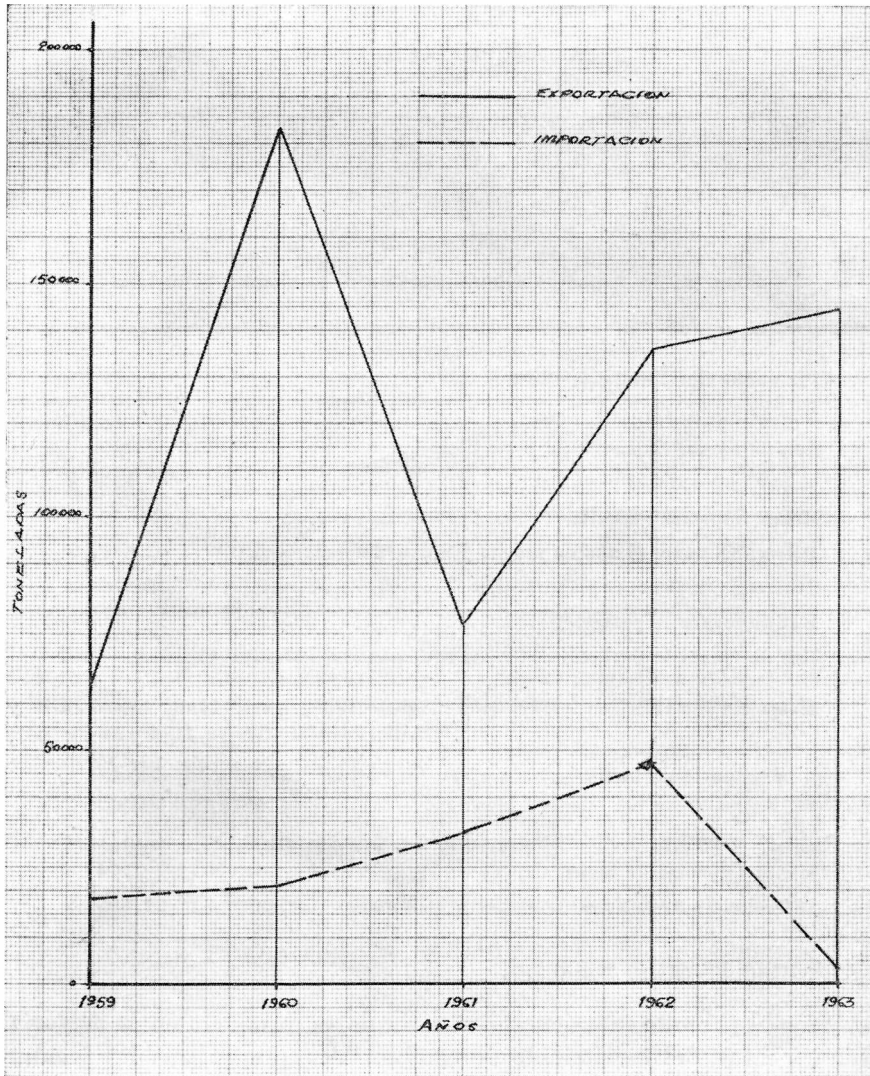
Promedio anual de importación	25.204 Tn.
Año de mayor importación.....	1962
Año de menor importación.....	1963
Mayor importación anual.....	47.829 »
Menor importación anual.....	3.990 »
Diferencia entre el año de mayor y menor importación .	43.839 »
Promedio mensual de importación	2.100 »
Mes de mayor importación.....	Noviembre 1962
Mes de menor importación.....	Mayo 1962
Meses sin actividad en importación : Agosto 1959, Abril 1960, Enero-Julio y Diciembre 1961, Marzo-Abril y Junio 1962, Enero-Abril-Mayo-Septiembre -Noviembre Diciembre 1963.	
Mayor importación mensual	22.117 Tn.
Menor importación mensual.....	224 »
Diferencia entre el mes de mayor y menor importación.	21.893 »

REMOVEDO ENTRADO Y SALIDO.

Sólo el primero mantiene niveles regulares, producto en la mayoría de los casos, del movimiento de combustibles que utilizan las plantas de almacenaje en las proximidades del puerto.

En menor y casi nula importancia, se encuentra el removido salido en el que los porcentajes anuales de inactividad es superior a los que muestran algún movimiento durante este último quinquenio.

MAR DEL PLATA
Exportación e importación anual



CUADRO 48
Removido entrado por mes en toneladas. 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero	22.378	22.371	31.072	27.502	33.060	136.983
Febrero	25.258	29.491	27.290	28.361	24.181	134.581
Marzo	27.329	18.976	37.602	25.172	28.822	157.901
Abril	13.618	13.025	31.680	41.600	24.125	124.048
Mayo	18.290	10.834	16.616	24.307	31.647	101.694
Junio	17.743	17.886	22.230	19.676	20.068	97.603
Julio	15.506	10.466	19.649	21.795	21.820	92.236
Agosto	15.627	17.917	36.276	31.882	33.320	135.022
Setiembre	22.620	16.179	18.944	18.526	22.423	98.692
Octubre	16.912	23.819	23.913	26.773	33.220	124.637
Noviembre	19.419	18.764	23.129	19.525	22.577	103.414
Diciembre	22.961	22.436	24.595	25.929	21.841	117.762
Total	237.661	222.164	312.996	314.048	317.704	1.404.573

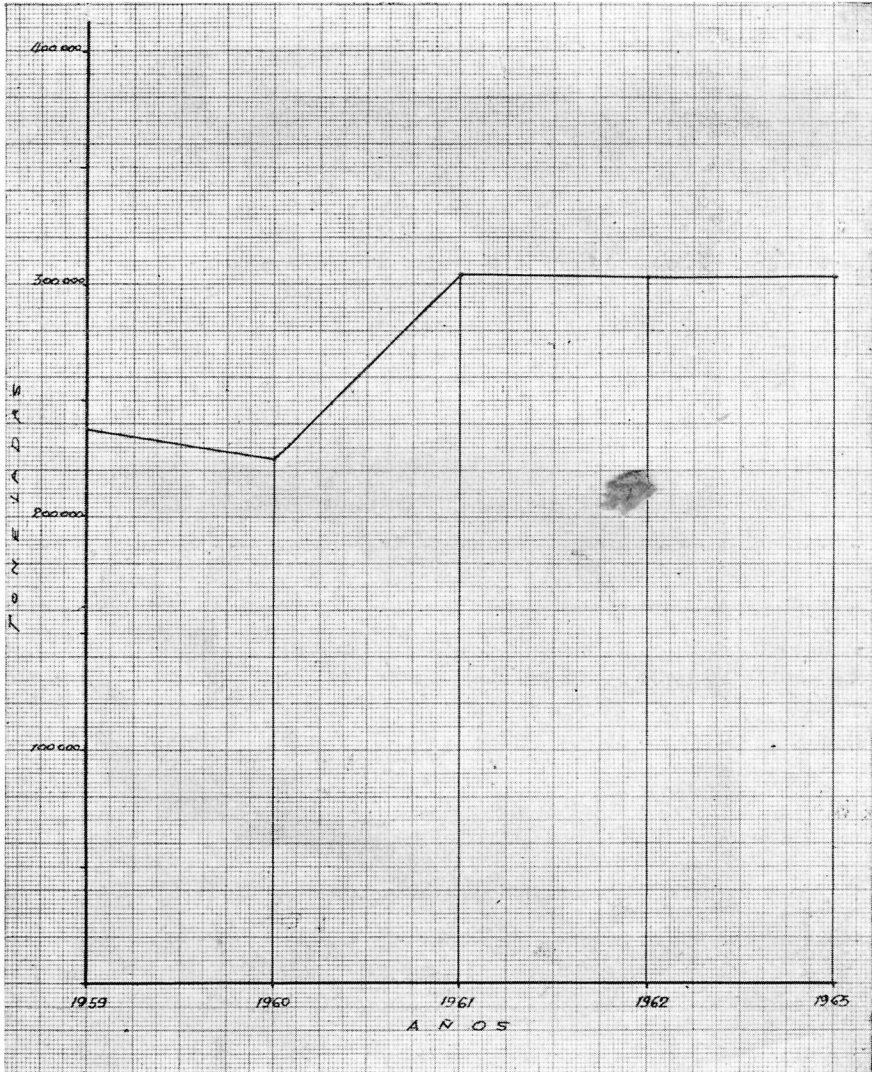
CUADRO 49
Removido entrado trimestralmente por año en toneladas. 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero	74.965	70.838	95.964	81.035	86.663
Segundo	49.651	41.745	70.526	85.583	75.840
Tercero	53.753	44.562	74.869	75.203	77.563
Cuarto	59.292	65.019	71.637	72.227	77.638
Total	237.661	222.164	312.996	314.048	317.704

CUADRO 50
Porcentaje trimestral de removido entrado por año. 1959-1963

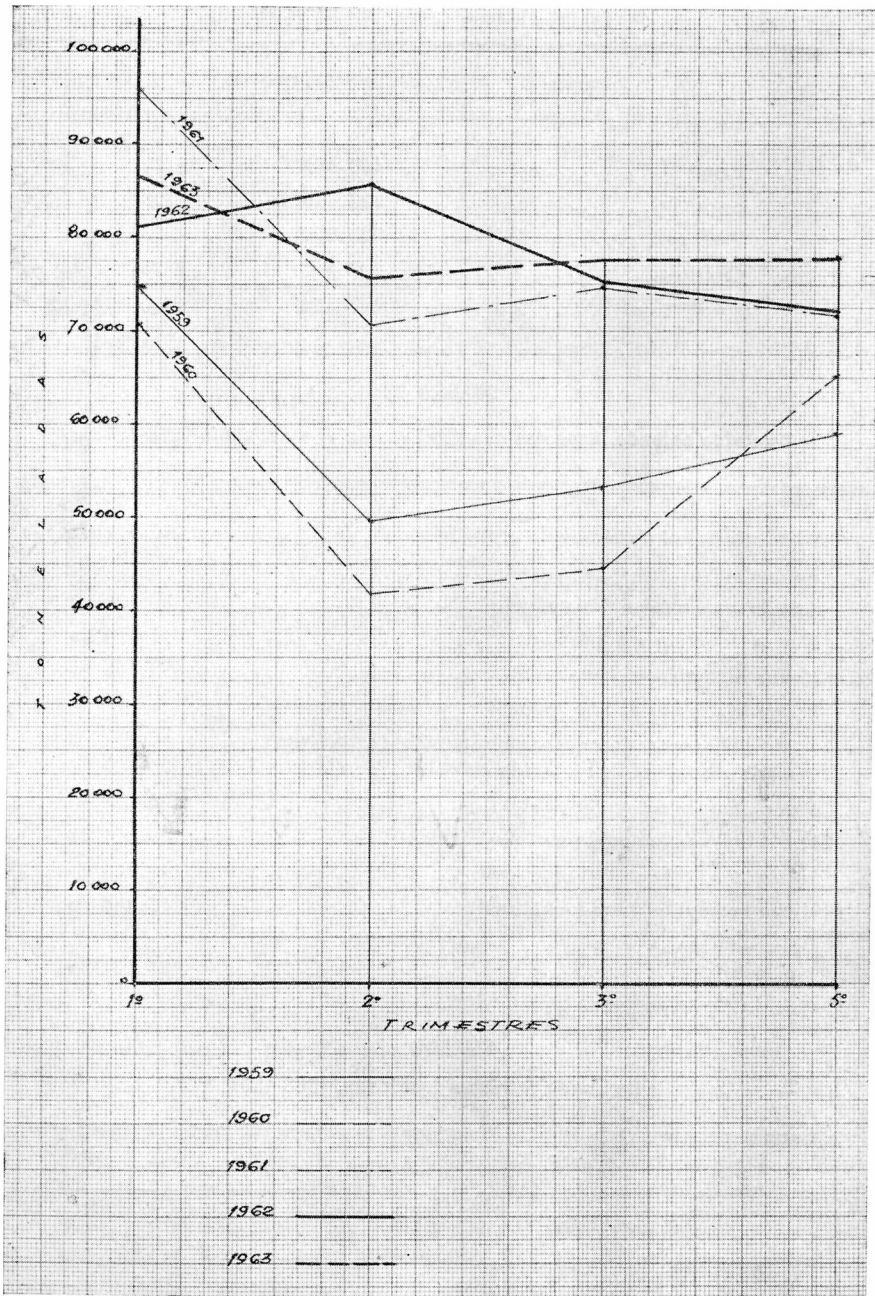
Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero	31	32	31	26	27
Segundo	21	19	22	27	24
Tercero	23	20	24	24	24
Cuarto	25	29	23	23	25
Total	100	100	100	100	100

MAR DEL PLATA
Removido entrado anual



MAR DEL PLATA

Removido entrado trimestral



CUADRO 51

Removido entrado en toneladas y porcentaje trimestral
del quinquenio 1959-1963

Trimestre	Total toneladas 1959-1963	%
Primero.....	409.465	29
Segundo.....	323.345	23
Tercero.....	325.950	23
Cuarto.....	345.813	25
Total.....	1.404.573	100

CUADRO 52

Removido entrado. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Promedio anual de removido entrado.....	280.914 Tn.
Año de mayor removido entrado.....	1963
Año de menor removido entrado.....	1960
Mayor removido entrado anual.....	317.704 »
Menor removido entrado anual.....	222.164 »
Diferencia entre el año de mayor y menor removido entrado.....	95.540 »
Promedio mensual de removido entrado.....	23.409 »
Mes de mayor removido entrado.....	Abril 1962
Mes de menor removido entrado.....	Julio 1960
Mayor removido entrado mensual.....	41.600 Tn.
Menor removido entrado mensual.....	10.466 »
Diferencia entre el mayor y menor removido entrado mensual.....	31.134 »

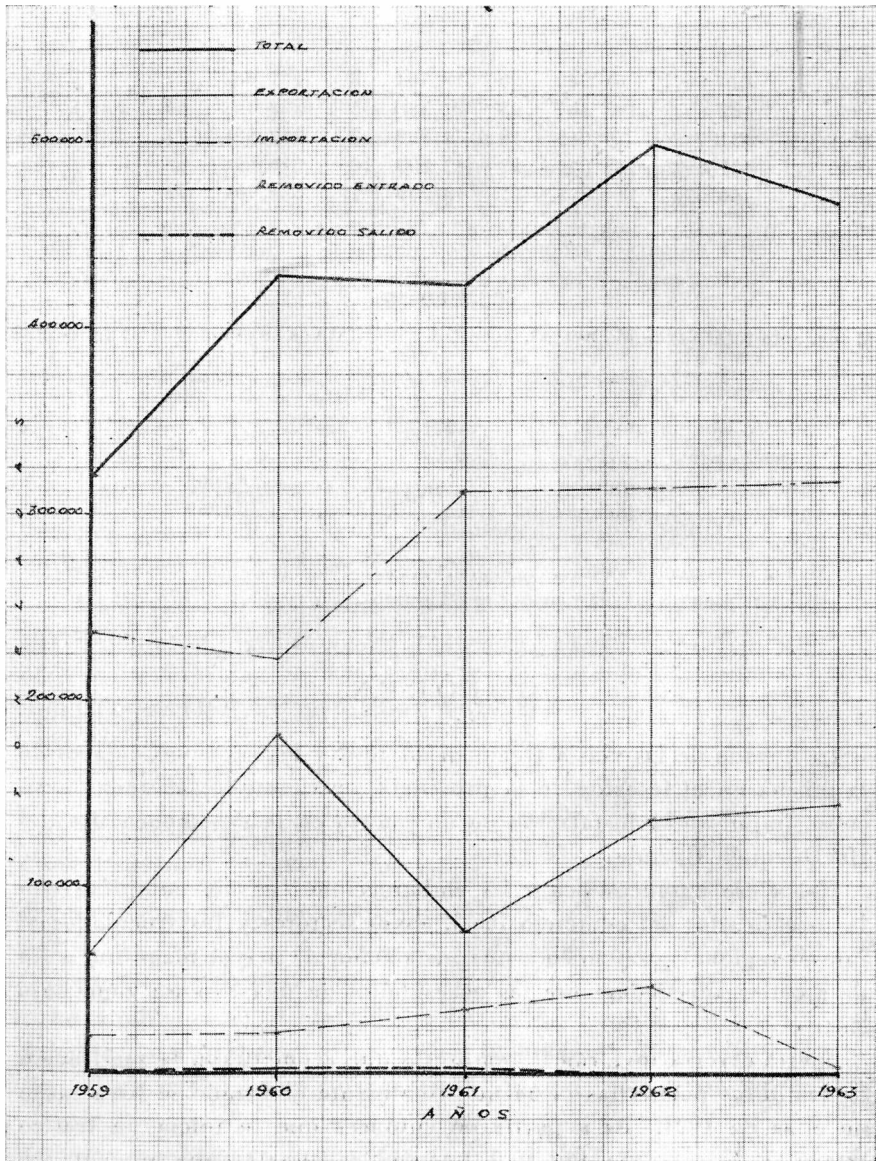
CUADRO 53

Removido salido en toneladas. 1959-1963

1959	1960	1961	1962	1963
—	1.001	1.371	—	—

MAR DEL PLATA

Movimiento total (Excluido pesca)



CUADRO 54

Movimiento total en toneladas (excluido pesca) y porcentaje anual por origen. 1959-1963

Año	Total	Exportación (Tn)	%	Importación (Tn)	%	Removido entrado	%	Removido salido	%
1959 ...	320.667	64.242	20	18.764	6	237.661	74	—	—
1960 ...	427.854	183.561	43	21.128	5	222.164	52	1.001	—
1961 ...	424.718	76.042	18	34.309	8	312.996	74	1.371	—
1962 ...	497.493	135.616	27	47.829	10	314.048	63	—	—
1963 ...	466.072	144.378	31	3.990	1	317.704	68	—	—
Total ...	2.136.804	603.839	28	126.020	6	1.404.573	66	2.372	—

CUADRO 55

Movimiento total (excluido pesca). Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total de movimiento.....	2.136.804 Tn.
Promedio anual.....	427.360 »
Año de mayor movimiento.....	1962
Año de menor movimiento.....	1959
Mayor movimiento anual.....	497.492 »
Menor movimiento anual.....	320.667 »
Diferencia entre mayor y menor movimiento.....	176.826 »

QUEQUEN

La llegada de las vías a Quequén en 1892 y los sucesivos enlaces de la misma en el interior de la provincia, entroncando las zonas agrícolas, impulsan la instalación de un puerto en la desembocadura del río Quequén Grande.

Hasta ese entonces pequeñas embarcaciones a vela cumplían con las necesidades del comercio local, cuyos sectores y los vinculados al interés regional propenden a una instalación de mayor magnitud a fin de atender adecuadamente las necesidades de una extensa zona bajo cultivo.

Suerte diversa tuvieron las empresas que acometieron la realización de las obras portuarias hasta que finalmente el Estado se hizo cargo de ellas en 1921. Es a partir de entonces que se inicia un tráfico irregular de cabotaje con 10.060 toneladas anuales que aumenta en un 100 por 100 al término de 7 años. Dificultades de orden técnico hacen que sea recién en 1928 el año en que comienza su comercio exterior.

ACCESO MARÍTIMO.

La entrada al puerto se halla entre dos escolleras que lo encierran desde S.O. y E. y que dejan entre ambas un paso de 200 metros.

La rada está expuesta a los vientos de todos los cuadrantes, especialmente de los del sur, S.E. y S.O. que son los reinantes en la mayor parte del año, alcanzando los del sur velocidades superiores a 100 kilómetros durante los temporales.

La existencia de la barra sobre la escollera oeste determina que los barcos deban venir con rumbo este para eludir el banco, de profundidad variable, cuyo origen se debe a la acción combinada de las mareas y a la decantación del material que arrastra el río Quequén.

El viraje a que obliga el banco requiere gran precisión y está sujeto a muchos riesgos y sólo es factible operar con más seguridad durante la pleamar.

El insuficiente dragado se debe a que no se cuenta con equipos efectivos y permanentes, lo que contribuye a que gradualmente el banco ofrezca mayores dificultades y limite el calado de los barcos que hacen su entrada a puerto, los que en muchos casos no salen con carga completa por la imposibilidad de maniobrar y atravesar el lugar en procura de las aguas profundas que se encuentran a escasas millas del puerto.

Los extremos de las escolleras, se encuentran balizados para facilitar la entrada y salida de los buques de noche, pero las mismas no ofrecen la seguridad indispensable por lo que sólo en contadas oportunidades se efectúan maniobras nocturnas.

PUERTO QUEQUEN

CARACTERÍSTICAS.

La carencia de elementos indispensables que sirven a la actividad portuaria, resienten, en parte, la actividad de este puerto de aguas tranquilas, que permite operar en sus muelles hasta 12 embarcaciones.

Los problemas derivados de la sedimentación paulatina de las arenas del mar y del barro del río Quequén, repercuten en una disminución del calado de las naves, lo que determina en este puerto una insuficiencia, al no poder satisfacer la totalidad de cargas que muchas naves están en condiciones de realizar.

No posee un utilaje acorde con la importancia que ha ganado este puerto y que cada vez acrecienta más si nos remitimos a la extensión lograda en su área de influencia.

La falta de agua potable y de un abastecimiento normal de combustible que deben proceder de Mar del Plata, por vía terrestre, crean serias dificultades como lo hacen notar quienes realizan allí sus operaciones de ultramar.

Los dos remolcadores en actividad no se adecúan satisfactoriamente por los largos períodos de inactividad, a los que se agregan las costosas reparaciones, justificadas por sus 40 años de uso. Sus servicios deben solicitarse con 24 horas de anticipación, y en caso de ser urgentes, o sea, que se cumplan dentro del día, las tarifas aumentan en un 200 por 100.

Las maniobras que normalmente se efectúan en una hora, aumentan al doble como consecuencia del viento y marejada, los que incluso las imposibilita en algunas oportunidades.

Los porcentajes más elevados de naves de ultramar entradas, en relación a las de cabotaje, nos indican que en este puerto el tráfico está orientado esencialmente al exterior, por lo que si se quiere seguir manteniendo una actividad que supere a la actual, es necesario integrarlo con todos los elementos que le permitan cumplir más adecuadamente las funciones que tal tipo de movimiento requiere.

CUADRO 56

Características y Utilaje

Longitud de muelles.....	1.200 metros
Galpones para almacenaje mercaderías.....	6.800 m ² superficie cubierta
Grúas y Guinches.....	3 de 30 Tn. cada uno 1 de 10 Tn. 2 de 5 Tn. cada uno
Abastecimiento de agua.....	deficiente
Abastecimiento de combustible.....	deficiente
Reparaciones : pequeños talleres. No se cuenta con dique seco.	
No se dispone de semáforos ni señales horarias que sirvan de ayuda a la navegación.	
Practicaje : obligatorio en puerto.	
Remolque : obligatorio en puerto. El servicio lo efectúan dos remolcadores.	
Draga : no se dispone en forma permanente.	
Calado máximo : 25 pies. Muy variable	
Mareas.....	Amplitud máxima absoluta : 1,87 metros Amplitud mínima absoluta : 0,26 metros

CUADRO 57

Concepto y porcentaje sobre el total que debe abonar un buque de ultramar de 3.822 toneladas de registro neto y de 28 pies de calado por entrada, salida, y uso de puerto durante nueve (9) días

Concepto	m\$u	%
Uso de Puerto.....	20.682	16
Derecho a la navegación.....	5.600	4
Remolque.....	60.600	47
Practicaje.....	10.100	8
Varios.....	31.600	25
Total.....	128.582	100

CUADRO 58

Buques de ultramar entrados y tonelaje de registro neto. 1959-1963

Año	Número de buques de ult. entrados	Tonelaje de registro neto
1959.....	143	398.555
1960.....	146	547.228
1961.....	105	396.181
1962.....	172	726.334
1963.....	121	442.341
Total.....	687	2.510.639

CUADRO 59

Buques de ultramar entrados y tonelaje de registro neto. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total de buques entrados.....	687
Promedio anual de buques entrados.....	137
Año de mayor entrada.....	1962
Año de menor entrada.....	1961
Mayor entrada anual.....	172
Menor entrada anual.....	105
Diferencia entre el año de mayor y menor entrada.....	67
Promedio mensual de buques entrados.....	11
Total tonelaje de registro neto.....	2.510.639
Promedio anual de tonelaje de registro neto.....	502.127
Año de mayor tonelaje de registro neto.....	1962
Año de menor tonelaje de registro neto.....	1961
Mayor tonelaje de registro neto anual.....	726.334
Menor tonelaje de registro neto anual.....	396.181
Diferencia entre el año de mayor y menor tonelaje de registro neto.....	330.153
Promedio mensual de tonelaje de registro neto.....	41.843

CUADRO 60

Buques de cabotaje entrados y tonelaje de registro neto. 1959-1963

Año	Número de buques de cabot. entrados	Tonelaje de registro neto
1959	58	74.191
1960	70	78.136
1961	27	28.257
1962	30	35.862
1963	29	33.715
Total	214	250.161

CUADRO 61

Buques de cabotaje entrados y tonelaje de registro neto. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total de buques entrados	214
Promedio anual de buques entrados	42
Año de mayor entrada	1960
Año de menor entrada	1961
Mayor entrada anual	70
Menor entrada anual	27
Diferencia entre el año de mayor y menor entrada	43
Promedio mensual de buques entrados	3
Total tonelaje de registro neto	250.161
Promedio anual de tonelaje de registro neto	50.032
Año de mayor tonelaje de registro neto	1960
Año de menor tonelaje de registro neto	1961
Mayor tonelaje de registro neto anual	78.136
Menor tonelaje de registro neto anual	28.257
Diferencia entre el año de mayor y menor tonelaje de registro neto	49.879
Promedio mensual de tonelaje de registro neto	4.169

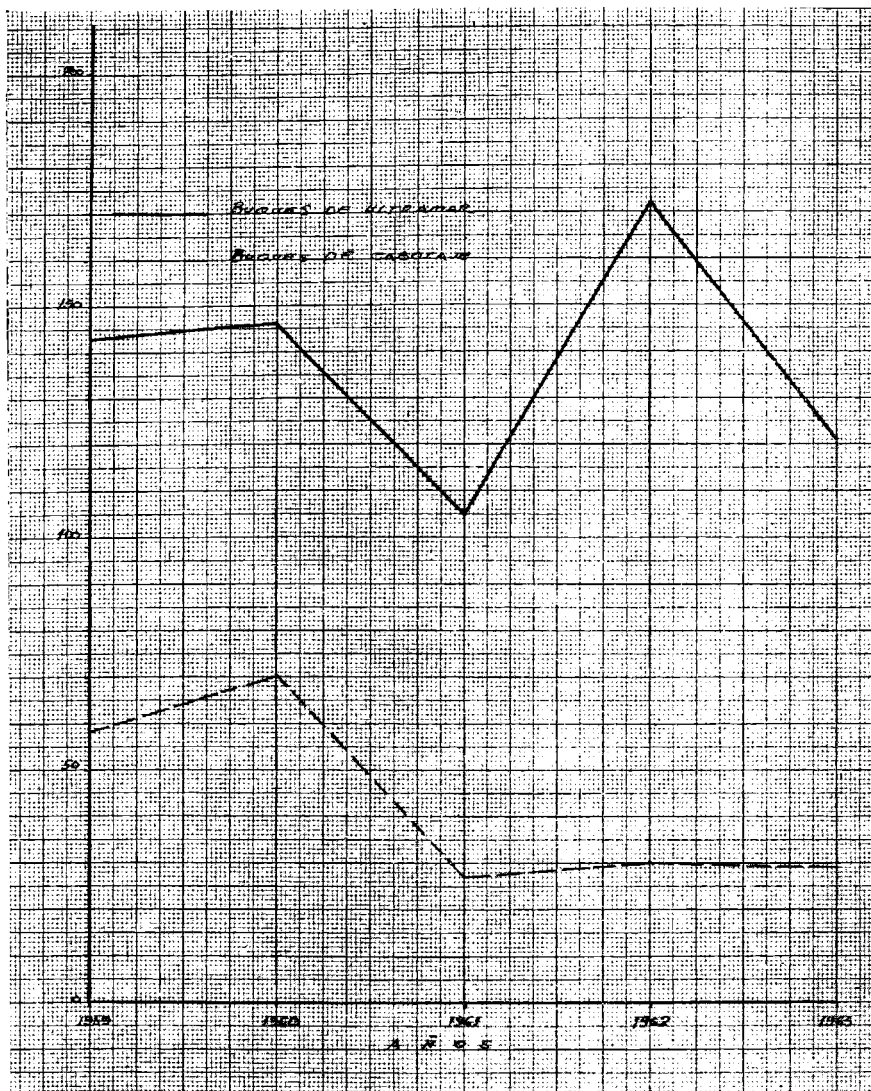
CUADRO 62

Total de buques de ultramar y cabotaje entrados y porcentaje respectivo 1959-1963

Año	Total de buques entrados	Buques ultramar	%	Buques cabotaje	%
1959	201	143	71,1	58	28,9
1960	216	146	67,6	70	32,4
1961	132	105	79,5	27	20,5
1962	202	172	89,2	30	10,8
1963	150	121	80,7	29	19,3
Total	901	687	76,3	214	23,7

QUEQUEN

Buques de ultramar y de cabotaje entrados



CUADRO 63

**Total de tonelaje de registro neto de buques de ultramar
y cabotaje entrados y porcentaje respectivo. 1959-1963**

Año	Total tonelaje Registro neto	Registro neto buques de ultramar	%	Registro neto buques de cabotaje	%
1959	472.746	398.555	84,3	74.191	15,7
1960	625.364	547.228	87,5	78.136	12,5
1961	424.438	396.181	93,4	28.257	6,6
1962	762.196	726.334	95,3	35.862	4,7
1963	476.056	442.341	92,8	33.715	7,2
Total.....	2.760.800	2.510.639	90,9	250.161	9,1

CUADRO 64

Buques de ultramar y cabotaje entrados. Aspectos cuantitativos 1959-1963

Total de buques entrados	901
Promedio anual de buques entrados	180
Año de mayor entrada de buques	1960
Año de menor entrada de buques	1961
Mayor cantidad anual de buques entrados.....	216
Menor cantidad anual de buques entrados.....	132
Diferencia entre la mayor y menor cantidad de buques en- trados.....	84

CUADRO 65

**Tonelaje de los buques de ultramar y cabotaje entrados
Aspectos cuantitativos 1959-1963**

Total de tonelaje de registro neto	2.760.800 Tn.
Promedio anual de tonelaje de registro neto	552.160 »
Año de mayor tonelaje de registro neto.....	1962
Año de menor tonelaje de registro neto	1961
Mayor tonelaje de registro neto anual.....	762.196 »
Menor tonelaje de registro neto anual.....	424.438 »
Diferencia entre el mayor y menor tonelaje de registro neto	337.658 »

PESCA.

En una longitud de muelle de 150 metros operan unas 35 lanchas pesqueras, cuya mayor producción —a la que denominan “basura”— es destinada a las fábricas de Mar del Plata para la obtención de harina de pescado. Este tipo de operación es en gran parte la consecuencia de carecerse en el muelle de Necochea, que es donde operan las lanchas pesqueras, del hielo necesario para la conservación del pescado. El abastecimiento de hielo está supeditado a los envíos que se hacen de Mar del Plata, ya que las fábricas locales no tienen la suficiente capacidad de producción para abastecer tal demanda.

El destino del producto que se pesca hace que el mismo llegue a puerto a granel, siendo descargado por medio de grandes cubos accionados por guinches. Esto en parte disminuye los costos de producción, pero no hay que olvidar que también su precio es inferior por el empleo que se efectúa de él. Lo que se destina para consumo presenta un manipuleo más completo, y que insume mayor cantidad de mano de obra directa, por la carencia de elementos mecánicos, la que se traduce por concepto de jornales en un 10 % del precio final por cajón.

La pesca está limitada a la actividad costera ya que al hecho de no contarse con instalaciones adecuadas para tal tipo de embarcación, se debe agregar la imposibilidad de maniobrar en puerto, por que los cables de amarre a las bitas desde los buques de ultramar. impiden el paso de los trawlers.

La pesca mantiene su regularidad anual y también en los porcentos mensuales, levemente superiores en el último trimestre del año lo que supone un movimiento permanente de las lanchas. A la precariedad de las mismas debe agregarse la poca seguridad que brinda la salida y el fondeadero en el puerto, afectado este último por la corriente del río Quequén que provoca rotura de cabos, y colisiones entre las embarcaciones.

Los espacios afectados en el puerto a la actividad pesquera no son todo lo cómodo que la misma requiere, ya que no se cuenta con tendadero para el teñido y arreglo de las redes, ni con el agua necesaria, lo que hace que en muchas oportunidades se utilicen directamente las contaminadas aguas del río Quequén.

En idéntica situación de falta de espacio se encuentra el fondeadero cuando a las lanchas habituales se suman las que operan en Mar del Plata, lo que complica y retarda las maniobras correspondientes.

El abastecimiento de combustible a las lanchas es dificultoso y ello no hace más que señalar la forma precaria en que se desenvuelve esta actividad en el muelle Necochea, dependiente del Puerto Quequén. Son escasas las perspectivas de aumentar los rendimientos actuales,

ã menos que se mejoren los elementos atingentes al arte pesquero en sí y al soporte portuario que le sirve.

De no mediar inconvenientes como los apuntados, es factible que Mar del Plata pudiera descongestionar su propia dársena de pescadores y operar en este puerto tan próximo siempre que se superaran las deficiencias de orden técnico que se aprecian en la actualidad.

CUADRO 66

Pesca costera por especie y por año en kilogramos. 1959-1963

Especies	1959	1960	1961	1962	1963
Anchoíta y anchoa.	384.640	296.960	587.900	941.600	792.505
Besugo		21.024	24.800	80.900	53.640
Bonito.....					1.130
Caballa.....	1.066.729	1.471.340	577.400	231.100	204.460
Calamarete.....		188	2.000	4.000	6.933
Camarón.....			1.000	100	
Caracoles.....					760
Castañeta.....				219.000	
Cazón.....	861.470	526.800			592.900
Corvina.....	14.700	16.640	25.200	66.900	42.290
Gatuzo.....		19.240	22.300	64.900	74.000
Jurel.....		2.200			
Langostino.....		853	6.500	100	
Leaguado.....		5.760	10.200	30.900	23.440
Lisa.....		160			
Mejillón.....	2.870.360	4.188.780	4.952.100	4.641.200	4.689.464
Merluza.....					800
Mero.....					1.760
Palometa.....		400			240
Papamosca.....					120
Pargo.....	6.150	18.220	6.800	8.500	3.740
Pejerrey y cornali- to.....	48.455	65.171	93.000	190.400	152.860
Pescadilla.....	71.040	48.640	85.100	149.200	67.960
Pez Angel.....	263.190	325.300	146.600		68.980
Pez Gallo.....		9.060	16.300	58.100	49.800
Pez Limón.....					
Pez Palo.....		1.760			40.720
Salmón.....		64			2.402
Saraca.....	17.340	440			320
Saurel.....		80			3.460
Testolín.....		120			40
Tiburrones varios..	200.500	188.600	549.800	98.600	25.000
Triglia.....					870
Varios.....	147.657	5.980	28.600	129.800	516.010
Total.....	5.952.231	7.213.780	7.135.600	6.915.300	7.416.603

Fuente: Dirección General de Pesca, E. Quequén.

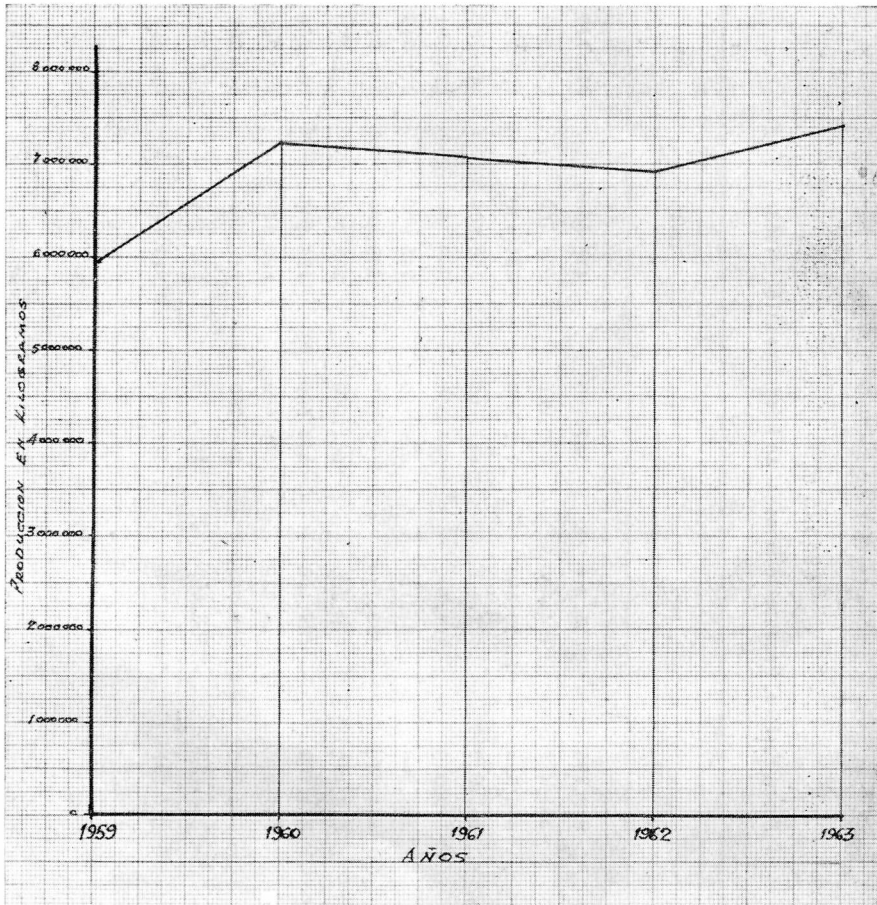
CUADRO 67

Pesca costera. Producción mensual en kilogramos. 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero	819.495	625.240	387.100	478.500	470.110	2.780.475
Febrero	391.480	484.590	512.000	841.700	472.000	2.701.770
Marzo	606.530	1.029.580	747.800	661.400	703.710	3.749.020
Abril	401.620	427.415	691.100	569.900	569.530	2.659.565
Mayo	179.575	314.700	583.000	358.100	428.584	1.863.959
Junio	538.280	781.120	622.900	743.600	474.349	3.160.249
Julio	434.220	493.220	462.300	549.800	638.530	2.578.070
Agosto	638.192	678.240	564.000	385.400	743.550	3.009.382
Setiembre	391.190	439.100	572.500	426.900	764.260	2.593.950
Octubre	778.210	815.920	1.090.000	606.900	1.009.300	4.300.330
Noviembre	562.580	570.803	622.200	1.046.700	649.700	3.451.983
Diciembre	210.859	553.852	280.700	246.400	492.950	1.784.761
Total	5.952.231	7.213.780	7.135.600	6.915.300	7.416.603	34.633.514

QUEQUEN

Pesca costera producción anual



CUADRO 68

Pesca costera trimestral por año, en kilogramos. 1959-1963

Años	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre
1959	1.817.505	1.119.475	1.463.602	1.551.649
1960	2.139.410	1.523.235	1.610.560	1.940.575
1961	1.646.900	1.897.000	1.598.800	1.992.900
1962	1.981.600	1.671.600	1.362.100	1.900.000
1963	1.645.850	1.472.463	2.146.340	2.151.950
Total.....	9.231.265	7.683.773	8.181.402	9.537.074

CUADRO 69

Pesca costera. Porcentaje por trimestre sobre el total del año. 1959-1963

Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero	30	30	23	29	22
Segundo	19	21	27	24	20
Tercero	25	22	22	20	29
Cuarto	26	27	28	27	29
Total.....	100	100	100	100	100

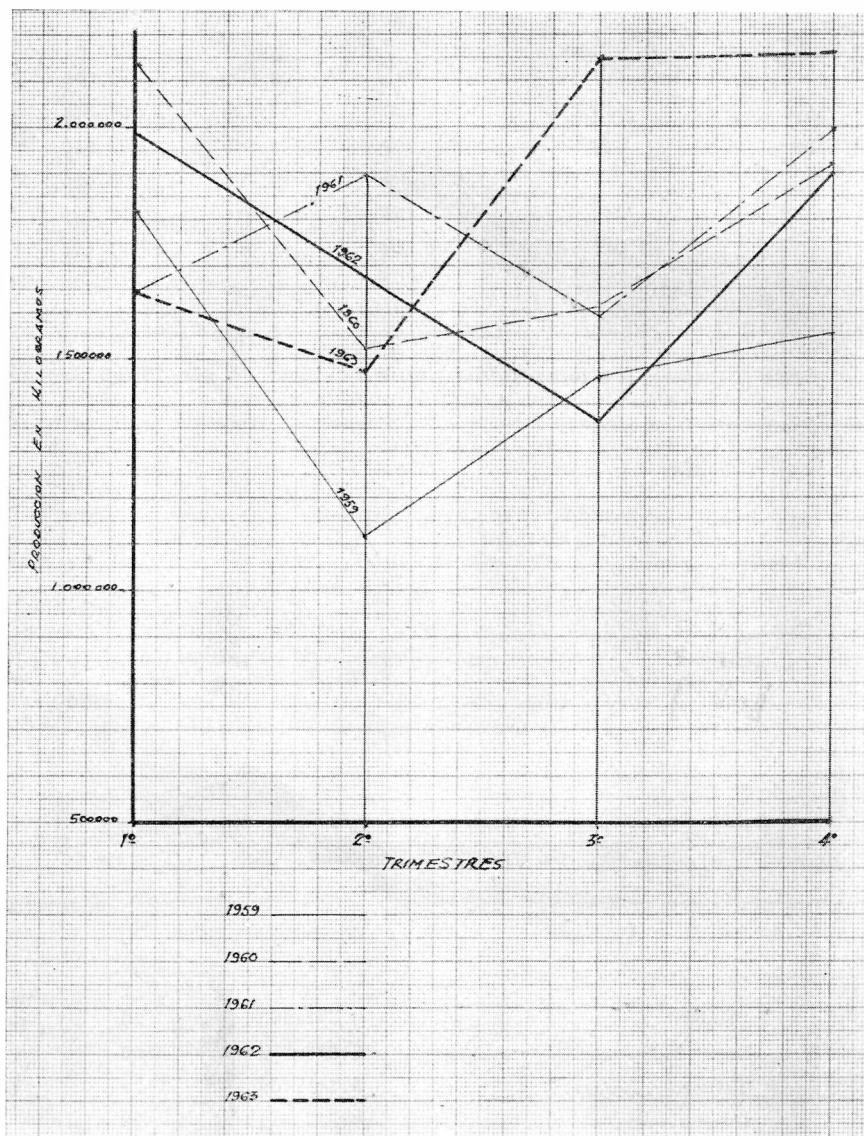
CUADRO 70

Pesca costera. Producción en kilogramos y porcentaje trimestral del quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero	9.231.265	26
Segundo	7.683.773	22
Tercero	8.181.402	24
Cuarto	9.537.074	28
Total.....	34.633.514	100

QUEQUEN

Pesca costera producción trimestral



CUADRO 71

Pesca costera. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Producción total.....	34.633.514 Kg.
Promedio anual de producción.....	6.926.702 »
Mayor producción anual.....	7.416.603 »
Menor producción anual.....	5.952.231 »
Diferencia entre mayor y menor producción anual...	1.464.372 »
Año de mayor producción.....	1963
Año de menor producción.....	1959
Promedio mensual de producción.....	577.225 »
Mayor producción mensual.....	1.090.000 »
Menor producción mensual.....	179.575 »
Diferencia entre mayor y menor producción mensual.	910.425 »
Mes de mayor producción.....	Octubre 1961
Mes de menor producción.....	Mayo 1959

MOVIMIENTO PORTUARIO

EXPORTACIÓN.

Constituye la exportación y dentro de ella los productos de la agricultura y derivados la principal actividad que desarrolla este puerto. Su millón de toneladas canalizadas en 1962 hacia el exterior, son las que mejor certifican el papel que desempeña como centro marítimo importante que cubre las necesidades de una extensa área.

Por ser precisamente el movimiento cerealero el que le otorga jerarquía, analizaré en forma breve las diversas etapas vinculadas al manipuleo y embarque del mismo.

OPERACIONES VARIAS.

a) *Arribo del cereal.*— La facilidad operativa de las unidades automotores, y la densa red pavimentada, se traducen en arribos simultáneos de grandes tonelajes de cereal; que no siempre encuentran rápida descarga, dado que éste es mucho mayor que la capacidad operativa de la mano de obra.

Las largas colas de camiones, que normalmente efectúan sus tareas en dos días, llegan en casos extremos a demorar de 7 a 8 días, toda esta situación se manifiesta en un aumento de \$ 3.— m/n. por tonelada por hora, al margen del inconveniente que crea el hecho de no disponer en los sitios de producción de las unidades de transporte necesarias.

La distorsión entre el envío y la recepción, no siempre es imputable a la demora motivada por insuficiencia en la capacidad de recepción,

sino que contribuye también a ello la desconexión existente entre el productor y el acopiador, haciendo que el camión pierda su turno de llegada a la espera de la autorización respectiva para descarga.

b) *Descarga.* — Las operaciones adquieren celeridad en la descarga del cereal a granel, que es el que comúnmente llega a este puerto, facilitando y abaratando de esta manera, los costos correspondientes, en relación a los resultantes en el caso de tratarse de cereal embolsado; puesto que éste necesita mayor mano de obra.

c) *Almacenaje.* — La capacidad de las instalaciones afectadas al almacenaje de cereales representan casi un 50 % del total que se mueve anualmente. De ese total corresponden 300.000 toneladas a los silos subterráneos ubicados a 8 kilómetros de distancia y que por el doble manipuleo que es necesario realizar para su traslado y posterior embarque originan costos más elevados que absorben en estos momentos la Junta Nacional de Granos y Elevadores, pero que de acuerdo a las normas vigentes, se distribuirá luego en forma proporcional a los diversos sectores productivos y comerciales.

d) *Carga.* — En este aspecto no están utilizadas al máximo los diversos equipos técnicos con que se cuenta, en lo que se refiere a sus rendimientos horarios y diarios.

Las jornadas de 8 horas en dos turnos y el trabajo calificado como insalubre que se reduce a 2 horas por turno determinan disminuciones acentuadas al renovarse el personal que desempeña tales tareas. No sólo en este aspecto, sino también en lo que hace a su rendimiento efectivo, es evidente que el mismo no está a tono con la capacidad de carga de que disponen los elevadores.

La carencia de paleo mecánico, que obliga a esfuerzos superiores, es uno de los que más contribuyen a encarecer los costos y retardar las operaciones. A pesar de ello el puerto mantiene cierta regularidad, en lo que se refiere a la permanencia de los barcos que efectúan la carga, pero es también precisamente esta regularidad la que suele conducir a falsas interpretaciones. Con un adecuado y eficiente uso de los elementos de que se dispone, y la incorporación de aquellos de imprescindible necesidad y solvencia operativa darían a Quequén un lugar más destacado en cuanto se refiere a la productividad de su movimiento.

Tal como lo señaláramos para Mar del Plata, trataré con más profundidad este aspecto, que es común en las actividades portuarias que estamos considerando, al referirme al puerto de Bahía Blanca.

CUADRO 72
Exportación anual en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Producto	1959	1960	1961	1962	1963
Aceite de lino	15.483	7.422	16.890	14.596	3.895
Aceitunas	—	—	—	—	21
Alpiste	—	—	48	—	—
Avena	52.459	233.191	179.983	253.890	81.783
Cebada	18.091	16.177	9.677	3.483	2.698
Centeno	337	993	—	—	—
Expeller de girasol . .	—	20	—	—	—
Expeller de lino	23.785	32.741	25.400	24.067	22.928
Lana	—	—	—	45	—
Papas	—	4.276	—	—	—
Semilla de lino	—	14.982	16.178	—	—
Trigo	773.724	672.628	280.331	719.426	570.968
Total	883.879	982.430	528.507	1.015.507	682.293

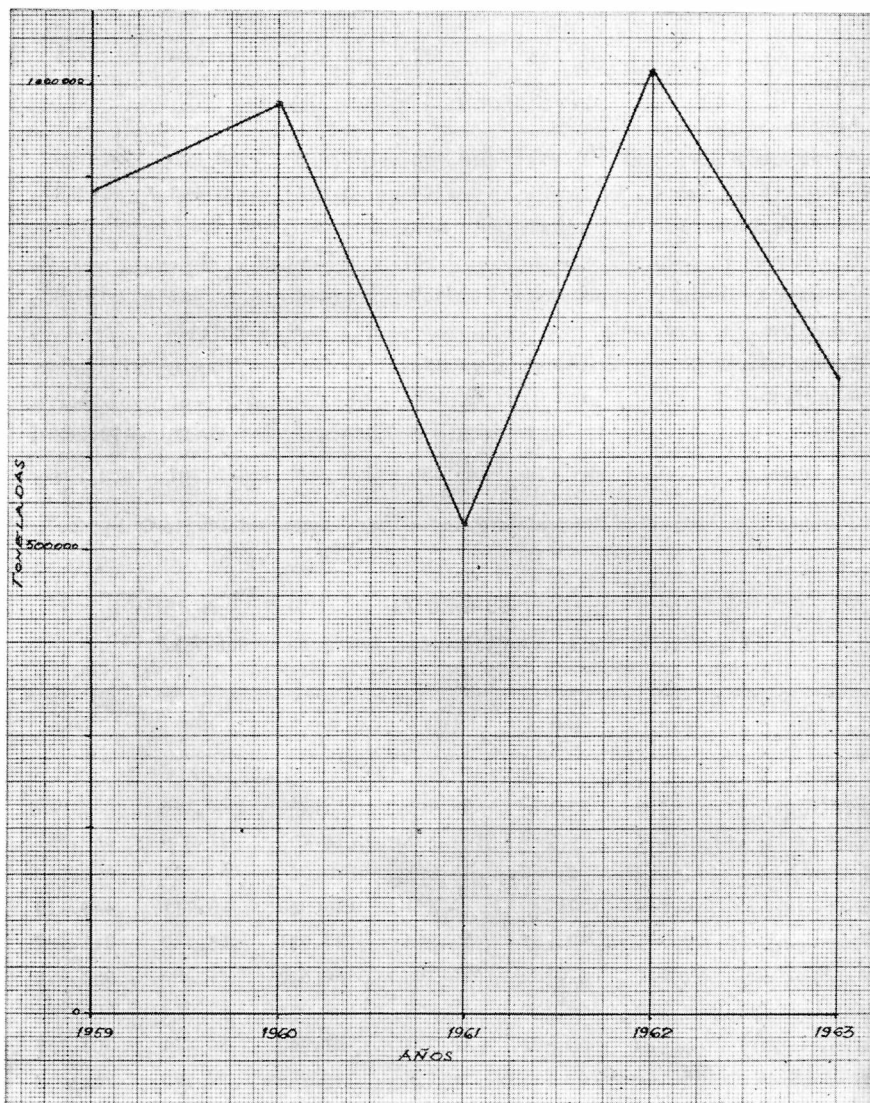
Fuente : Administración General de Puertos. Administración Puerto Quequén.

CUADRO 73
Exportación mensual en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero	71.836	26.827	66.388	118.411	73.163	359.625
Febrero . . .	92.282	78.086	104.859	144.384	61.356	480.967
Marzo	109.196	132.697	89.398	170.055	97.234	598.580
Abril	128.846	127.741	9.821	120.060	59.711	446.179
Mayo	76.821	89.301	25.215	137.081	18.269	346.687
Junio	82.317	67.451	25.308	66.511	47.489	289.076
Julio	106.100	84.309	47.772	106.978	47.046	392.205
Agosto	82.610	90.991	33.773	37.999	59.344	304.717
Setiembre . .	40.106	99.927	30.721	46.364	36.795	253.913
Octubre . . .	36.114	66.829	22.515	28.934	89.667	244.089
Noviembre . .	44.369	57.780	33.928	24.637	50.691	211.405
Diciembre . .	10.282	60.491	38.779	14.093	41.528	165.173
Total	883.879	982.430	528.507	1.015.507	682.293	4.092.616

QUEQUEN

Exportación anual



CUADRO 74

Exportación trimestral en toneladas por año. 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero	276.314	237.610	260.645	432.850	231.753
Segundo	287.984	284.493	60.344	323.652	125.469
Tercero	228.816	275.227	112.266	191.341	143.185
Cuarto	90.765	185.100	95.252	67.664	181.886
Total	883.879	982.430	528.507	1.015.507	682.293

CUADRO 75

Porcentaje de exportación trimestral por año. 1959-1963

Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero	31	24	49	42	34
Segundo	33	29	12	32	18
Tercero	26	28	21	19	21
Cuarto	10	19	18	7	27
Total	100	100	100	100	100

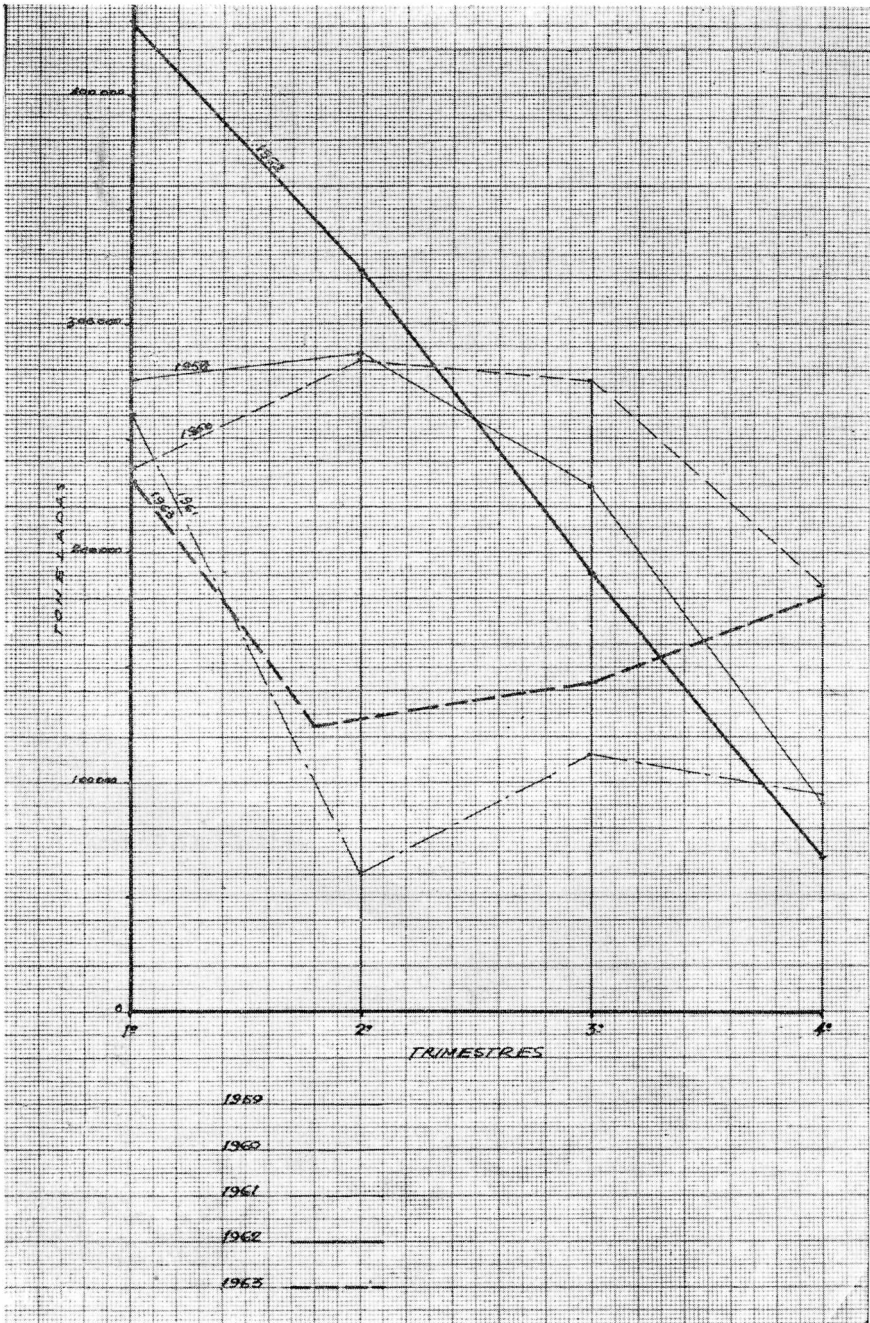
CUADRO 76

Exportación y porcentaje trimestral del quinquenio 1959-1963. En toneladas

Trimestre	1959-1963	%
Primero	1.439.172	35
Segundo	1.081.942	27
Tercero	950.835	23
Cuarto	620.667	15
Total	4.092.616	100

QUEQUEN

Exportación trimestral



CUADRO 77

Número de meses por año y porcentaje correspondiente de registros de exportación superiores e inferiores al promedio mensual del quinquenio 1959-1963

Año	Total meses	Prom. mensual (1959-1963) (Tn.)	Nº de meses con registro superior	%	Nº de meses con registro inferior	%
1959/63.....	60	68.210	26	43	34	57
1959.....	12	68.210	8	67	4	33
1960.....	12	68.210	7	58	5	42
1961.....	12	68.210	2	17	10	83
1962.....	12	68.210	6	50	6	50
1963.....	12	68.210	3	25	9	75

CUADRO 78

Número de meses y porcentaje correspondiente de registros de exportación superiores e inferiores al promedio mensual del quinquenio 1959-1963

Total meses	Prom. mensual (1959-1963) (Tn.)	Nº de meses con registro superior	%	Nº de meses con registro inferior	%
60.....	68.210	26	43	34	57

CUADRO 79

Exportación. Aspectos cuantitativos del quinquenio 1959-1963

Promedio anual de exportación	818.523 Tn.
Año de mayor exportación	1962
Año de menor exportación	1961
Mayor exportación anual.....	1.015.507 »
Menor exportación anual	528.507 »
Diferencia entre el año de mayor y menor exportación	487.000 »
Promedio mensual de exportación	68.210 »
Mes de mayor exportación.....	Marzo 1962
Mes de menor exportación.....	Abril 1961
Mayor exportación mensual	170.055 »
Menor exportación mensual	9.821 »
Diferencia entre el mes de mayor y menor exportación	160 234 »

ZONA DE INFLUENCIA CEREALERA.

Los 48.000 kilómetros que constituyen la zona de influencia cerealera de puerto Quequén y los registros exportables, permiten indicar las bondades productivas de una zona que encuentra en puerto próximo el soporte indispensable para su canalización hacia el exterior.

La delimitación de la zona de influencia, se ha hecho en base a los registros más comunes por su regularidad y tonelaje que afluyen al citado puerto, pero no debemos olvidar que, muchas veces, esa misma producción enmarcada por tales límites, se dirige al puerto de Buenos Aires para responder a la demanda del mismo, a fin de completar los envíos de las naves que operan en el complejo metropolitano.

Puerto Quequén ha ido extendiendo su área, y prueba de ello es el avance que ha efectuado hacia el sur y en modo especial, en el sector marplatense al que estrecha cada vez más.

CUADRO 80

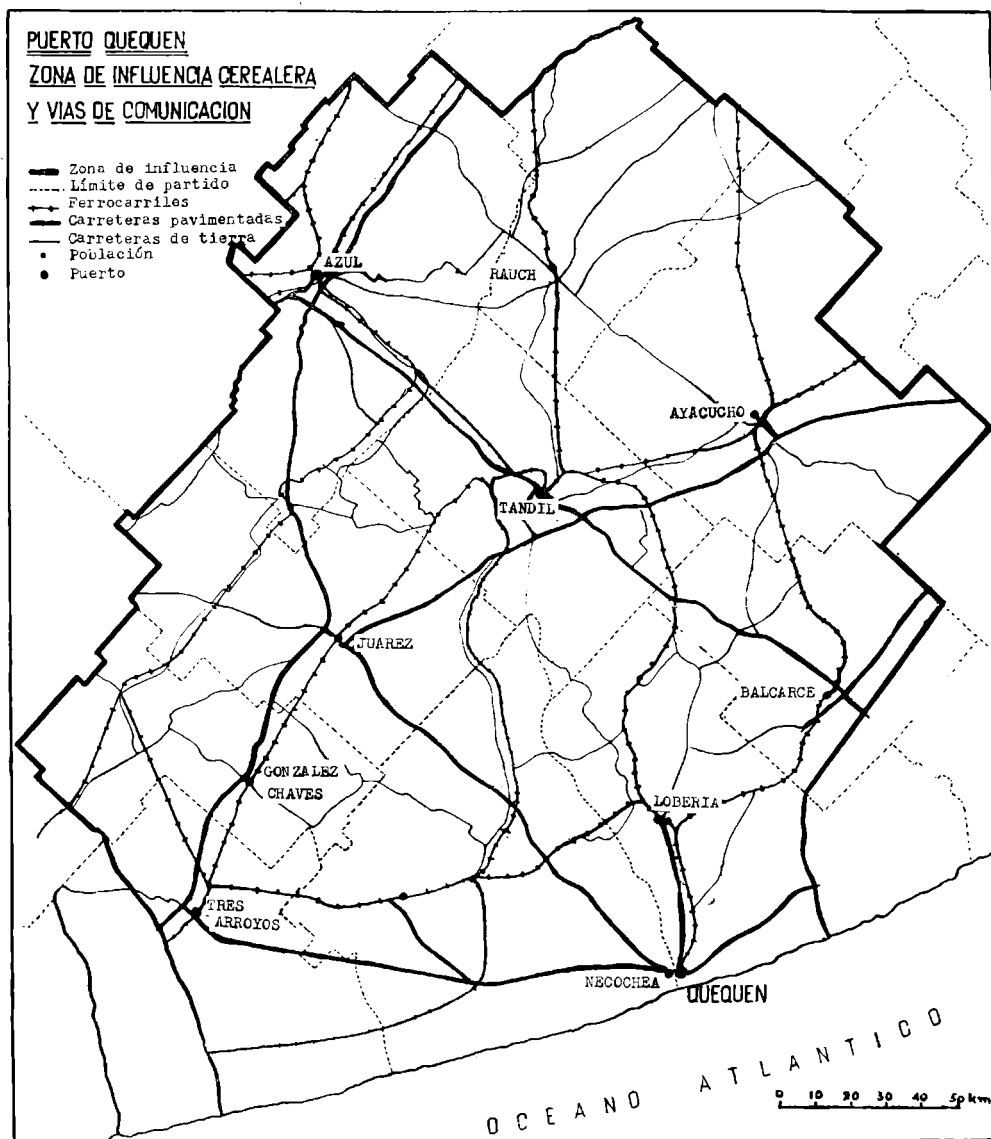
Zona de influencia cerealera. Nómina de partidos y superficie que integran la zona de influencia portuaria

Provincia de Buenos Aires. Partidos	Superficie Km. ²
Azul	6.615
Rauch	4.300
Ayacucho	6.785
Tandil	4.935
Juárez	5.285
Balcarce	3.288
Lobería	4.765
Necochea	4.465
González Chaves	3.790
Tres Arroyos	3.996
Total	48.224

VÍAS DE COMUNICACIÓN.

La alta densidad que registra la vía férrea, puede conducir a equívocos con respecto a la función canalizadora que pudiera desempeñar en la zona de influencia, con miras al puerto de Quequén. No es a éste, precisamente, al que converge este medio de transporte, ya que vemos que sus accesos no se caracterizan por una densa red ferroviaria que justifique la relación de 34 metros por kilómetro cuadrado del área de influencia.

La densidad se opera en centros muy enlazados entre sí, pero que no corresponden, en el mismo carácter, a la traza longitudinal que se orienta hacia Quequén.



En situación inferior con respecto a su densidad, se encuentran los caminos pavimentados que, sin embargo, permiten a través de una serie de enlaces de interés regional, conectar los centros altamente productivos con la red principal.

CUADRO 81

Relación vías de comunicación con la superficie de la zona de influencia agrícola

Area Quequén : 48.224 Km²

Vías de comunicación	Km	m/Km ²
Longitud vías férreas	1.625	34
Longitud caminos pavimentados....	1.130	25

TRANSPORTE AUTOMOTOR Y FERROVIARIO.

Prueba del trazado imperante en el desarrollo de los caminos, es que el transporte automotor insume el 80 % del cereal que arriba a Quequén.

A su mayor facilidad de desplazamiento y menores costos en el transporte, por evitar manípulos que obligadamente deben realizarse cuando se trata de transporte ferroviario, el automotor no admite en esta zona, una competencia dentro del radio de 150 kilómetros. Más allá, es donde debemos buscar los registros que reflejan el cereal transportado por el ferrocarril, que une a sus deficiencias, las largas tramitaciones para la obtención de las unidades necesarias.

CUADRO 82

Cantidad de cereal (en toneladas) arribado por ferrocarril y automotor y porcentaje correspondiente

Año	Total arribado	Automotor	%	Ferrocarril	%
1959	877.000	702.000	80	175.000	20
1960	972.000	778.000	80	194.000	20
1961	595.000	485.000	82	110.000	18
1962	945.000	755.000	80	190.000	20
1963	824.000	660.000	80	164.000	20
Total.....	4.213.000	3.380.000	80	833.000	20

CUADRO 83

Capacidad de almacenaje de las instalaciones afectadas al movimiento de cereales

Silos y elevadores	85.600 Tn.
Galpones, tinglados y planchadas	67.300 »
Silos subterráneos	300.000 »

IMPORTACIÓN.

Prácticamente nula es la actividad que en este aspecto registra puerto Quequén.

Los movimientos de estos últimos años, en el que se destaca 1963, traducen una escasa actividad que no podemos afirmar como estable, ya que la misma fue motivada por la introducción de maquinarias y elementos destinados para la usina hidroeléctrica y a la construcción del gasoducto del sur.

CUADRO 84

Importación anual en toneladas 1959-1963

Producto	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Materiales y maquinarias..	—	6.956	2.617	6.924	5.551	22.048
Madera	—	—	—	124	—	124
Total	—	6.956	2.617	7.048	5.551	22.172

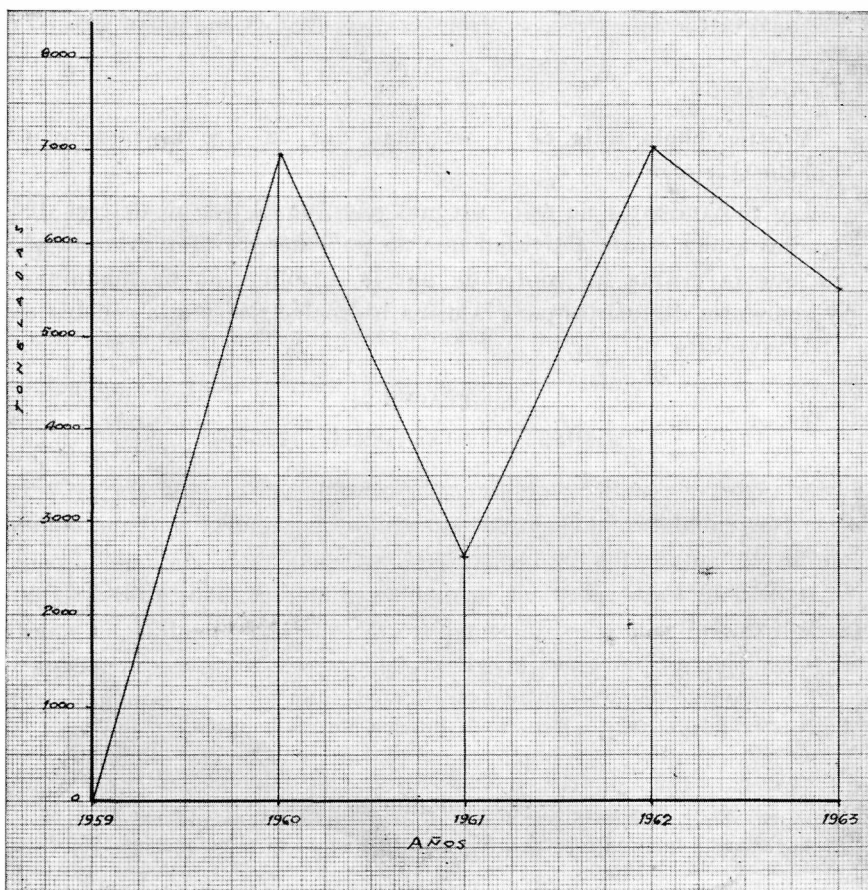
Fuente: Administración General de Puertos. Puerto Quequén.

CUADRO 85

Importación total en toneladas y porcentaje anual en el quinquenio 1959-1963

Año	Total toneladas 1959-1963	%
1959	—	—
1960	6.956	31
1961	2.617	12
1962	7.048	32
1963	5.551	25
Total	22.172	100

QUEQUEN
Importación anual



CUADRO 86

Importación. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Importación total.....	22.172 Tn.
Promedio anual.....	4.434 »
Año de mayor importación.....	1962
Año de menor importación.....	1961
Mayor importación anual.....	7.048 »
Menor importación anual.....	2.617 »
Diferencia entre la mayor y menor importación anual.....	4.431 »
Año sin registro.....	1959

REMOVIDO ENTRADO Y SALIDO.

Limitado el mismo a escasas e irregulares salidas de papas, ha tenido en el último año un incremento derivado de los embarques de cemento y cal destinados a otros puertos nacionales.

El bajo porcentaje anual, con respecto a la exportación, permiten señalar la escasa actividad de cabotaje que se efectúa por dicho puerto.

CUADRO 87

Removido entrado anualmente. en toneladas. 1959-1963

SIN MOVIMIENTO

CUADRO 88

Removido salido anualmente en toneladas. 1959-1963

Producto	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Cemento y cal.....	—	—	33.144	20.375	—	53.519
Papas.....	—	—	223	54	—	277
Varios.....	—	—	50	100	—	150
Total.....	—	—	33.417	20.529	—	53.946

Fuente: Administración General de Puertos. Puerto Quequén.

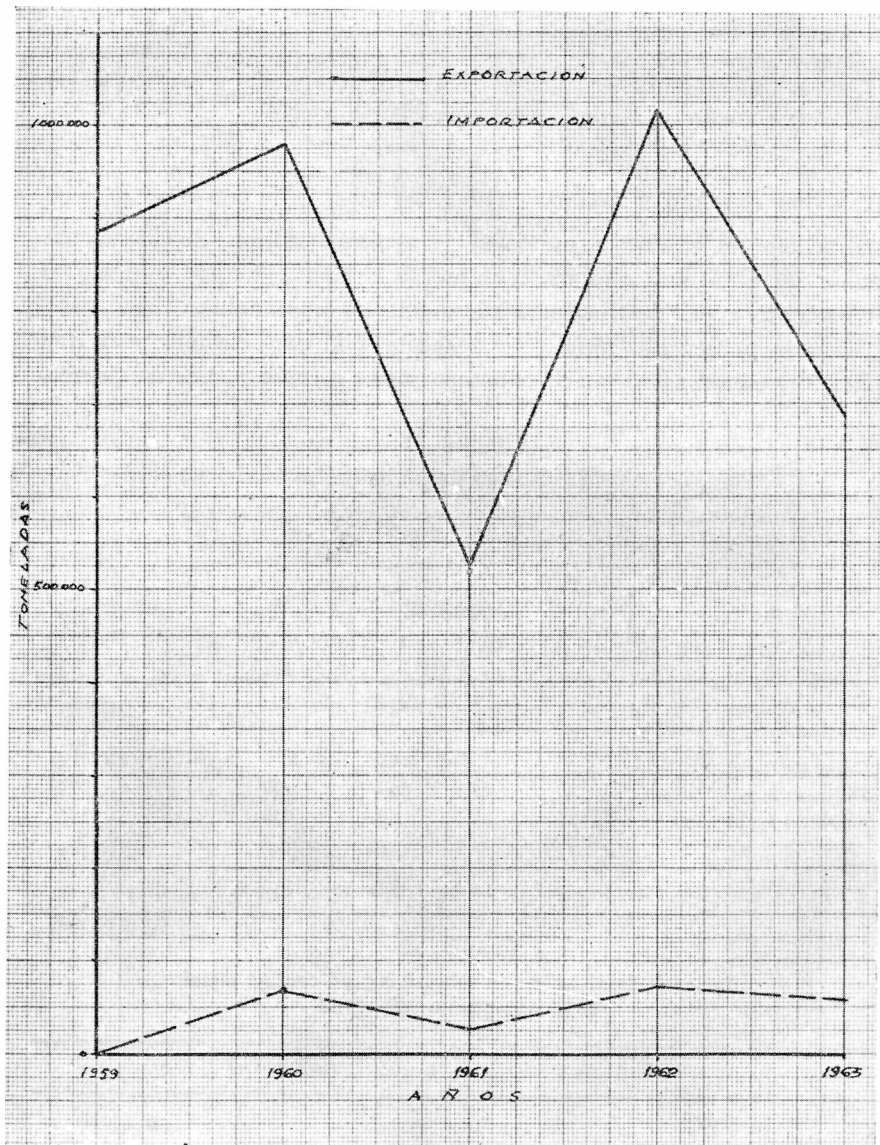
CUADRO 89

Removido total salido en toneladas y porcentaje anual en el quinquenio 1959-1963

Año	Total toneladas 1959-1963	%
1959.....	—	0
1960.....	—	0
1961.....	33.417	62
1962.....	20.529	38
1963.....	—	0
Total.....	53.946	100

QUEQUEN

Exportación e importación anual



CUADRO 90

Removido entrado y salido total en toneladas y porcentaje por año. 1959-1963

Año	Total entrado y salido	%	Total salido	%	Total entrado	%
1959	—	—	—	—	—	—
1960	—	—	—	—	—	—
1961	33.417	62	33.417	62	—	—
1962	20.529	38	20.529	38	—	—
1963	—	—	—	—	—	—
Total.....	53.946	100	53.946	100	—	—

CUADRO 91

Movimiento total de removido (entrado y salido)
Aspecto cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total de movimiento	53.946 Tn.
Promedio anual	10.785 »
Año de mayor movimiento	1961
Año de menor movimiento	1962
Mayor movimiento anual	33.417 »
Menor movimiento anual	20.529
Diferencia entre mayor y menor movimiento anual ..	12.888 »
Años sin ningún movimiento	1959-1960-1963

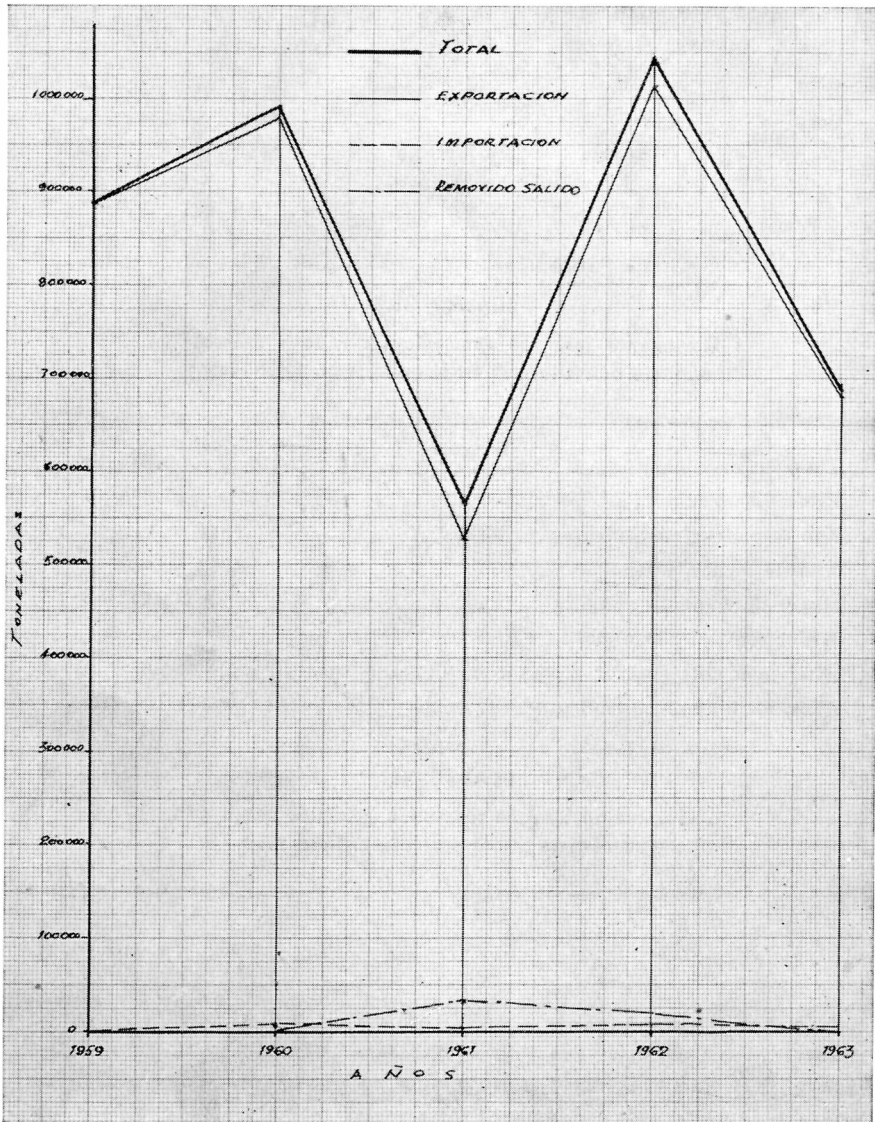
CUADRO 92

Movimiento total en toneladas (excluido pesca)
y porcentaje anual por origen. 1959-1963

Año	Total	Exportación (Tn)	%	Import. (Tn.)	%	Remov. entrado (Tn)	%	Remov. salido (Tn)	%
1959	883.879	883.879	100	—	—	—	—	—	—
1960	989.386	982.430	99	6.956	1	—	—	—	—
1961	564.491	528.507	94	2.617	—	—	—	33.367	6
1962	1.043.084	1.015.507	97	7.048	1	—	—	20.529	2
1963	687.444	682.293	99	5.551	1	—	—	—	—
Total.	4.168.334	4.092.616	98	22.172	1	—	—	53.946	1

QUEQUEN

Movimiento total (Excluido pesca)



CUADRO 93

Movimiento total (excluido pesca). Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total del movimiento	4.168.334 Tn.
Promedio anual	833.666 »
Año de mayor movimiento	1962
Año de menor movimiento	1961
Mayor movimiento anual	1.043.084 »
Menor movimiento anual	564.491 »
Diferencia entre mayor y menor movimiento anual	478.593 »

BAHIA BLANCA

Las concesiones otorgadas al ex Ferrocarril Sud para prolongar sus líneas hacia el sur de la Provincia de Buenos Aires deciden a la empresa a utilizar el pequeño muelle de Ingeniero White para la introducción del material férreo.

Posteriormente la empresa del Ferrocarril Bahía Blanca al N-O que comienza a tender sus líneas desde esta ciudad hasta Toay (Provincia de La Pampa) instala un muelle en Galván para realizar igual cometido que el anterior.

El tráfico de importación llega al 3 % del total del país como consecuencia de la demanda de materiales que exige la construcción de las diversas redes. Al mismo tiempo se utilizan las instalaciones portuarias para llevar al exterior pequeños volúmenes de cueros y lanas.

Contratos posteriores del Gobierno Nacional con las empresas ferrocarrileras citadas, autorizan a éstas a construir los muelles y demás instalaciones que fuesen necesarias para la carga y descarga de todo lo atingente al tráfico ferroviario. No hay duda que la determinación de la ley al precisar el uso de las instalaciones adecuándolas al manipuleo ferroviario, determinó en estos dos puertos bahienses una característica que respondía en forma integral a los intereses de las empresas, ya sea en lo que se refiere al uso de las instalaciones portuarias en sí y también por la convergencia hacia los mismos de extensas redes que enmarcaban una superficie agropecuaria de creciente desarrollo.

Situación similar, por su vinculación con el núcleo ferroviario Rosario a Puerto Belgrano, es la instalación de Puerto Arroyo Pareja actualmente Puerto Rosales, de muy escasa importancia por sus instalaciones y movimiento durante la época en que desarrolló sus actividades.

La riqueza ganadera que también comienza a destacarse en la región pampeana da origen a establecimientos industriales en las proximidades de Bahía Blanca, los que buscan la salida del producto al exterior y así nace el Muelle de Cuatrerros, a 11 kilómetros de Ingeniero White, para responder a aquella finalidad.

Los puertos cerealeros han mantenido su actividad en forma ininterrumpida y con ampliaciones, en algunos casos no totalmente integrales, para satisfacer los requerimientos cada vez más sostenidos de su comercio exterior. Muelle Cuatrerros ha perdido significación al centralizarse la industria frigorífica en Buenos Aires y con respecto a Puerto Rosales el mismo pasó a depender de las autoridades navales a partir del año 1947 con lo que está al margen de todo tráfico comercial. Desde varios meses atrás se procura su devolución para ser puesto en actividad, pero entiendo que problemas de orden técnicos y económicos no justifican su utilización con vistas al manipuleo de productos agropecuarios.

ACCESO MARÍTIMO.

La ubicación del sistema portuario bahiense en el interior de la bahía hacen que sólo se encuentren profundidades estables a más de 38 millas del lugar donde se hallan emplazadas las instalaciones portuarias.

Numerosos son los bancos que se encuentran en esta bahía y que dificultan la navegación. Entre los principales se encuentran: el de Tejada, del Norte, Nuevo, del Oeste, del Medio, Largo, del Sur, del Toro, Redondo, Cuchillo y Lobos, a los que se agregan una serie de pequeñas islas de escaso relieve que afloran en baja mar. Toda esta serie de accidentes tiende a crear complicaciones en la ruta de acceso al puerto o en procura de las aguas profundas, lo que sólo es factible realizar siguiendo el trazado del canal principal.

El material fangoso que predomina en la mayor parte de esta zona tiende a depositarse en el canal lo que obliga a dragados continuos a fin de permitir el acceso de las grandes naves de ultramar, las que sin embargo deben contar para su desplazamiento con el aporte de la pleamar y el concurso de prácticos de ría cuyo uso es obligatorio a partir de la boya 22.

Con vientos del S.E. las olas rompen sobre los bancos en forma tal que, aunque no imposibilitan la entrada, al menos, la tornan peligrosa. Estos mismos vientos y los del este elevan las aguas y aumentan la velocidad de la corriente de creciente, mientras que los del oeste y N.O. producen el efecto contrario, alcanzando una velocidad de 4 nudos o sea el doble de la normal. Este aspecto debe tenerse en

cuenta, ya que si bien la velocidad de los barcos en el canal está limitada, hay que agregar el efecto de las mismas al influir en su desplazamiento. Tal es así que las corrientes y los vientos aumentan en un 50 % la duración del viaje, normalmente de 3 horas, que efectúa el aviso que transporta al práctico de ría hasta la boya citada.

El balizamiento costero y del canal está bien precisado, pero en cambio son notorias las deficiencias en lo que se refiere a su efectividad nocturna.

De Ingeniero White hacia los puertos de Galván y Cuatros el canal se va estrechando cada vez más y sin estar boyado tiene estacas como balizas que marcan los veriles de los bancos.

El canal de acceso es suficientemente seguro y aunque pueden ser navegados con cualquier estado de mareas conviene hacerlo siempre cuando ésta comienza a crecer.

El dragado del canal de acceso y de los secundarios se efectúan con el concurso de dos dragas con más de 50 años de uso y que deben atender no sólo las necesidades de los puertos comerciales bahienses, sino también de la zona inmediata a Puerto Belgrano.

Con respecto a puerto Rosales, cuya inactividad ya he señalado, no ofrece por el momento condiciones fáciles de atraque por el embancamiento que se ha producido en sus proximidades y que es imposible de superar con los medios con que se cuenta actualmente, por lo que su habilitación desde el punto de vista técnico unido a las escasas y mal trazadas instalaciones, hacen que el mismo no ofrezca interés en la consideración del presente trabajo.

CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO.

Las instalaciones y comodidades que presenta este puerto no guardan relación con el uso de las mismas, si tenemos en cuenta el bajo porcentaje anual de barcos que operan.

Sus muelles, con capacidad simultánea para 20 barcos, que incluso pueden amarrar en segunda andana, ofrecen las profundidades necesarias para que puedan maniobrar naves de ultramar de 32 pies de calado.

La característica ferroviaria que hemos señalado, con respecto a la comunicación del puerto con el interior, se hace notar de igual manera, en la densa red férrea que recorre sus muelles y que incluso en algunos, como el de hierro sólo permite el desplazamiento de unidades ferroviarias. Su adaptabilidad al otro medio de transporte lo tornaría más amplio en sus actividades, las que en muchos casos se resienten, ya que al utilizar el automotor del lugar de producción, por su mayor conveniencia en esa etapa, no cuenta en la final con las instalaciones que le permitan cumplir su cometido integral.

La doble obligatoriedad del servicio de practicaje, hace que el mismo alcance porcentajes elevados con respecto a los demás conceptos que deben abonar las embarcaciones que llegan a Bahía Blanca. La conducción del práctico de ría a más de 40 kilómetros del puerto, para dirigir la nave que hace su entrada, podría disminuirse, en tiempo y gastos, permitiendo que su lugar de salida fuera desde Puerto Belgrano y no desde los puertos comerciales, evitando de esta manera realizar por vía marítima un trayecto coincidente que se puede efectuar por medios terrestres más rápidos y baratos.

CUADRO 94

Puerto Bahía Blanca. Características y Utilaje

Longitud de muelles.....	4.671 metros
Galpones para almacenaje mercaderías ...	21.474 m ² superficie cubierta
Grúas y Guinches	4 de 2 Tn. cada una 6 de 5 Tn. cada una 1 de 6 Tn. 26 de 1,2 Tn. cada una
Cabrestantes de 2 Tn. cada una.....	44
Trasbordadores de vagones.....	5
Abastecimiento de agua.....	Existe.
Abastecimiento de combustibles	Se cuenta con instalaciones adecuadas.
Bretes para embarque de ganado	2
Reparaciones : Existen talleres particulares y de la Secretaría de Obras Públicas. Se carece de baradero para reparaciones totales.	
Longitud de rías férreas en los muelles :	90.000 metros.
Practicaje : Obligatorio en ría y puerto.	
Remolque : Obligatorio en puerto. Se dispone de 6 unidades.	
Dragas :	2
Balizamiento nocturno del canal :	deficiente.
Calado : Admite buques de 32 pies (9,7) de calado.	
Mareas : Amplitud máxima absoluta :	4,44 m.
Amplitud mínima absoluta :	1,57 m.

CUADRO 95

Concepto y porcentaje sobre el total que debe abonar un buque de ultramar de 3.822 toneladas de registro neto y de 28 pies de calado por entrada, salida y uso de puerto durante nueve (9) días

Concepto	m\$u	%
Uso de Puerto.....	20.682	11
Derecho a la navegación.....	5.600	3
Remolque.....	57.100	31
Practicaje.....	75.200	40
Varios.....	27.600	15
Total.....	186.182	100

CUADRO 96

Buques de ultramar entrados y tonelaje de registro neto. 1959-1963

Año	Número de buques de ultr. entrados	Tonelaje de registro neto
1959	208	858.201
1960	187	910.635
1961	122	591.452
1962	199	955.329
1963	65	312.569
Total.....	781	3.628.186

CUADRO 97

Buques de ultramar entrados y tonelaje de registro neto.
Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total de buques entrados.....	781
Promedio anual de buques entrados	156
Año de mayor entrada	1959
Año de menor entrada	1963
Mayor entrada anual.....	208
Menor entrada anual	65
Diferencia entre el año de mayor y menor entrada ..	143
Promedio mensual de buques entrados	13
Total tonelaje de registro neto	3.628.186
Promedio anual de tonelaje de registro neto	725.637
Año de mayor tonelaje de registro neto.....	1962
Año de menor tonelaje de registro neto	1963
Mayor tonelaje de registro neto anual	955.329
Menor tonelaje de registro neto anual	312.569
Diferencia entre el año de mayor y menor tonelaje de registro neto	642.760
Promedio mensual de tonelaje de registro neto	12.093

CUADRO 98

Buques de cabotaje entrados y tonelaje de registro neto. 1959-1963

Año	Número de buques entrados	Tonelaje de registro neto
1959	167	427.836
1960	197	521.571
1961	158	396.812
1962	200	923.290
1963	168	543.237
Total.....	890	2.812.746

CUADRO 99

**Buques de cabotaje entrados y tonelaje de registro neto
Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963**

Total de buques entrados	890
Promedio anual de buques entrados	178
Año de mayor entrada	1962
Año de menor entrada	1961
Mayor entrada anual	200
Menor entrada anual	158
Diferencia entre el año de mayor y menor entrada ..	42
Promedio mensual de buques entrados	14
Total tonelaje de registro neto	2.812.746
Promedio anual de tonelaje de registro neto	562.549
Año de mayor tonelaje de registro neto	1962
Año de menor tonelaje de registro neto	1961
Mayor tonelaje de registro neto anual	923.290
Menor tonelaje de registro neto anual	396.812
Diferencia entre el año de mayor y menor tonelaje de registro neto	526.478
Promedio mensual de tonelaje de registro neto	46.879

CUADRO 100

Total de buques de ultramar y cabotaje entrados y porcentajes respectivos. 1959-1963

Año	Total de buques entrados	Buques de ultramar	%	Buques cabotaje	%
1959.....	375	208	55,5	167	44,5
1960.....	384	187	48,7	197	51,3
1961.....	280	122	43,6	158	56,4
1962.....	399	199	49,9	200	50,1
1963.....	233	65	27,9	168	72,1
Total.....	1.671	781	46,7	890	53,3

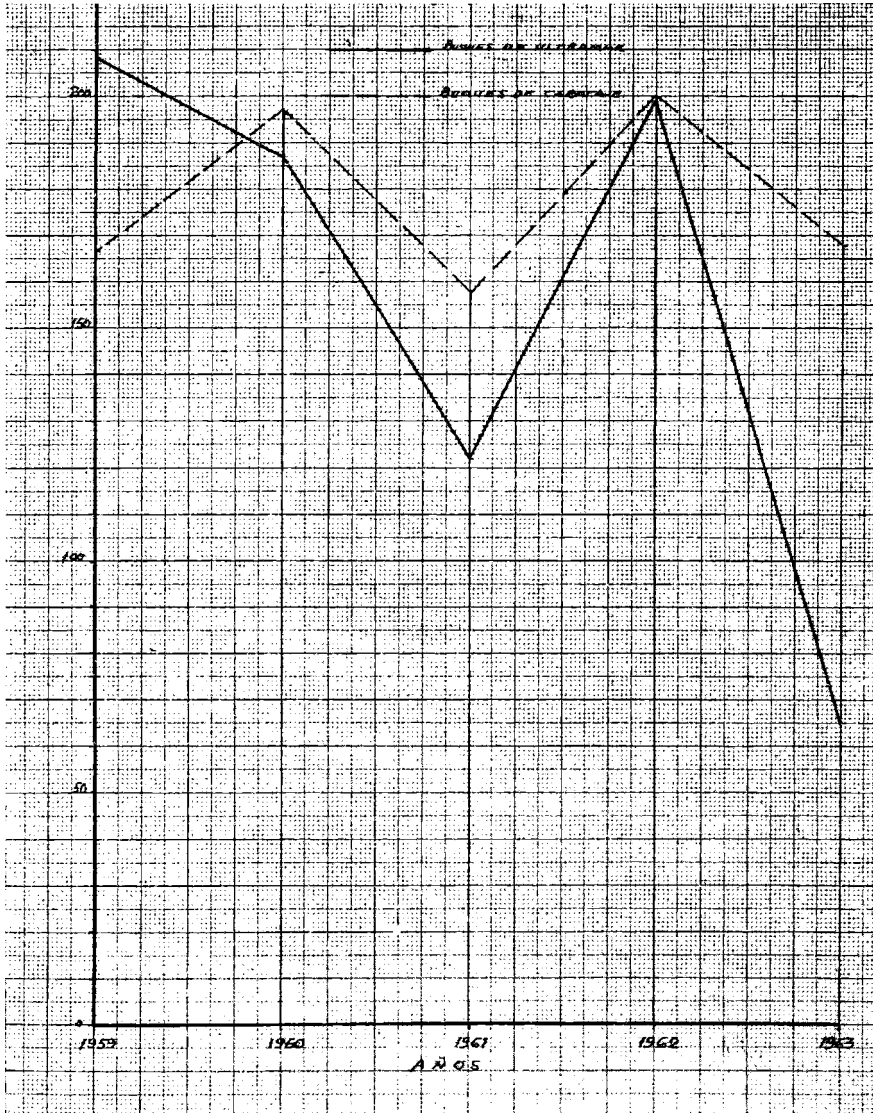
CUADRO 101

**Total de tonelaje de registro neto de buques de ultramar y cabotaje
entrados y porcentaje respectivo. 1959-1963**

Año	Total tonelaje Registro Neto	Registro Neto buques ultramar	%	Registro Neto buques cabotaje	%
1959.....	1.286.037	858.201	66,8	427.836	33,2
1960.....	1.432.206	910.635	63,5	521.571	36,5
1961.....	988.264	591.452	59,8	396.812	40,2
1962.....	1.878.619	955.329	50,9	923.290	49,1
1963.....	855.807	312.569	36,5	543.238	63,5
Total.....	6.440.933	3.628.186	56,8	2.812.747	43,2

BAHIA BLANCA

Buques de ultramar y cabo'aje entrados



CUADRO 102

Buques de ultramar y cabotaje entrados. Aspectos cuantitativos. 1959-1963

Total de buques entrados	1.671
Promedio anual de buques entrados	334
Año de mayor entrada de buques	1962
Año de menor entrada de buques	1963
Mayor cantidad anual de buques entrados	399
Menor cantidad anual de buques entrados	233
Diferencia entre la mayor y menor cantidad de buques entrados	166

CUADRO 103

Tonelaje de los buques de ultramar y cabotaje entrados
Aspectos cuantitativos. 1959-1963

Total de tonelaje de registro neto	6.440.933 Tn.
Promedio anual de tonelaje de registro neto	1.288.186 »
Año de mayor tonelaje de registro neto	1962
Año de menor tonelaje de registro neto	1963
Mayor tonelaje de registro neto anual	1.878.619 »
Menor tonelaje de registro neto anual	855.807 »
Diferencia entre el mayor y menor tonelaje de registro neto	1.022.812 »

PESCA

La pesca que se practica en Bahía Blanca es esencialmente costera y son sólo los registros que se obtienen en algunas especies de elevado precio de venta las que otorgan cierta jerarquía a esta actividad.

La disminución paulatina de los tonelajes que se logran anualmente, muchas veces impuesta por las mismas condiciones en que se regula esta producción, es la que mejor certifica los aspectos deficientes en que se desenvuelve lo vinculado al material pesquero y su centro de operaciones.

Unas 50 lanchas y canoas desarrollan su actividad en la zona próxima al puerto y canales vecinos con un manifiesto descenso anual y picos de productividad más elevados en el tercer trimestre de cada año.

El descenso en esta explotación es motivado en gran parte por la forma precaria y hasta casi primitiva con que se procede en las diversas tareas que se realizan en banquina, en las que el esfuerzo

humano se exige al máximo, en condiciones ambientales poco propicias.

Todas las operaciones de este manipuleo que no cuentan con la ayuda mecánica deben efectuarse al aire libre, en lugares escasamente abrigados y de mínima adaptabilidad para este tipo de laboreo.

La puesta en marcha de establecimientos frigoríficos y de industrialización que actualmente se construyen en las proximidades de la dársena de pescadores, tiende a superar las dificultades derivadas de la carga, descarga y almacenaje de pescado, con los que funcionalmente el puerto bahiense podrá cumplir en forma más eficaz su cometido en este aspecto. Desde ya que ello está condicionado a los niveles actuales de producción, puesto que en caso de aumentar a registros superiores, deberán adecuarse las medidas para que el fondeadero y muelle de desembarque ofrezcan condiciones de seguridad y comodidad suficientes.

CUADRO 104

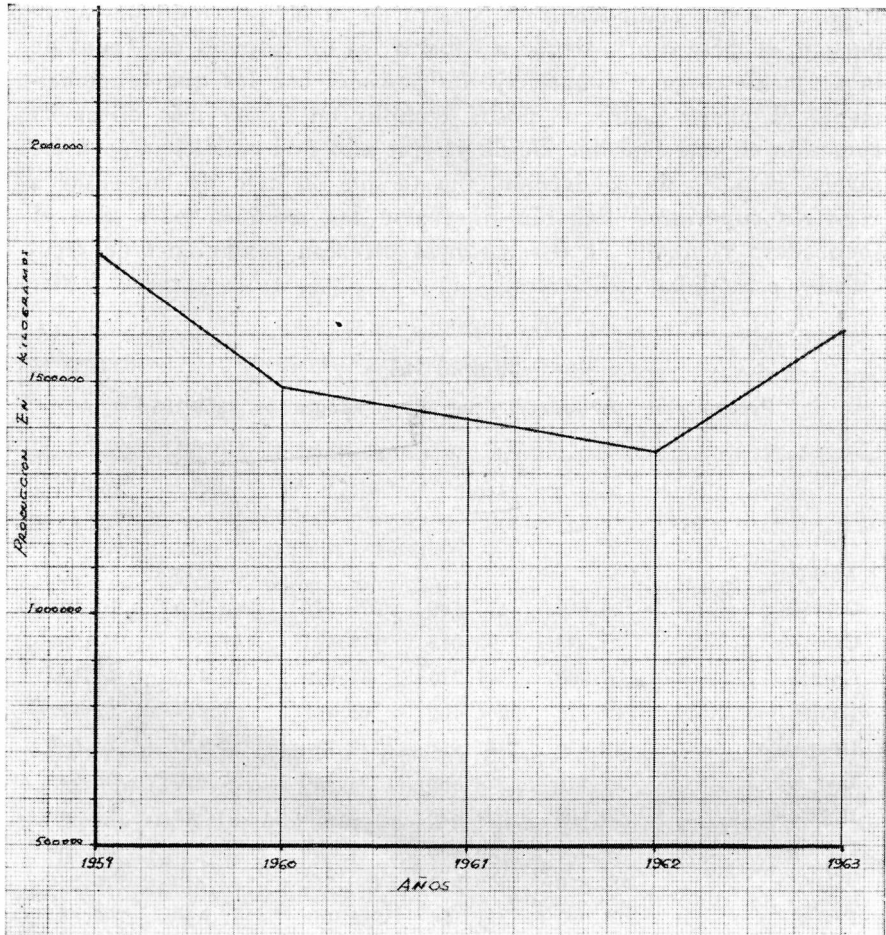
Pesca costera por especie y por año en kilogramos. 1959-1963

Especies	1959	1960	1961	1962	1963
Anchoíta.....				203.040	
Corvina.....	276.830	475.760	378.070	289.790	297.180
Camarón.....	139.135	93.048	170.641	157.921	124.750
Gatuzo.....	46.960	47.720	37.920	39.340	54.730
Langostino.....	349.370	204.402	62.815	94.694	83.678
Lenguado.....	22.850	31.950	49.180	33.400	34.080
Lisa.....	21.970	28.860	31.780	27.650	30.210
Mejillón.....	20.400	4.680	3.471	952	40
Palometa.....	20.320	20.830	14.600	18.930	37.780
Pejerrey.....	302.810	279.970	420.350	193.340	215.250
Pescadilla.....	518.990	254.430	225.130	262.860	700.650
Raya.....	5.520	2.520	320	120	5.750
Saraca.....				260	
Sarda.....	3.080	2.580	3.020	2.700	2.360
Surtido.....	42.290	35.700	29.130	21.110	26.030
Total.....	1.770.525	1.485.450	1.418.427	1.346.107	1.604.488

Fuente: Prefectura Zona Atlántico Norte, Puerto Bahía Blanca.

BAHIA BLANCA

Pesca costera, producción anual



CUADRO 105

Pesca costera. Producción mensual en kilogramos. 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero.....	54.287	80.215	43.882	88.978	79.438	346.800
Febrero....	151.133	114.763	82.055	87.664	88.466	527.081
Marzo.....	229.850	153.240	199.212	122.314	144.130	848.746
Abril.....	67.992	220.491	169.791	138.480	187.996	784.750
Mayo.....	188.844	112.526	170.613	114.993	163.527	750.403
Junio.....	167.452	100.920	46.626	72.298	118.380	505.676
Julio.....	96.601	43.055	96.737	95.918	153.217	485.528
Agosto....	164.065	137.816	198.227	162.143	156.725	818.976
Setiembre..	272.717	260.544	211.339	205.993	191.284	1.141.877
Octubre....	197.060	126.485	117.040	139.240	131.320	711.145
Noviembre..	111.570	84.900	31.512	78.525	107.070	413.577
Diciembre..	65.954	47.495	51.393	39.561	85.935	290.338
Total....	1.770.525	1.485.450	1.418.427	1.346.107	1.604.488	7.624.997

CUADRO 106

Pesca costera trimestral por año en kilogramos. 1959-1963

Año	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre
1959.....	438.270	424.288	533.383	374.584
1960.....	348.218	433.937	441.415	258.880
1961.....	325.149	387.030	506.303	199.945
1962.....	298.956	325.771	464.054	257.326
1963.....	312.034	469.903	501.226	324.325
Total.....	1.722.627	2.040.929	2.446.381	1.415.060

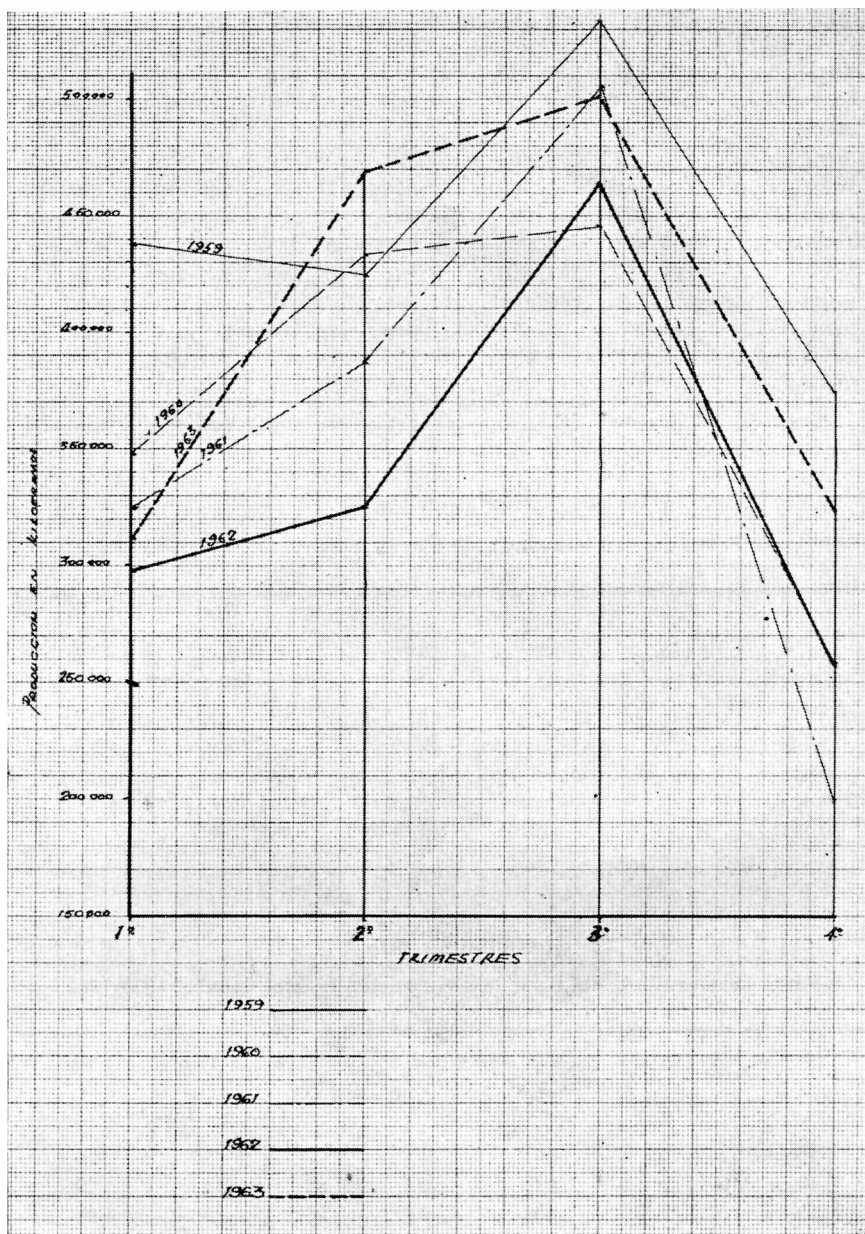
CUADRO 107

Pesca costera. Porcentaje por trimestre sobre el total del año. 1959-1963

Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero.....	25	24	23	22	20
Segundo.....	24	29	27	24	29
Tercero.....	30	30	36	35	31
Cuarto.....	21	17	14	19	20
Total.....	100	100	100	100	100

BAHIA BLANCA

Pesca costera producción trimestral



CUADRO 108

Pesca costera. Producción en kilogramos y porcentaje trimestral
del quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero	1.722.627	22
Segundo.....	2.040.929	27
Tercero.....	2.446.381	32
Cuarto	1.415.060	19
Total.....	7.624.997	100

CUADRO 109

Pesca costera. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Producción total.....	7.624.997 Kg.
Promedio anual de producción	1.524.999 »
Mayor producción anual.....	1.770.525 »
Menor producción anual.....	1.346.107 »
Diferencia entre mayor y menor producción anual ...	424.418 »
Año de mayor producción	1959
Año de menor producción	1962
Promedio mensual de producción	127.082 »
Mayor producción mensual.....	272.717 »
Menor producción mensual.....	31.512 »
Diferencia entre mayor y menor producción mensual .	241.205 »
Mes de mayor producción.....	Setiembre 1959
Mes de menor producción.....	Noviembre 1961

MOVIMIENTO PORTUARIO

EXPORTACIÓN.

Con cantidades ligeramente superiores a un millón de toneladas exportables de cereales, el Puerto de Bahía Blanca, mantiene su regularidad en cuanto a los mismos, sólo afectados por la sequía del año 1962, que determinó un brusco descenso a un poco más de 200.000 toneladas.

Los cultivos de zonas de influencia afluyen a este puerto, convirtiéndolo en uno de los principales del país, respondiendo a las ventajas y proximidad del mismo en relación a otros centros similares.

La magnitud de las operaciones efectuadas en el rubro de cereales, nos obliga a considerar en forma más amplia, aquellos aspectos que

están vinculados a la actividad portuaria y al movimiento interno de los productos. Es por ello que me detendré, no con la extensión que hubiera deseado, a analizar en forma sumaria la serie de operaciones que se realizan en el puerto, a fin de que nos permita dar una idea de cómo se comporta, en su forma interna, y en relación a los productos que proceden de su zona tributaria.

OPERACIONES PORTUARIAS

a) *Arribo del cereal.* — Al ser mayor la capacidad de recepción que la capacidad de descarga, se producen en la zona portuaria la congestión de unidades automotores y vagones creando dificultades en las diversas y necesarias maniobras y prolongando en días, debido a la espera, la realización de una tarea que sólo se efectúa en pocos minutos.

Esa desigual capacidad se traduce en las largas colas de camiones que es dable comprobar en las zonas de acceso inmediato al puerto.

Pero no es sólo el hecho apuntado el que determina esa situación, puesto que existen circunstancias ajenas al transporte en sí y que en última instancia no hacen más que agravar un hecho real, motivado por un afluir irregular de productos que son coincidentes en determinadas épocas del año.

Al no existir una coordinación entre los envíos que efectúa el productor y las operaciones de almacenaje o salida que realiza el acopiador, da como resultado que el cereal que llega no tenga las disponibilidades necesarias para ser descargado. Ello explica que muchas veces la unidad que lo transporte pierda su turno de llegada a la espera de la autorización que le permita entregar la correspondiente mercancía. Experimenta ésta, como consecuencia, los recargos de esa espera, puesto que el camionero hace registrar su llegada y es a partir de ese momento hasta que descarga que comienza a correr una tarifa adicional que en última instancia repercute sobre los costos totales.

A esa situación se debe agregar que la inmovilidad de esas unidades, que suele llegar a 12 días, priva de contar con las mismas para efectuar el rápido transporte de productos similares que están a la espera de su traslado a la zona portuaria. Por su carácter y carecerse en la mayoría de los centros de producción de sitios de almacenaje adecuados, se corre el riesgo de que experimenten alteraciones debidas a elementos climáticos u otros agentes.

No muy distinta es la situación que se produce con los vagones ferroviarios, a la que se debe agregar la que crea muchas veces la dificultad de localizar el vagón despachado con la carga por confusiones en su destino o desvíos hacia otros lugares.

b) *Descarga y almacenaje del cereal.* — En este tipo de operaciones de carga el uso del camión representa una ventaja, debido a su más fácil maniobrabilidad que le permite desplazarse en forma rápida hacia los sitios destinados para la descarga.

La mano de obra que tiene a su cargo la realización de tales tareas desempeña en este aspecto un papel preponderante y que por estar ligadas a la carga a bodega, analizaré más extensamente en capítulos posteriores. Desde ya que esta incidencia tiende a disminuir en forma paulatina al arribar los cereales a granel, con lo que hace que se disminuyan las operaciones que origina el descargo del cereal embolsado. Este último requiere mayor cantidad de mano de obra la que por el momento no ha sido sustituida por elementos mecánicos y que al proceder en la forma indicada retardan las operaciones encareciendo los costos.

La descarga de cereal se efectúa en los silos vinculados directamente a los elevadores y en los silos subterráneos ubicados en Grümbein que dista a unos 18 kilómetros de la zona portuaria. La capacidad de almacenaje de los mismos permite cubrir casi el 50 % del cereal que se exporta anualmente. La ventaja de la descarga en los primeros es manifiesta, ya que a la ubicación poco propicia de los silos subterráneos mencionados que obligan a un nuevo desplazamiento, se unen a la perturbación propia que origina el paso de las unidades automotoras por la zona urbana de Bahía Blanca, y los mayores costos resultantes.

c) *Carga del cereal.* — Es esta una de las operaciones que más se ha visto resentida en los últimos años si es que nos remitimos a la capacidad diaria de descarga y a la potencial con que cuentan los elevadores.

Las ventajas resultantes de una efectiva mecanización en la carga a bodega de los buques como los que ostenta los elevadores de los puertos bahienses no son utilizados al máximo, con evidente resentimiento para la propia economía regional.

A una mayor capacidad de carga diaria podría resultar, en consecuencia, un más rápido afluir de cereales, descongestionando las plantas de almacenaje y permitiendo receptividad más amplia, evitando las largas esperas de vagones y camiones. El movimiento portuario, en estos momentos, nos señala una coincidencia entre la llegada de cereales y una activa salida, que a ritmo eficiente de ésta podrían impedir los problemas propios que crea la congestión en la descarga.

El ajuste y la utilización racional de todos los medios con miras a un mejor desenvolvimiento de estas tareas, que son simples desde

el punto de vista técnico, pero complejas por las situaciones artificiales motivadas, deben ser encaradas a breve plazo si es que se quiere mantener al puerto de Bahía Blanca en condiciones de funcionar en forma económica y acorde con los intereses nacionales y los derechos que exigen quienes arriban a estos puertos en procura de sus mercancías. Al igual que lo manifestado en lo referente a la descarga, trataré más adelante los aspectos salientes de esta operación, a la que también se vincula el paleo en bodega.

d) *Paleo en bodega.*— Efectuándose la carga a granel en bodega, y no contando todas las unidades que operan en este puerto con paleo mecánico propio, esta operación se realiza actualmente sobre la base de la intervención directa del hombre. Ello trae aparejado una serie de consecuencias derivadas del tipo de trabajo insalubre y una acentuada disminución en la capacidad de carga horaria, la que en última instancia se traduce en una ocupación más prolongada de los muelles por parte de las embarcaciones que actúan, sobre las que a su vez repercuten los gastos propios y los derivados de una lenta actividad que no otorgan ningún reconocimiento favorable a nuestro puerto.

e) *Jornada y tipo de trabajo.*— La jornada de 8 horas diarias en dos turnos de 4 horas, que se reduce a seis e igual número de turnos por estar calificadas las tareas como insalubres, hacen que prácticamente no se aprovechen al máximo las bondades técnicas y la función que debe cumplir el puerto, al estar supeditadas sus actividades a un marco horario que limita el funcionamiento de un medio de transporte que debe rendir en consonancia con la dimensión que se le asigna al mismo en las corrientes comerciales.

Es importante resaltar el concepto generalizado que se tiene actualmente de nuestro puerto al calificarlo como “puerto caro” debido a la incidencia representada por la mano de obra que ocasiona resentimientos en los rindes de la capacidad técnica y que por su propia intervención directa tiende a aumentar los costos generales con evidente desmedro para la actividad portuaria.

La realización de ciertas tareas, que pueden ser suplidas con el empleo de elementos mecánicos, como en el caso particular del paleo en bodegas, cuya aplicación ha sido resistida por el organismo gremial, han disminuido la capacidad de carga horaria.

No es sólo el menor rendimiento del hombre y una mayor cantidad de jornales las consecuencias derivadas del actual tipo de trabajo, sino que la interrupción de carga procede en el momento en que el

paleador entra a bodega y vuelve a reanudarse una vez que finalizó su cometido.

Con dos hombres que atiendan el equipo de paleo mecánico desde la escotilla o la galería de embarque se puede efectuar en quince minutos, con una interrupción mínima, lo que normalmente requiere el aporte de 10 a 12 hombres durante una hora.

Las conclusiones son por demás evidentes acerca de cómo actúan en ese tipo de tareas utilizando la mano del hombre, en las que el mismo debería ser substituido, por la insalubridad del trabajo y las desventajas con respecto a medios técnicos más eficientes y rápidos.

A esta circunstancia que disminuye el rendimiento, hay que agregar la que se origina por los distintos turnos de horario en que desarrollan sus tareas los obreros portuarios afectados a esta actividad, lo que obliga a tener que realizar jornadas extras con notorios recargos o suspender la carga correspondiente.

Por último debemos señalar, que ni siquiera se cumplen en forma total los turnos establecidos para cada jornada, y la mejor certificación de ello la dan los registros que miden el suministro de electricidad a las instalaciones portuarias que recién señalan un aumento a la media hora de iniciación de tareas. Este se mantiene con ritmo normal durante una hora y media más, para descender en forma pronunciada en los primeros treinta minutos de la hora final, llegando a una paralización de energía casi total en la media hora restante.

f) Consecuencias del horario y tipo de trabajo. --- El tipo y jornada de trabajo, por la forma en que se efectúa, ocasiona serios resentimientos en lo que hace al funcionamiento económico de nuestros puertos. Finalizado el turno de trabajo quedan dos alternativas o suspender las tareas hasta el día siguiente o continuar las mismas bajo el régimen de jornales extras. Es interesante señalar, que con este último sistema, 10 horas extras diarias representan una suma superior en 7 veces al jornal que el obreiro percibe por su trabajo en los horarios normales.

La otra alternativa es prolongar su estada en puerto y en ambos casos, sus resultados se traducen en elevados costos, ya que la permanencia de un día más en las instalaciones portuarias, al margen de los derechos correspondientes que deben abonar, importan para la nave que opera un gasto propio que oscila alrededor de 150.000 pesos diarios. Queda incluso la posibilidad que por no haber podido completar su carga, faltándole un pequeño margen no pueda aprovechar, la nave que está próxima a salir, la marea favorable y deba en consecuencia esperar otras 24 horas, por no ofrecer seguridad las manio-

bras nocturnas, que en caso de circunstancias forzosas se efectúan sobre la base de gastos que superan en un 100 por 100 a los gastos normales.

Todos estos aspectos y otros más que podrían agregarse, son los que dan asidero a la calificación de "puerto caro" y que hacen que la estadía de los barcos se prolongue por demás, con evidente diferencia en días de lo que podría lograrse con el uso adecuado de las eficientes instalaciones con que se cuenta.

Puede citarse, en descargo de esta situación, el hecho de que muchas embarcaciones que arriban a Bahía Blanca lo hacen para completar su carga motivando que deban efectuarse en nuestro puerto el paleo previo que permita recibir en bodega el cereal que se incorpora y finalmente el embolsado, que se coloca una vez completada la carga, para evitar que éstas sufra los movimientos originados por la navegación.

Sin embargo las causas retardatorias aumentan en intensidad debiendo ser eliminadas para mantener el activo tráfico comercial que este puerto realiza respondiendo, de esta manera, a las necesidades cada vez más creciente de su zona de influencia.

No puede argumentarse, en forma terminante, que la jornada y la forma con que se trabaja en el puerto son determinadas por una ocupación inestable de la mano de obra, que debe aprovechar el máximo de posibilidades en la obtención de jornales en pocos meses, para compensar la falta de trabajo que se opera durante el resto del año.

Los registros del quinquenio, disminuídos en sus porcentajes superiores, por efectos de la sequía del año 1962, nos dice de una situación bastante distinta, la regularidad en las tareas y en la ocupación, debe entenderse teniendo en cuenta la mano de obra que podemos considerar estable, ya que es bien sabido cómo afluyen núcleos de trabajadores para aprovechar la temporada, retornando luego a sus lugares habituales. Descartada esta circunstancia que influye en la mayor actividad portuaria de esos meses es indudable que a la mano de obra normal se le puede ofrecer condiciones de estabilidad durante todo el año. La contratación diaria a un organismo cooperativo, que es al mismo tiempo gremial, deja en consecuencia a su arbitrio todo lo atingente al número y calidad del elemento humano que se debe imponer e incluso la paralización total de las actividades cuando sus demandas, que no entro a juzgar, no son satisfechas.

El trabajo a destajo no es por el momento, teniendo en cuenta las condiciones en que se efectúa el que responda en forma más satisfactoria a los intereses de los productores y de la comercialización en sí.

CUADRO 110

Exportación anual productos de la agricultura y derivados en toneladas. 1959-1963

Producto	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Aceite de lino	2.532	3.981	4.142	9.318	6.064	26.037
Afrechillo	8.303	11.120	216	3.242	—	22.881
Avena	11.513	86.276	37.689	80.915	6.063	222.456
Cebada	167.042	95.062	61.797	103.854	8.589	436.344
Centeno	31.168	43.563	26.732	5.535	—	109.998
Expellers	3.023	5.982	6.922	6.641	2.798	25.366
Harina de girasol	1.131	2.870	1.000	5.190	6.049	16.240
Harina de lino	—	600	2.042	4.368	9.916	16.926
Maíz	—	—	—	—	33.695	33.695
Trigo	1.041.388	815.949	365.143	1.016.312	141.662	3.380.454
Total	1.269.100	1.065.403	505.683	1.235.375	214.836	4.290.397

Fuente : Administración General de Puertos. Administración Puertos Bahía Blanca.

CUADRO 111

Exportación mensual productos de la agricultura y derivados en toneladas. 1959-1963.

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero	108.433	38.202	73.201	100.904	1.732	322.472
Febrero	80.354	62.727	50.519	89.348	6.947	289.895
Marzo	144.850	97.358	115.671	249.298	24.963	632.140
Abril	150.215	141.610	21.309	216.330	3.696	533.160
Mayo	136.780	80.830	6.743	151.809	—	376.162
Junio	191.803	107.075	12.288	95.682	4.600	411.448
Julio	158.627	97.018	31.305	177.380	25.407	489.737
Agosto	64.819	149.751	28.790	49.152	31.794	324.336
Setiembre	72.856	92.030	38.039	39.101	37.764	279.790
Octubre	63.896	113.430	30.905	35.878	28.798	272.907
Noviembre	51.207	25.373	38.141	12.164	39.412	169.297
Diciembre	42.230	59.999	58.772	18.329	9.723	189.053
Total	1.269.100	1.065.403	505.683	1.235.375	214.836	4.290.397

Fuente : Administración General de Puertos. Administración Puertos Bahía Blanca.

CUADRO 112

Exportación trimestral por año de productos de la agricultura y sus derivados en toneladas. 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero	333.637	198.287	239.391	439.550	33.642
Segundo	478.798	329.515	40.340	463.821	8.296
Tercero	296.332	338.799	98.134	265.633	94.965
Cuarto	160.333	198.802	127.818	66.371	77.933
Total	1.269.100	1.065.403	505.683	1.235.375	214.836

CUADRO 113

Porcentaje por trimestre anual de la exportación de productos de la agricultura y sus derivados. 1959-1963

Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero	26,2	18,6	47,4	35,5	15,7
Segundo	37,6	30,8	8,0	37,6	3,9
Tercero	23,4	31,6	19,4	21,5	44,3
Cuarto	12,8	19,0	25,2	5,4	36,1
Total	100	100	100	100	100

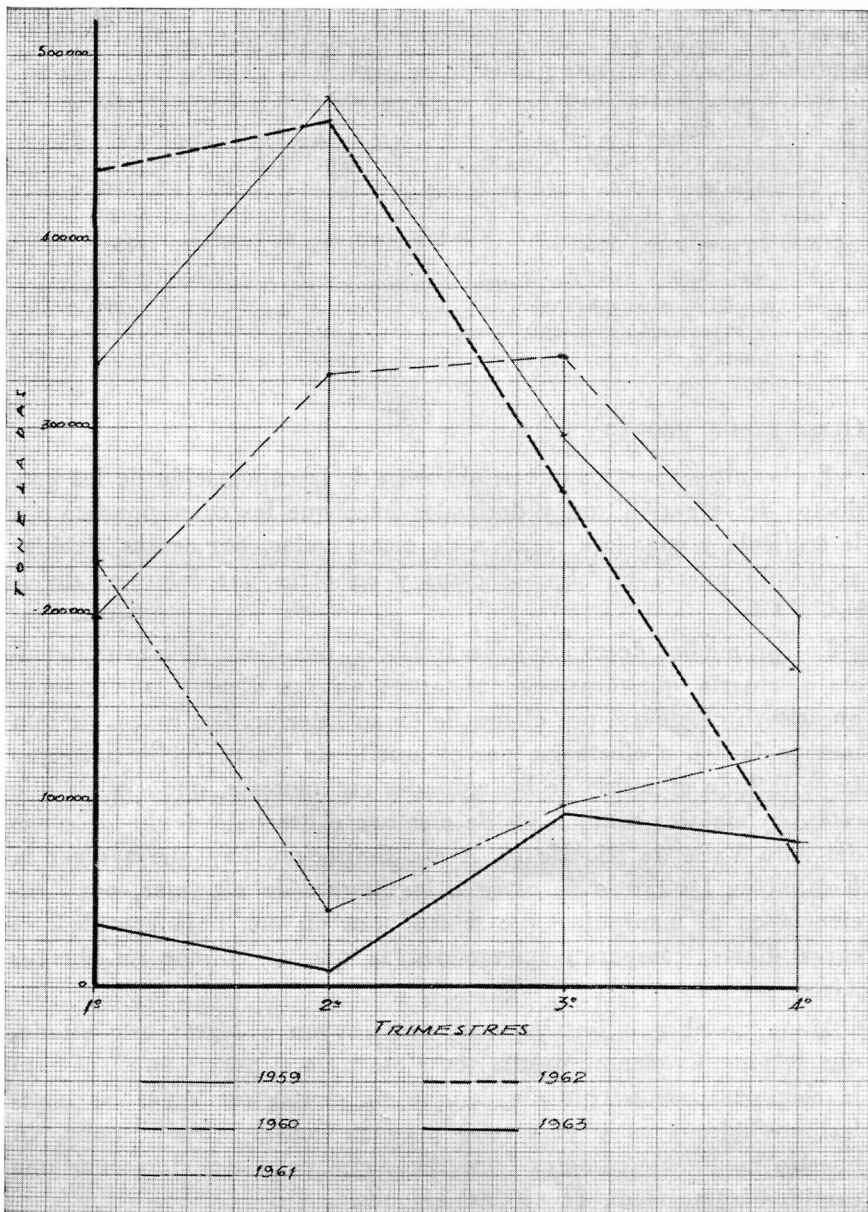
CUADRO 114

Exportación de productos de la agricultura y sus derivados. Total por trimestre y porcentaje en el período 1959 a 1963

Trimestre	Total toneladas 1959-1963	%
Primero	1.244.507	29,0
Segundo	1.320.770	30,8
Tercero	1.093.863	25,5
Cuarto	631.257	14,7
Total	4.290.397	100

BAHIA BLANCA

Exportación trimestral productos agrícolas y derivados



CUADRO 115

Exportación de productos de la agricultura y sus derivados.
Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Promedio anual de exportación	858.079 Tn.
Año de mayor exportación	1959
Año de menor exportación	1963
Mayor exportación anual	1.269.100 »
Menor exportación anual	214.836 »
Diferencia entre el año de mayor y menor exportación	1.054.264 »
Promedio mensual de exportación	71.506 »
Mes de mayor exportación	Marzo 1962
Mes de menor exportación	Enero 1963
Mes sin ninguna actividad	Mayo 1963
Mayor exportación mensual	249.298 »
Menor exportación mensual	1.732 »
Diferencia entre el mes de mayor y menor exportación	247.566 »

OTRAS EXPORTACIONES

En los altos registros que se obtienen de la exportación de los productos de la agricultura y derivados hace que los correspondiente a la frutícola y ganadera resulten de escaso valor, por causas, debidas al propio puerto en algunos casos y en otros por intereses diversos.

Los promedios de exportación frutícola, nos dicen de una deficiencia portuaria que ocasiona trastornos en las diversas operaciones que deben efectuarse por el muelle en su interior. Las cargas de esta mercancía deben efectuarse por el muelle de hierro y ello hace que imposibiliten el acceso de las unidades automotores, que son las que están en mejores condiciones de efectuar el traslado desde las zonas del Alto Valle de Río Negro. A esa limitación, hay que agregar la lentitud en las tareas de carga a las buques de ultramar, por deficiencia en el manipuleo que se traducen en una baja cantidad de carga diaria, comparativamente con la que se obtiene en Buenos Aires.

Mano de obra e instalaciones, contribuyen a lograr este estado, que de ninguna manera resulta ventajoso para el puerto en sí, ni para la comercialización frutícola, la que sin contar con todas las instalaciones adecuadas y necesarias para su conservación dispone, en nuestro medio, de cámaras frigoríficas que permiten almacenar una cantidad aproximada de 450.000 cajones.

Con bastante semejanza se presenta el cuadro de las exportaciones ganaderas, las que en estos últimos años, se han efectuado sobre

la base de animales en pie, debido a las reparaciones que se efectúan en el centro frigorífico de Cuatrerros y que han motivado una paralización total de sus actividades en materia de elementos exportables, que desde ya, incluso en épocas normales de actividad, eran muy bajos.

La concentración lanera en los mercados bahienses, no tiene tampoco, en el puerto, porcentajes que estén a tono con ese movimiento, y ello nos indica la necesidad de ajustes para diversificar las exportaciones habituales y mantener un ritmo permanente de tareas en los puertos que considero.

CUADRO 116
Exportación frutícola anual en toneladas. 1959-1963

1959	1960	1961	1962	1963
—	1.997	5.916	9.292	2.480

Fuente: Administración General de Puertos. Administración Puertos de Bahía Blanca.

CUADRO 117
Exportación trimestral de frutas en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero.....	—	—	5.916	7.329	2.480
Segundo.....	—	1.397	—	1.594	—
Tercero.....	—	—	—	369	—
Cuarto.....	—	600	—	—	—
Total.....	—	1.997	5.916	9.292	2.480

Fuente: Administración General de Puertos. Administración Puertos de Bahía Blanca.

CUADRO 118
Exportación anual de productos de la ganadería y derivados en toneladas. 1959-1963

Producto	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Animales en pie...	—	—	—	—	689	689
Carne.....	2.665	4.687	2.234	282	1.101	10.969
Lana.....	31	641	68	—	—	740
Total.....	2.696	5.328	2.302	282	1.790	12.398

CUADRO 119

Exportación trimestral de productos de la ganadería y derivados en toneladas
Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero	—	973	1.280	282	—
Segundo	405	364	—	—	—
Tercero	942	1.297	1.022	—	1.500
Cuarto	1.349	2.694	—	—	290
Total	2.696	5.328	2.302	282	1.790

Fuente : Administración General de Puertos. Administración Puertos de Bahía Blanca.

CUADRO 120

Exportación anual en toneladas de productos de la agricultura y sus derivados
sobre la exportación total en los años 1959 a 1963

Años	Exportación total	Exportación productos Agricultura y derivados	%
1959	1.271.796	1.269.100	99,9
1960	1.072.728	1.065.403	99,4
1961	513.901	505.683	98,1
1962	1.244.949	1.235.375	98,9
1963	219.106	214.836	97,8
Total	4.322.480	4.290.397	99,0

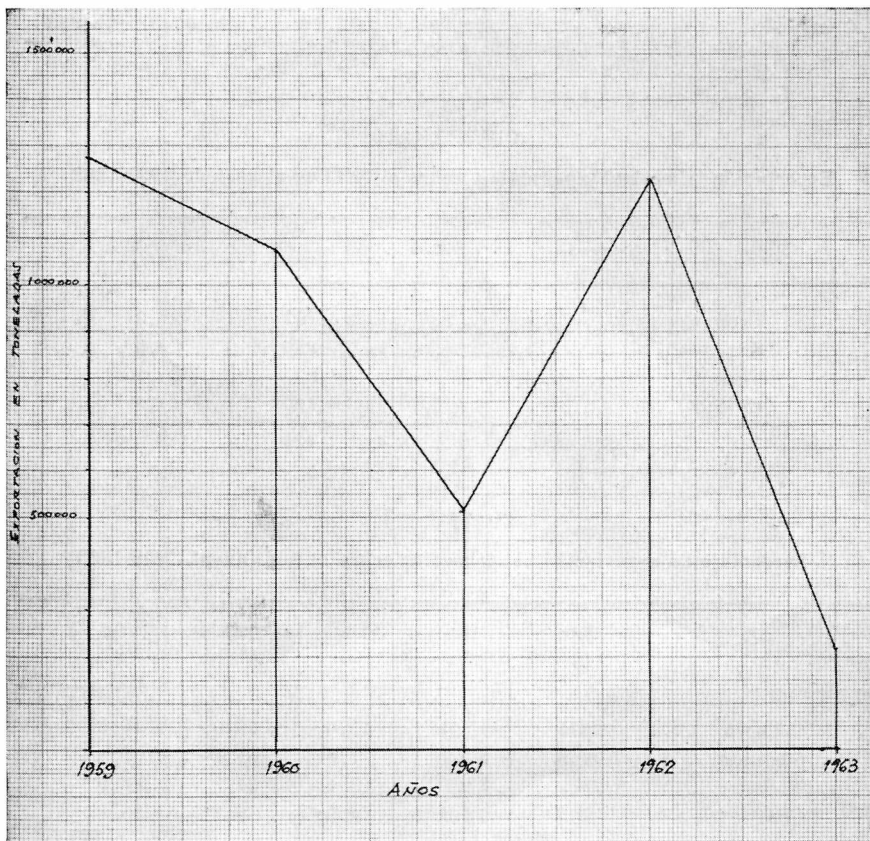
CUADRO 121

Exportación total por mes en toneladas. 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero	108.433	38.751	74.544	101.638	1.732	325.098
Febrero	80.354	62.866	54.024	90.684	9.427	297.355
Marzo	144.850	97.643	118.019	254.839	24.963	640.314
Abril	150.215	143.371	21.309	216.330	3.696	534.921
Mayo	136.780	80.830	6.743	153.047		377.400
Junio	192.208	107.075	12.288	96.038	4.600	412.209
Julio	158.627	98.315	31.305	177.749	26.508	492.504
Agosto	65.191	149.751	29.552	49.152	31.983	325.629
Setiembre	73.456	92.030	38.299	39.101	37.974	280.860
Octubre	64.696	114.193	30.905	35.878	28.798	274.470
Noviembre	54.238	26.553	38.141	12.164	39.702	170.798
Diciembre	42.748	61.350	58.772	18.329	9.723	190.922
Total	1.271.796	1.072.728	513.901	1.244.949	219.106	4.322.480

Fuente : Administración General de Puertos. Administración Puertos Bahía Blanca.

BAHIA BLANCA
Exportación anual



CUADRO 122

Exportación trimestral por año en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero.....	333.637	199.260	246.587	447.161	36.122
Segundo.....	479.203	331.276	40.340	465.415	8.296
Tercero.....	297.274	340.096	99.156	266.002	96.465
Cuarto.....	161.682	202.096	127.818	66.371	78.223
Total.....	1.271.796	1.072.728	513.901	1.244.949	219.106

CUADRO 123

Exportación trimestral y porcentaje sobre el total en el período 1959-1963

Trimestre	Total toneladas 1959-1963	%
Primero.....	1.262.767	29,3
Segundo.....	1.324.530	30,5
Tercero.....	1.098.993	25,4
Cuarto.....	636.190	14,8
Total.....	4.322.480	100

CUADRO 124

Porcentaje de exportación por trimestre sobre el total anual. 1959-1963

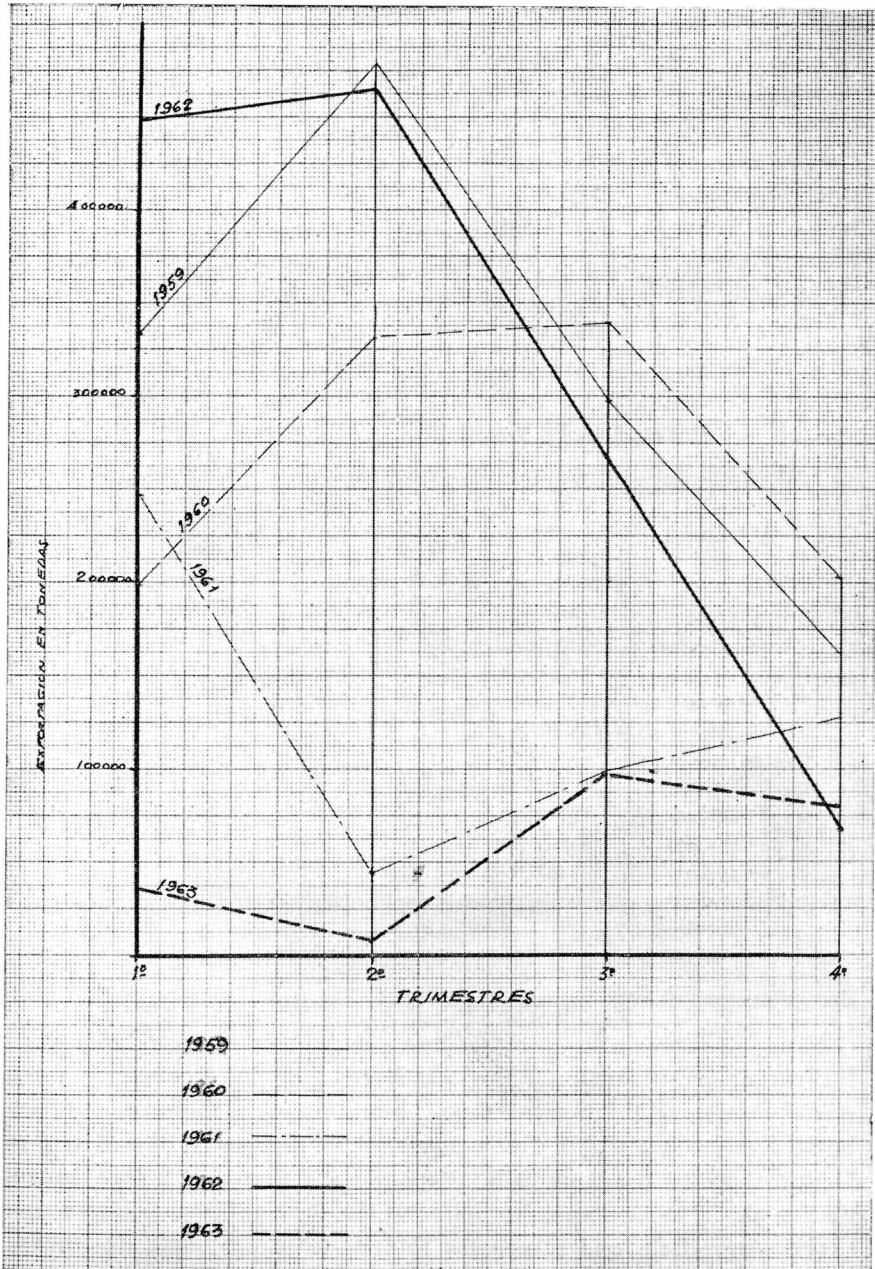
Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero.....	26,3	18,6	47,8	36,0	16,5
Segundo.....	37,6	30,9	7,9	37,4	3,8
Tercero.....	23,4	31,7	19,4	21,3	43,9
Cuarto.....	12,7	18,8	24,9	5,3	35,8
Total.....	100	100	100	100	100

CUADRO 125

Número de meses y porcentaje correspondiente de registros de exportación superiores e inferiores al promedio mensual del quinquenio 1959-1963

Total meses	Promedio mensual (Tn.)	Número de meses con registro superior	%	Número de meses con registro inferior	%
60.....	72.041	25	42	35	58

BAHIA BLANCA
Exportación trimestral



CUADRO 126

Número de meses por años y porcentajes correspondientes de registros de exportación superiores e inferiores al promedio mensual del quinquenio 1959-1963

Año	Total meses	Promedio mensual (Tn.)	Número de meses con registro superior	%	Número de meses con registro inferior	%
1959/63.....	60	72.041	25	42	35	58
1959.....	12	72.041	8	67	4	33
1960.....	12	72.041	8	67	4	33
1961.....	12	72.041	2	17	10	83
1962.....	12	72.041	7	58	5	42
1963.....	12	72.041	—	—	12	100

CUADRO 127

Exportación. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Promedio anual de exportación.....	864.496 Tn.
Año de mayor exportación.....	1959
Año de menor exportación.....	1963
Mayor exportación anual.....	1.271.796 »
Menor exportación anual.....	219.106 »
Diferencia entre el año de mayor y menor exportación.....	1.052.690 »
Promedio mensual de exportación.....	72.041 »
Mes de mayor exportación.....	Marzo 1962
Mes de menor exportación.....	Mayo 1963
Mes de menor exportación con actividad.....	Enero 1963
Mayor exportación mensual.....	254.839 »
Menor exportación mensual sin actividad.....	—
Menor exportación mensual con actividad.....	1.732 »
Diferencia entre el mes de mayor y menor exportación con actividad.....	253.107 »

ZONAS DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

Si nos atenemos a los registros más comunes de exportación y a los lugares de procedencia de los productos que habitualmente salen por el puerto de Bahía Blanca, en base a las operaciones que realiza la delegación local de la Junta Nacional de Granos y Elevadores, es fácil comprobar una marcada preponderancia en los bienes provenientes de la agricultura. La delimitación de esta área enmarca una extensa superficie que rebasa los límites de la provincia de Buenos Aires y se interna en los de La Pampa comprendiendo una superficie de 100.799 kilómetros cuadrados.

Si bien es cierto que tal superficie es índice de una capacidad potencial del puerto, debemos señalar también que zonas próximas a Bahía Blanca, desvían su producción hacia Buenos Aires, no obstante la mayor distancia de éste a efectos de que las mismas sirvan para complementar la carga de los buques de ultramar que actúan en el puerto metropolitano.

La superficie y longitud de los puntos extremos de esta área señalan con efectiva precisión la influencia que tiene el trazado de la red férrea convergente al puerto, a pesar de que ésta no dispone en muchos casos de enlaces regionales que aseguren una completa vinculación en el eje principal. Conviene recalcar que esta zona sólo está referida a la explotación agrícola, no obstante que la ganadera tiene también altos porcentajes de introducción, que utilizan aisladamente el puerto de Bahía Blanca, como vía de salida hacia el exterior.

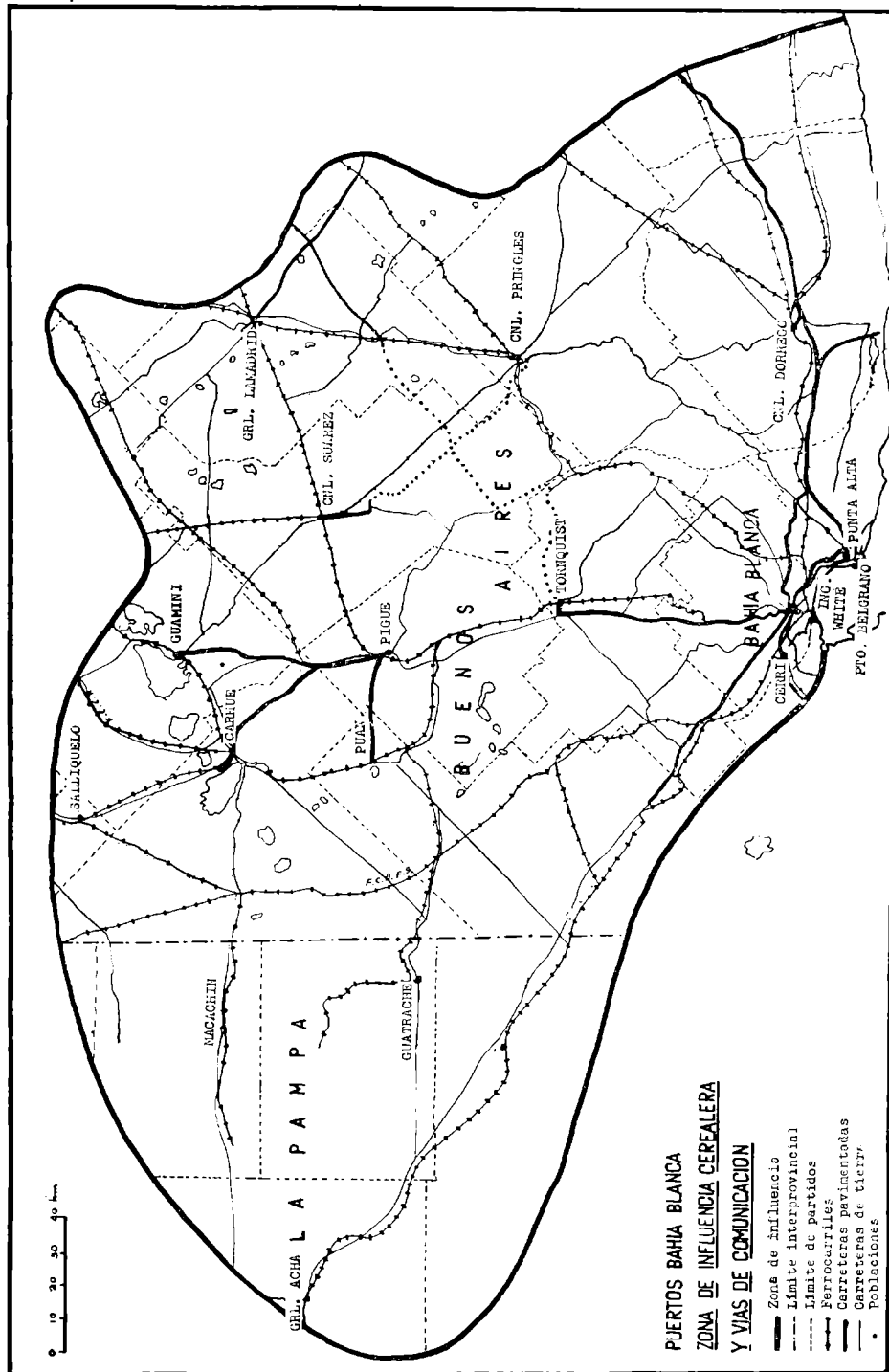
Menor en superficie, pero a mayor distancia, se encuentra la zona frutícola del Alto Valle del Río Negro, que en contadas oportunidades canaliza la exportación de sus frutas por estos puertos, lo que permitiría disminuir en 24 horas su recorrido habitual al puerto de Buenos Aires que actúa como centro de salida.

Desde ya que esta zona que hemos delimitado no la podemos considerar absoluta y permanente, puesto que influyen variaciones muchas veces impuestas por intereses, otras por necesidades y en algunos casos por circunstancias muy especiales, como la provocada por la sequía de 1962 que determinó la llegada a estos puertos de maíz procedente de la provincia de San Luis.

CUADRO 128

Zona de influencia cerealera. Nómina de partidos y superficie de los mismos que integran la zona de influencia portuaria

Provincia de Buenos Aires. Partidos	Superficie Km ²
Bahía Blanca.....	2.300
Coronel Rosales.....	1.340
Coronel Dorrego.....	6.020
Tres Arroyos.....	1.875
Coronel Pringles.....	5.245
Tornquist.....	4.183
Saavedra.....	3.500
Coronel Suárez.....	5.895
General Lamadrid.....	4.555
Puán.....	5.125
Guaminí.....	3.304
Adolfo Alsina.....	5.748



CUADRO 128 (Concl.)

Provincia de Buenos Aires. Partidos	Superficie Km ²
Laprida.....	2.180
Olavarria.....	6.960
Caseros.....	2.751
Pellegrini.....	400
Villarino.....	150
Total Provincia de Buenos Aires.....	61.531 Km ²

Provincia de La Pampa - Dptos.	Superficie Km ²
Utracán.....	10.375
Hucal.....	5.367
Caleu-Caleu.....	8.894
Lihuel-Calel.....	11.637
Atreucó.....	2.995
Total Provincia de La Pampa.....	39.268
Total Provincia de Buenos Aires.....	61.531 Km ²
Total Provincia de La Pampa.....	39.268 Km ²
Total general.....	100.799 Km ²

VIAS DE COMUNICACION

No guardan éstas en su longitud ni en su trazado relación con el área que tienden a servir en la zona considerada como de influencia del puerto de Bahía Blanca. Una red férrea longitudinal que se prolonga hacia el oeste en las provincias de Buenos Aires y La Pampa no cuenta con ramificaciones que aseguren una total vinculación con centros regionales altamente productivos.

La baja densidad de las vías férreas de 45 metros por kilómetro cuadrado y que superan a los 6 metros por kilómetro cuadrado que corresponden a los caminos pavimentados, señalan el escaso desarrollo de ambos elementos de tan fundamental importancia para el rápido, cómodo y barato envío de los productos que buscan su salida a través del puerto.

La primacía del ferrocarril no implica una mayor ventaja con respecto a la densidad por superficie que se observa en los caminos pavimentados, ya que a la deficiencia que hemos apuntado con respecto a los escasos enlaces que efectúa hay que agregar el estado del material, las dificultades emergentes y las largas tramitaciones para obtener los vagones necesarios en los momentos de mayor ac-

tividad. Podemos señalar, incluso, que el reestablecimiento de la línea Bahía Blanca - Toay ha hecho que se desvíe hacia nuestro puerto la producción cerealera que en estos dos últimos años tomó otra orientación. Los trescientos kilómetros que separan este punto de Bahía Blanca y su tipo de camino nos indican la imposibilidad de adoptar otro medio de transporte que pueda entrar a competir en materia costo con el ferrocarril, es por ello que momentáneamente la línea férrea es elemento imprescindible y que por lo tanto justifica la reimplantación de los servicios.

El desarrollo vial nos muestra un registro tan bajo de redes pavimentadas que tornan precario este sistema, ya que la transitabilidad fuera de estas rutas se hace dificultosa por el tipo de estructura y la acción de los vientos y las lluvias que contribuyen a su desmejoramiento.

A la baja densidad hay que agregar que los caminos pavimentados tienen su mayor desarrollo en un radio medio de 100 kilómetros alrededor de Bahía Blanca, por lo que su longitud es mínima en aquellos lugares de alta producción y que la canalizan hacia Bahía Blanca.

CUADRO 129

Relación vías comunicación con la superficie de la zona de influencia agrícola

Area Bahía Blanca : 100.799 Km²

Vías de comunicación (Km.)	Densidad	m/Km ²
Longitud vías férreas	5.605	45
Longitud caminos pavimentados	743	6

TRANSPORTES AUTOMOTOR Y FERROVIARIO

Las circunstancias que hemos señalado con respecto a las vías de comunicación, dentro de la zona de influencia cerealera quedan reflejadas en los porcentajes respectivos que corresponden al automotor y ferrocarril sobre el total de cereales que han empleado tales medios para su arribo a la zona portuaria.

Mantiene el ferrocarril el mayor promedio del quinquenio y también el más alto porcentaje anual dentro de ese período, resultante de la mayor capacidad de transporte a larga distancia, de los menores inconvenientes en su desplazamiento con relación al automotor y en parte también por la adaptabilidad que presentan las instalaciones portuarias y las preferencias que se le otorgan en el manipuleo interno de los cereales.

Evidentemente los registros que corresponden al arribo de cereales por unidades automotores tienden a disminuir a medida que nos alejamos del centro convergente. La competencia, celeridad y la diferencia en costo al realizar tráfico directo, evitando la serie de operaciones intermedias e inevitables en el ferrocarril puede ser ampliada a mayores distancias siempre que los caminos ofrezcan una transitabilidad permanente. Son estos en última instancia los que reducen la efectividad del automotor, cuando se trata de transporte a realizar fuera del radio medio ya mencionado.

CUADRO 130

Cantidad de cereal (en toneladas) arribado por ferrocarril y automotor y porcentaje correspondiente

Año	Total arribado	Automotor	%	Ferrocarril	%
1959	1.367.672	536.529	39	831.143	61
1960	1.125.620	686.326	61	439.294	39
1961	618.112	306.869	50	311.243	50
1962	1.039.116	417.485	40	621.631	60
1963	209.298	97.583	47	111.715	53
Total.....	4.359.818	2.044.792	47	2.315.026	53

CUADRO 131

Capacidad de almacenaje de las instalaciones afectadas al movimiento de cereales

Silos y elevadores de Ingeniero White.....	160.842 Tn.
Silos y elevadores de Galván	18.000 »
Galpones de Ingeniero White	30.000 »
Galpones de Galván.....	41.000 »
Silos subterráneos de Grünbein	320.000 »

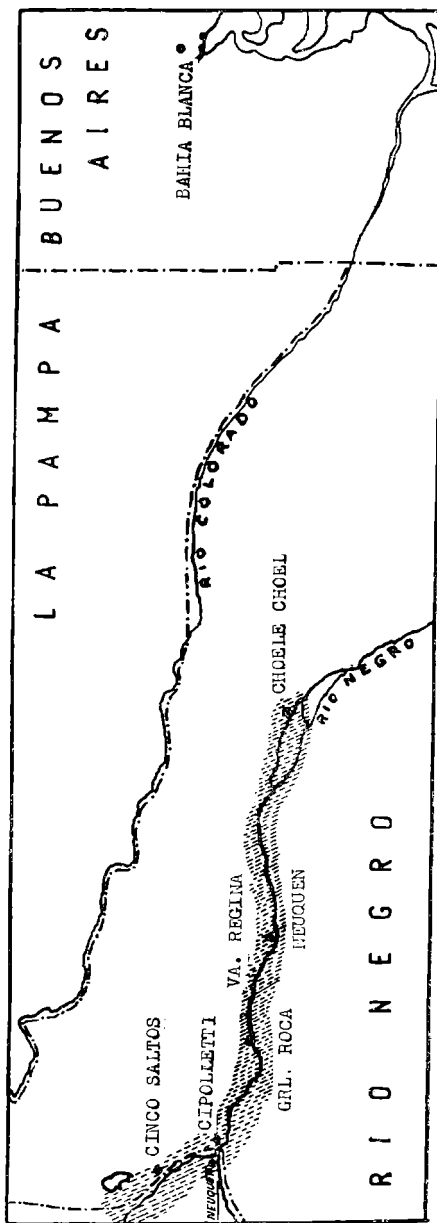
CUADRO 132

Zona de influencia frutícola. Provincia y superficie de la misma que integra la zona de influencia portuaria

Provincia	Superficie Km ²
Río Negro	800

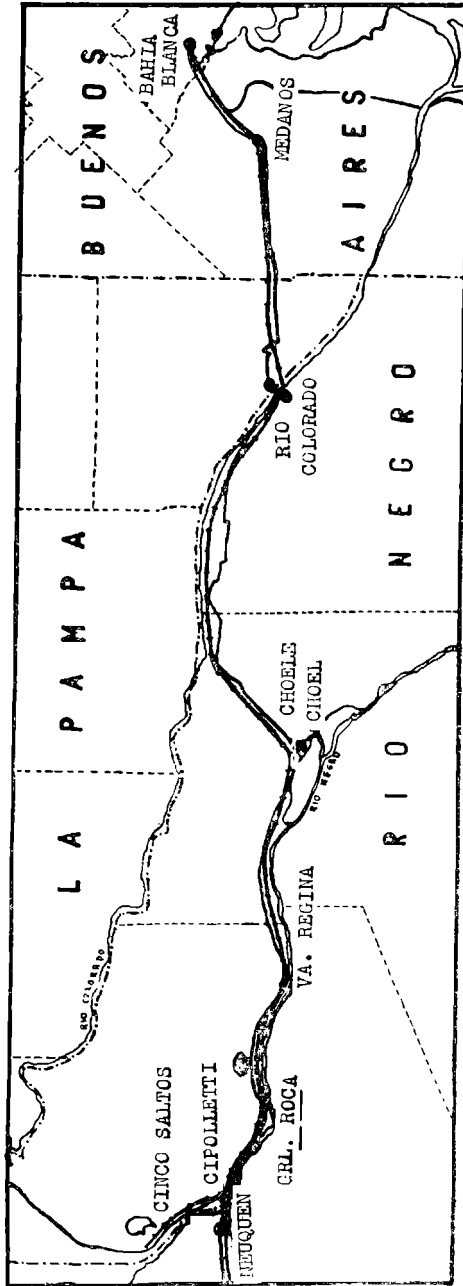
PUERTOS DE BAHIA BLANCA

- ~~~~ Zona fruticola
- - - - Limite interprovincial
- Poblaciones



PUERTOS DE BAHIA BLANCA
VÍAS DE COMUNICACIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA FRUITÍCOLA

- Ferrocarriles
 - Carreteras
 - Límite interprovincial
 - - - Límite de Partido
 - Poblaciones
- 0 25 50 km



CUADRO 133

Distancia de la zona frutícola y vías de comunicación

Distancia máxima.....	570 Km.
Distancia mínima.....	325 Km.
Vías férrea.....	570 Km.
Camino pavimentado.....	290 Km.

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

IMPORTACIÓN

Reducida en la actualidad a entradas más regulares de petróleo y con menor intensidad de maderas y materiales diversos, no tiene la importación un papel preponderante en el movimiento portuario. Incluso, el primero ha declinado sensiblemente y señala algunos años sin registro, lo que demuestra que sobre la base de estos rubros no se puede contar en mantener un efectivo tráfico.

Los materiales y mercaderías varias que han ido ascendiendo en forma notable en los últimos 4 años del quinquenio, comparativamente con las de años anteriores, no se los puede señalar como elementos activos y permanentes, puesto que ellos están representados por materiales diversos que emplean para la construcción del Gasoducto del Sur.

Los movimientos internos del petróleo, tienen en el puerto y en las instalaciones complementarias de almacenaje, comodidades necesarias, pero que es conveniente racionalizar en bien de la propia seguridad portuaria, evitando la dispersión de estas actividades y su canalización a un lugar determinado.

Puerto Galván es el que hasta ahora se utiliza en forma preferente para este tipo de tráfico, el cual también se canaliza en zonas de muelles destinados a exportaciones cerealeras, acarreado los problemas propios de tal desvío.

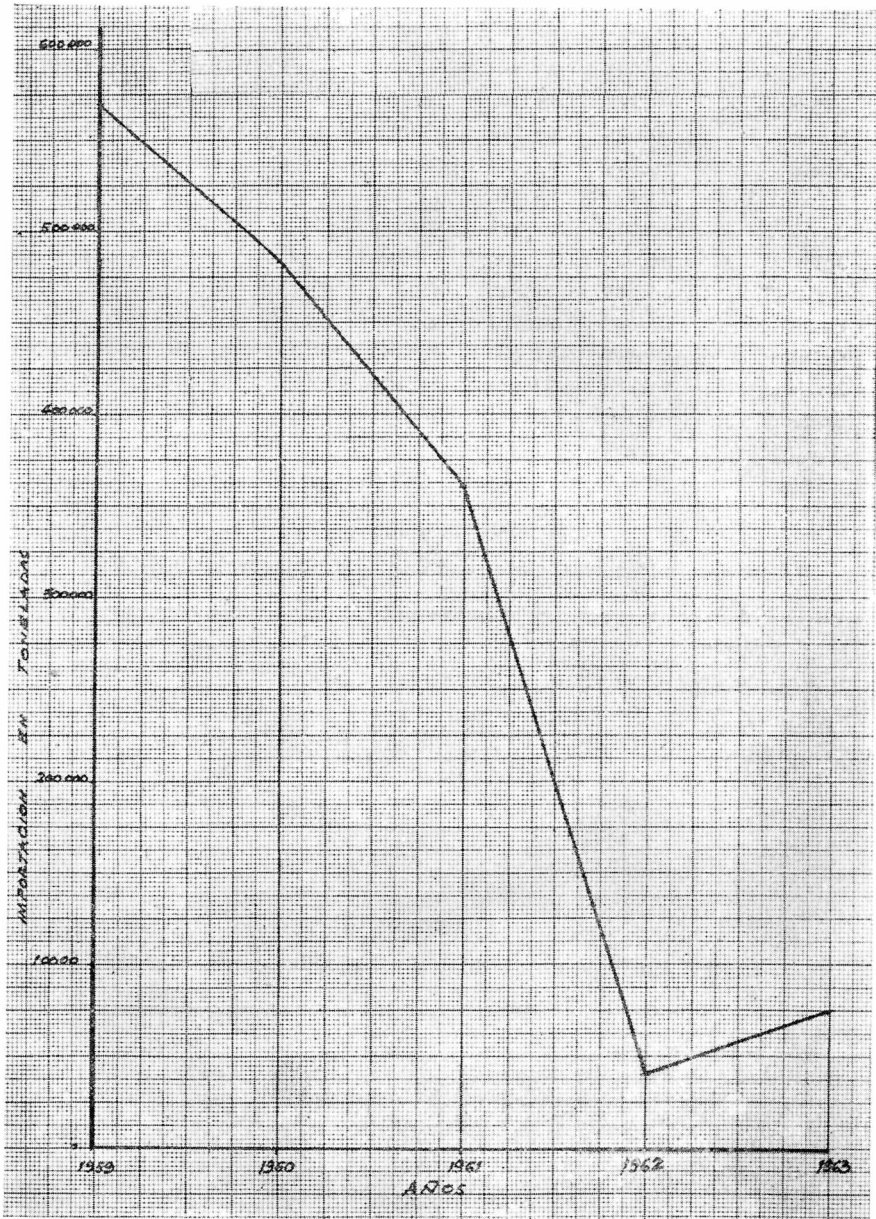
CUADRO 134

Importación anual por rubros en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Producto	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Inflamables.....	20.731	2.171	650	—	5.674	29.226
Madera.....	5.887	5.455	7.034	3.127	4.170	25.673
Materiales y mercaderías varias..	636	—	5.188	38.174	59.227	103.225
Petróleo.....	542.320	475.726	347.550	—	3.778	1.369.374
Total.....	569.574	483.352	360.422	41.301	72.849	1.527.498

Fuente: Administración General de Puertos. Administración Puertos de Bahía Blanca.

BAHIA BLANCA
Importación anual



CUADRO 135

Importación en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero.....	60.544	36.186	—	89	5.502	102.321
Febrero....	18.371	38.840	2.605	—	—	59.816
Marzo.....	60.485	56.151	2.860	1.302	9.691	130.489
Abril.....	36.571	54.468	38.100	117	6.673	135.929
Mayo.....	66.642	35.615	41.591	682	17	144.547
Junio.....	40.713	38.876	43.211	—	10.059	132.859
Julio.....	39.053	55.203	62.227	893	1.130	158.506
Agosto.....	56.150	58.818	45.592	5.798	6.379	172.737
Setiembre..	37.057	31.787	21.632	10.790	15.726	116.992
Octubre....	61.869	32.802	19.550	6.157	5.674	126.052
Noviembre..	37.233	22.188	43.305	570	11.138	114.434
Diciembre..	54.886	22.418	39.749	14.903	860	132.816
Total....	569.574	483.352	360.422	41.301	72.849	1.527.498

CUADRO 136

Importación trimestral por año en toneladas. Quinquenio 1959-1963

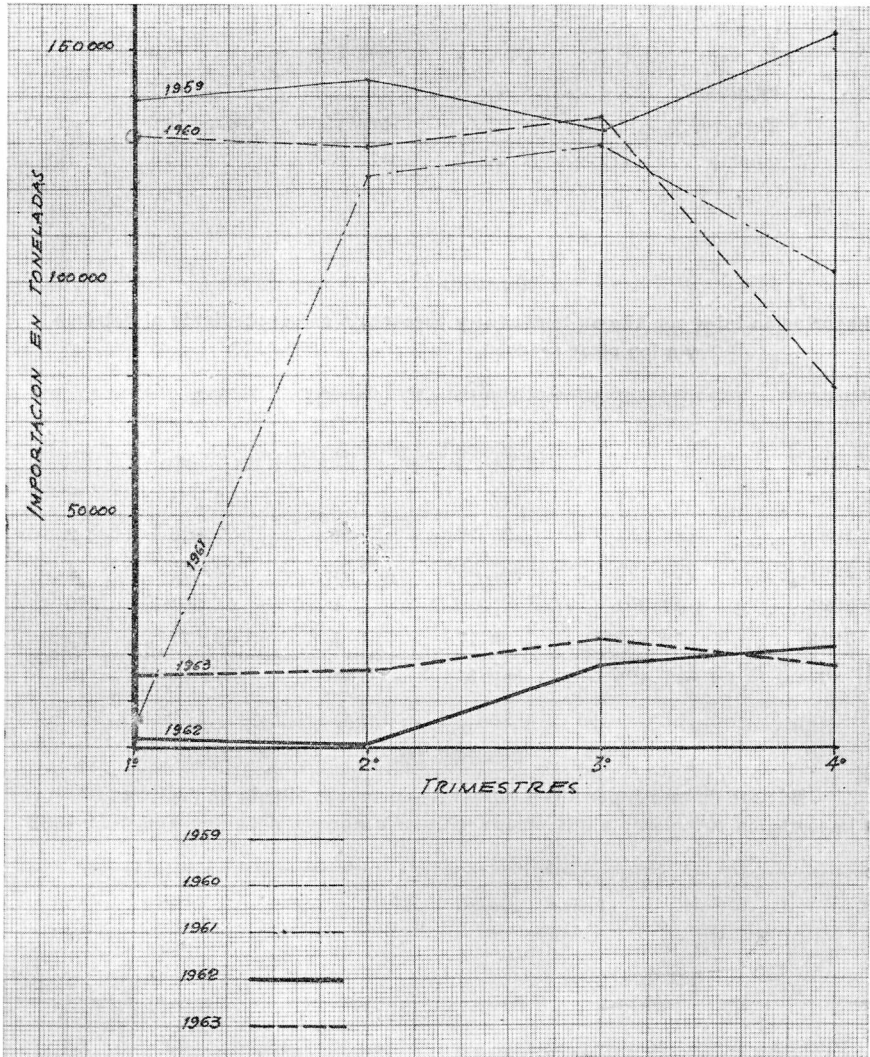
Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero.....	139.400	131.177	5.465	1.391	15.193
Segundo.....	143.926	128.959	122.902	799	16.749
Tercero.....	132.260	145.808	129.451	17.481	23.235
Cuarto.....	153.928	77.408	102.604	21.630	17.672
Total.....	569.574	483.352	360.422	41.301	72.849

CUADRO 137

Importación. Porcentaje trimestral por año. Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero.....	25	27	2	3	21
Segundo.....	25	27	34	2	23
Tercero.....	23	30	36	42	32
Cuarto.....	27	16	28	53	24
Total.....	100	100	100	100	100

BAHIA BLANCA
Importación trimestral



CUADRO 138

Importación en toneladas y porcentaje trimestral. Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero	292.626	19
Segundo.....	413.335	27
Tercero.....	448.235	29
Cuarto	373.302	25
Total.....	1.527.498	100

CUADRO 139

Importación total por año en toneladas y porcentaje correspondiente al petróleo y a los otros productos. Quinquenio 1959-1963

Años	Total	Petróleo	%	Otros productos	%
1959.....	569.574	542.320	95	27.254	5
1960.....	483.352	475.726	98	7.626	2
1961.....	360.422	347.550	96	12.872	4
1962.....	41.301	—	0	41.301	100
1963.....	72.849	3.778	5	69.071	95
Total....	1.527.498	1.369.374	90	158.124	10

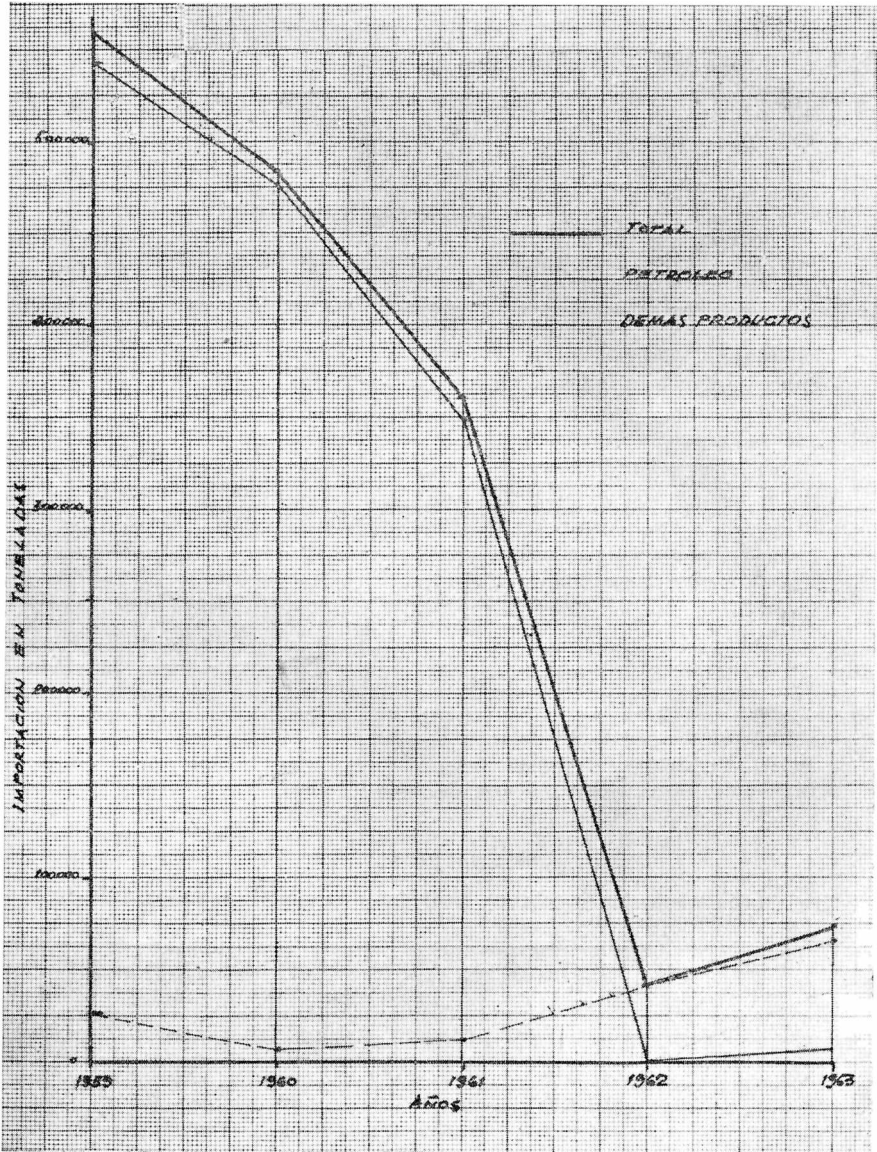
CUADRO 140

Número de meses por año y porcentaje correspondiente de registros de importación superiores e inferiores al promedio mensual del quinquenio 1959-1963

Año	Total meses	Promedio mensual (1959-1963) (Tn.)	Número de meses con registro superior	%	Número de meses con registro inferior	%
1959/63.....	60	25.458	28	47	32	53
1959.....	12	25.458	11	92	1	8
1960.....	12	25.458	10	83	2	17
1961.....	12	25.458	7	58	5	42
1962.....	12	25.458	—	—	12	100
1963.....	12	25.458	—	—	12	100

BAHIA BLANCA

Importación anual de petróleo y demás productos



CUADRO 141

Número de meses y porcentaje correspondiente de registros de importación superiores e inferiores al promedio mensual en el quinquenio 1959-1963

Total meses	Promedio mensual (Tn.)	Número de meses con registro superior	%	Número de meses con registro inferior	%
60.....	25.458	28	47	32	53

CUADRO 142

Importación. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

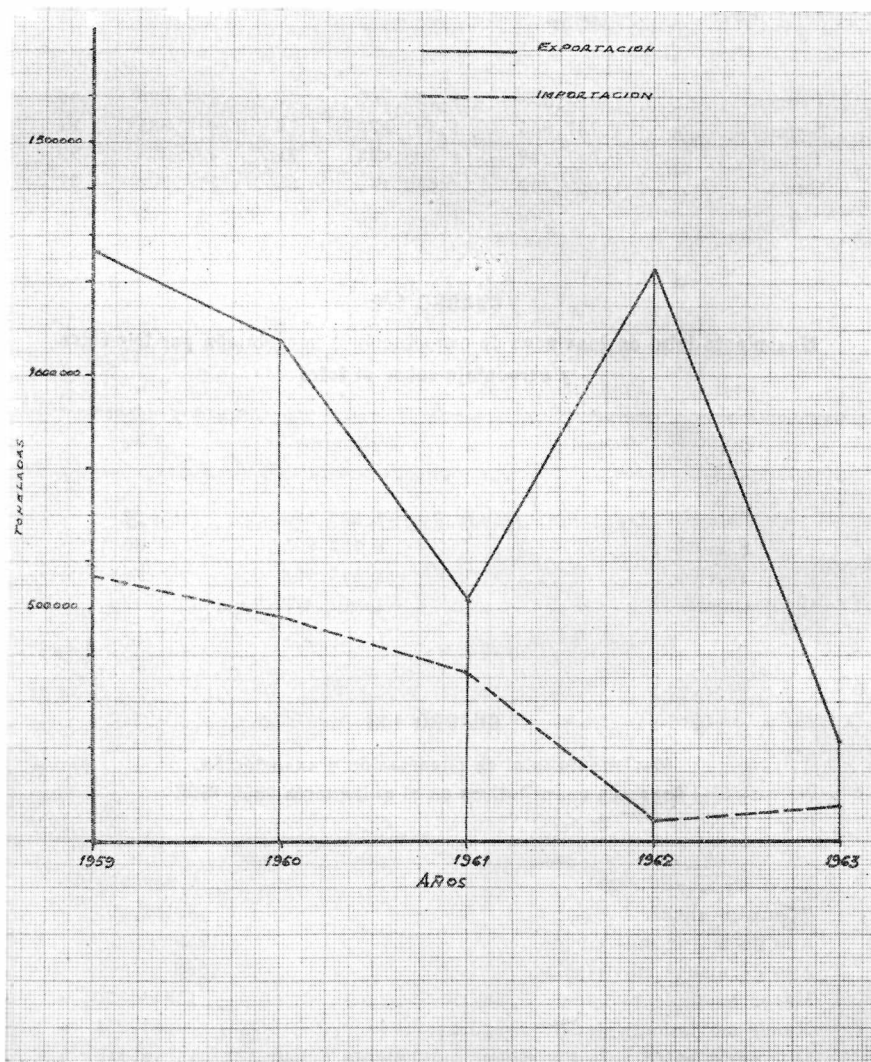
Importación total.....	1.527.498 Tn.
Promedio anual de importación.....	305.499 »
Año de mayor importación.....	1959
Año de menor importación.....	1962
Mayor importación anual.....	569.574 »
Menor importación anual.....	41.301 »
Diferencia entre mayor y menor importación anual..	528.273 »
Promedio mensual de importación.....	25.458 »
Mes de mayor importación.....	Julio 1961
Mes de menor importación.....	Mayo 1963
Mes sin actividad.....	Enero 1961; febrero y junio 1962; febrero 1963
Mayor importación mensual.....	62.227 »
Menor importación mensual.....	17 »
Diferencia entre mayor y menor importación mensual	62.210 »

CUADRO 143

Exportación e importación total en toneladas y porcentaje por años. 1959-1963

Años	Total exportación e importación	Total exportación	%	Total importación	%
1959.....	1.841.370	1.271.796	69	569.574	31
1960.....	1.556.080	1.072.728	69	483.352	31
1961.....	874.323	513.901	59	360.422	41
1962.....	1.286.250	1.244.949	97	41.301	3
1963.....	291.955	219.106	75	72.849	25
Total.....	5.849.978	4.322.480	74	1.527.498	26

BAHIA BLANCA
Exportación e importación



CUADRO 144

Movimiento total en toneladas de exportación e importación por trimestre y porcentaje correspondiente en el quinquenio 1959-1963

Trimestre	Total 1959-1963	Exportación 1959-1963	%	Importación 1959-1963	%
Primero	1.555.393	1.262.767	81	292.626	19
Segundo	1.737.865	1.324.530	76	413.335	24
Tercero	1.547.228	1.098.993	71	448.235	29
Cuarto	1.009.492	636.190	63	373.302	37
Total	5.849.978	4.322.480	74	1.527.498	26

CUADRO 145

Movimiento total en toneladas de exportación e importación por trimestre y porcentaje sobre el total

Trimestre	1959-1963	%
Primero	1.555.393	27
Segundo	1.737.865	30
Tercero	1.547.228	26
Cuarto	1.009.492	17
Total	5.849.978	100

CUADRO 146

Movimiento total de importación y exportación.
Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total de movimiento	5.849.978 Tn.
Promedio anual	1.169.995 »
Año de mayor movimiento	1959
Año de menor movimiento	1963
Mayor movimiento anual	1.841.370 »
Menor movimiento anual	291.955 »
Diferencia entre mayor y menor movimiento anual...	1.549.415 »
Promedio trimestral	292.498 »
Trimestre de mayor movimiento	Segundo
Trimestre de menor movimiento	Cuarto
Mayor movimiento trimestral	1.737.865 »
Menor movimiento trimestral	1.009.492 »
Diferencia entre mayor y menor movimiento trimestral	728.373 »

REMOVIDO ENTRADO Y SALIDO

Constituyen ambos, en conjunto, el 50 % del movimiento total efectuado en nuestro puerto durante el último quinquenio.

Forman ese elevado porcentaje el manipuleo de petróleos y derivados, lo que nos ubica ante situaciones que a breve plazo, presentarán aspectos cambiantes, disminuyendo los registros de esta actividad.

Salen por aquí rumbo a otros puertos argentinos el petróleo procedente desde Plaza Huincul y la discusión que existe actualmente entre diversos sectores, indica el futuro incierto de esta canalización. Es decir si se procederá como se hace ahora o sí por el contrario se preferirá una zona próxima a Puerto Rosales, cuyas deficiencias técnicas ya hemos mencionado.

Se resentirá aún más esta actividad si se lleva a cabo la construcción local de la destilería proyectada por Y.P.F., lo que disminuiría la salida de petróleo y el ingreso de derivados a este puerto.

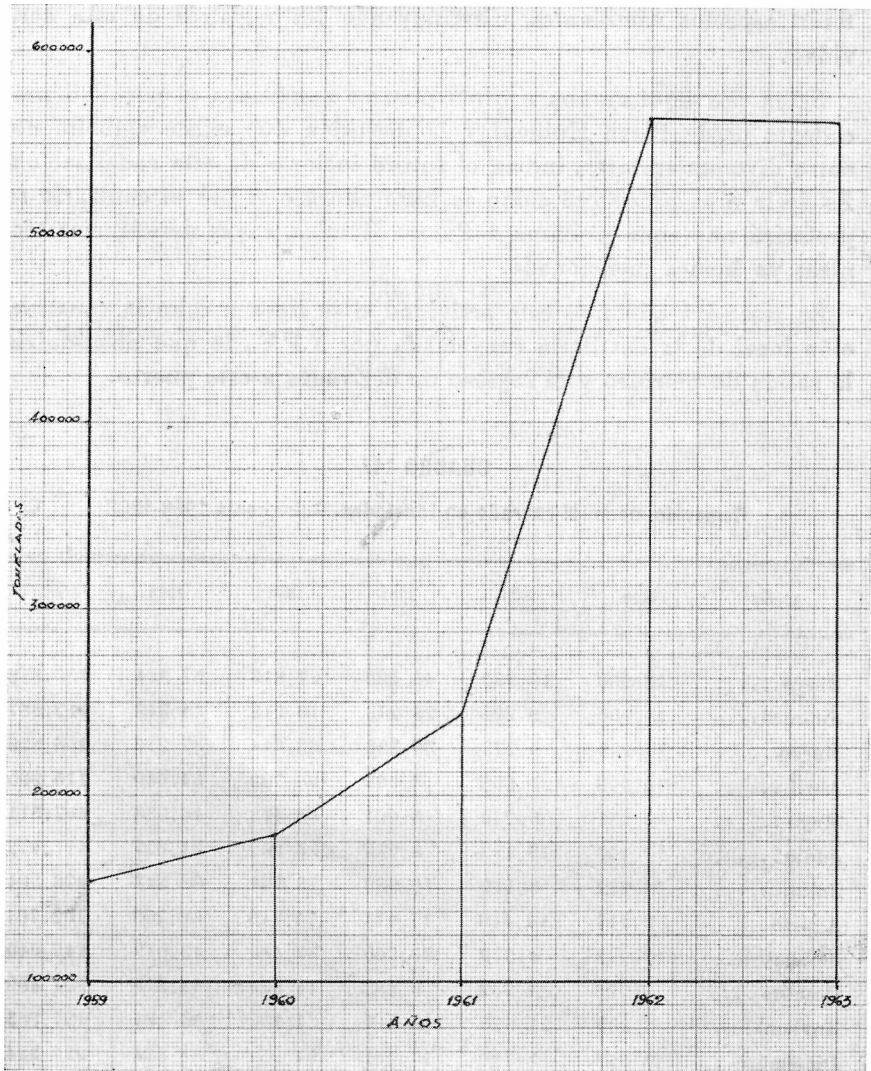
CUADRO 147

Removido mensual entrado en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero.....	10.950	13.839	46.400	27.813	57.884	156.886
Febrero....	13.800	9.293	29.273	16.272	44.349	112.987
Marzo.....	10.276	5.773	39.393	63.644	37.210	156.296
Abril.....	13.516	10.050	8.988	28.792	54.649	115.995
Mayo.....	14.221	5.249	5.091	66.412	16.538	107.511
Junio.....	17.150	18.183	8.250	36.262	31.627	111.472
Julio.....	13.822	9.149	10.986	73.724	68.523	176.204
Agosto....	9.214	10.440	17.471	74.846	50.793	162.764
Setiembre..	16.972	4.379	36.260	39.480	43.549	140.640
Octubre....	6.708	7.752	6.682	44.999	41.349	107.490
Noviembre..	3.259	21.975	16.917	34.100	45.184	121.385
Diciembre..	21.958	62.110	17.481	54.951	68.824	225.324
Total...	151.846	178.192	243.192	561.295	560.429	1.694.954

Fuente: Administración General de Puertos, Administración Puertos Bahía Blanca.

BAHIA BLANCA
Removido entrado



CUADRO 148

Removido entrado por trimestre en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero.....	35.026	28.905	115.066	107.729	139.443
Segundo.....	44.887	33.482	22.329	131.466	102.814
Tercero.....	40.008	23.968	61.717	188.050	162.865
Cuarto.....	31.925	91.837	41.080	134.050	155.307
Total.....	151.846	178.192	243.192	561.295	560.429

CUADRO 149

Removido entrado. Porcentaje trimestral por año. Quinquenio 1959-1963

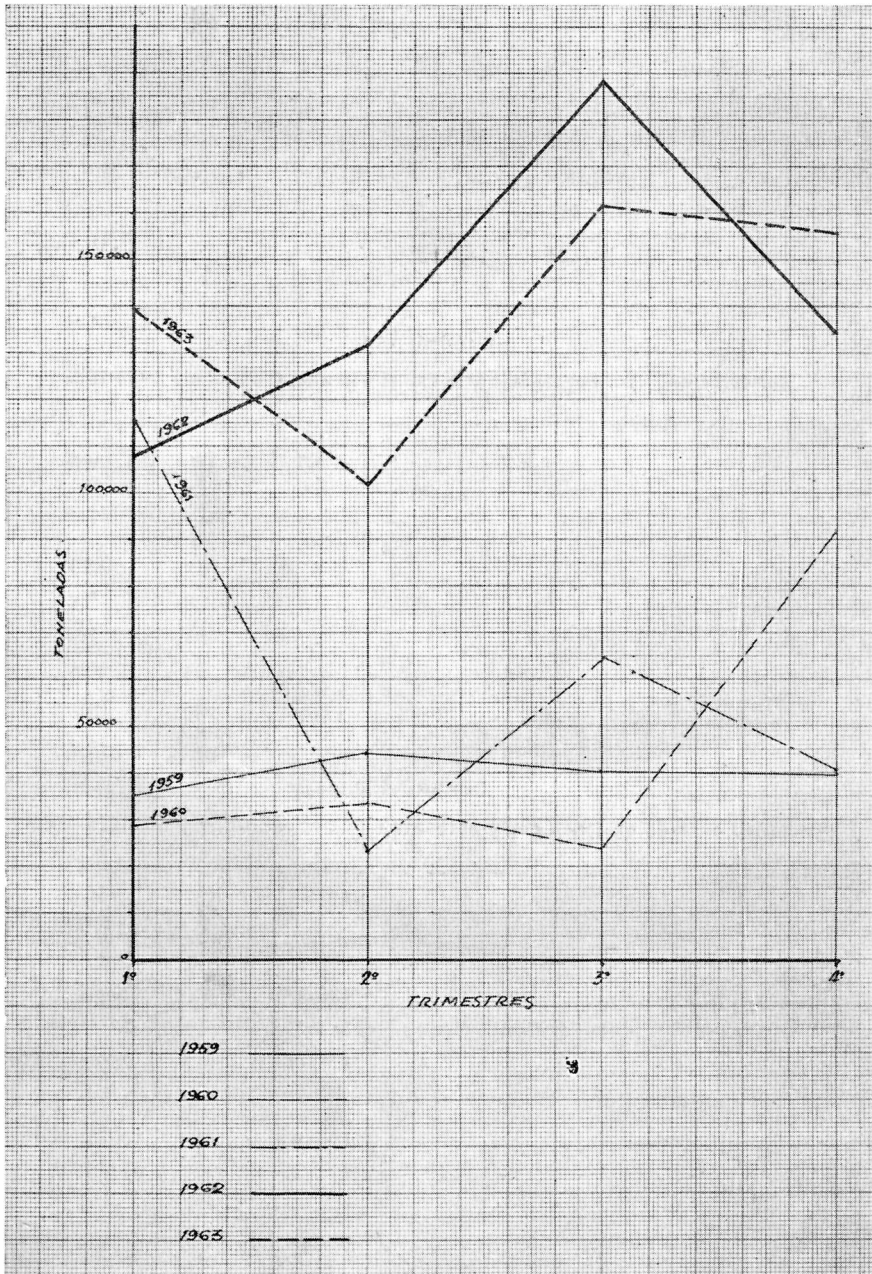
Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero.....	23	16	47	19	25
Segundo.....	30	19	9	23	18
Tercero.....	26	14	27	34	29
Cuarto.....	21	51	17	24	28
Total.....	100	100	100	100	100

CUADRO 150

Removido entrado en toneladas y porcentaje trimestral. Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero.....	426.169	25
Segundo.....	334.978	20
Tercero.....	479.608	28
Cuarto.....	454.199	27
Total.....	1.694.954	100

BAHIA BLANCA
Removido entrado trimestral



CUADRO 151

Removido entrado. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Removido total entrado.....	1.694.954 Tn.
Promedio anual removido entrado.....	338.990 »
Año de mayor removido entrado.....	1962
Año de menor removido entrado.....	1959
Mayor removido entrado anual.....	561.295 »
Menor removido entrado anual.....	151.816 »
Diferencia entre mayor y menor removido entrado a- nual.....	409.449 »
Promedio mensual de removido entrado.....	28.249 »
Mes de mayor removido entrado.....	Agosto 1962
Mes de menor removido entrado.....	Noviembre 1959
Mayor removido mensual entrado.....	74.846 »
Menor removido mensual entrado.....	3.259 »
Diferencia entre mayor y menor removido mensual en- trado.....	71.587 »

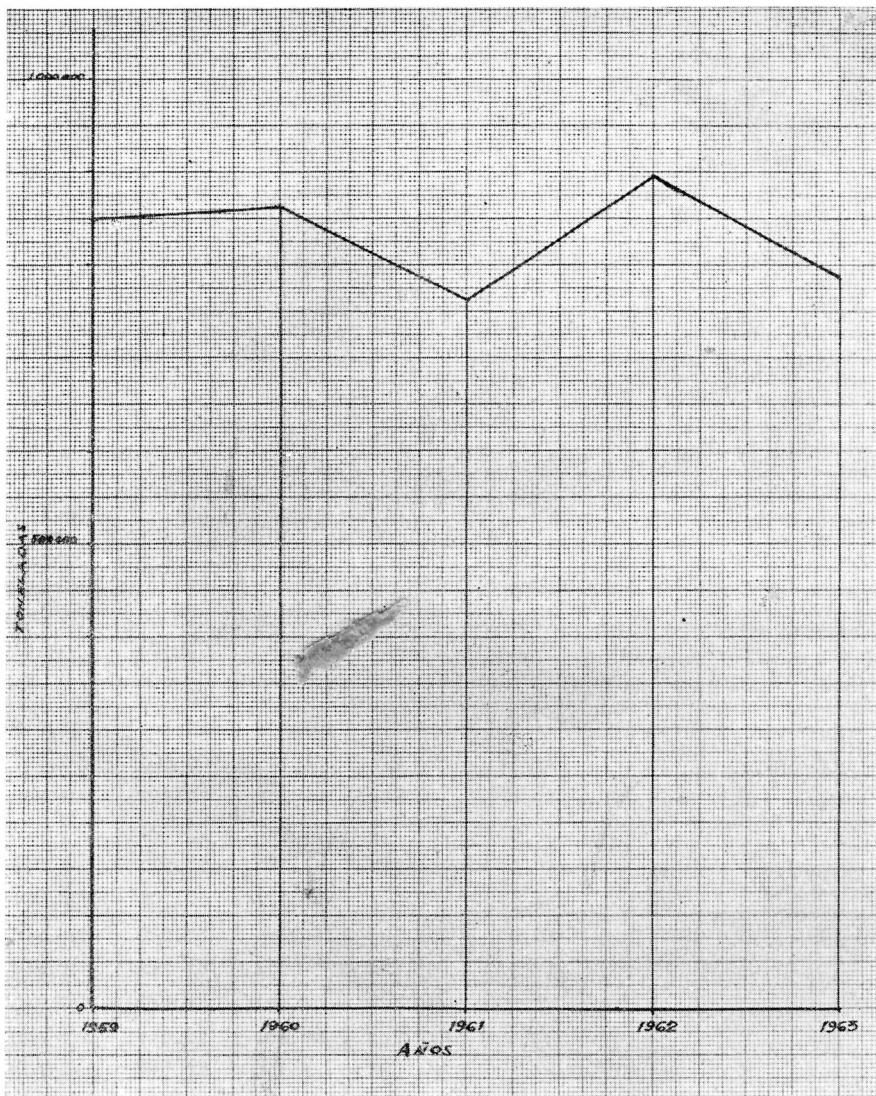
CUADRO 152

Removido mensual salido en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Meses	1959	1960	1961	1962	1963	Total
Enero.....	51.958	84.737	110.512	101.871	99.541	448.619
Febrero....	50.465	42.541	34.525	38.751	63.675	229.957
Marzo.....	41.751	32.637	13.056	105.172	72.253	264.869
Abril.....	55.663	58.470	36.757	79.994	62.694	293.578
Mayo.....	69.155	82.589	64.505	61.791	77.272	355.312
Junio.....	98.920	94.225	50.743	35.911	47.102	326.901
Julio.....	63.226	53.621	71.592	105.491	54.280	348.210
Agosto.....	62.196	93.235	62.856	98.774	53.743	370.804
Setiembre...	79.658	77.055	79.760	72.621	58.047	367.141
Octubre....	98.171	72.894	66.408	61.680	74.017	373.170
Noviembre..	81.153	79.033	106.005	65.142	59.723	391.056
Diciembre..	96.972	90.604	69.146	68.429	64.494	389.645
Total ...	849.288	861.641	765.865	895.627	786.841	4.159.262

Fuente: Administración General de Puertos. Administración Puertos Bahía Blanca.

BAHIA BLANCA
Removido salido anual



CUADRO 153

Removido salido por trimestre en toneladas. Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959	1960	1961	1962	1963
Primero	144.174	159.915	158.093	245.794	235.469
Segundo	223.728	235.284	152.005	177.696	187.668
Tercero	205.080	223.911	214.208	276.886	166.070
Cuarto	276.296	242.531	241.559	195.251	198.234
Total	849.288	861.641	765.865	895.627	786.841

CUADRO 154

Removido salido - Porcentaje trimestral por año. Quinquenio 1959-1963

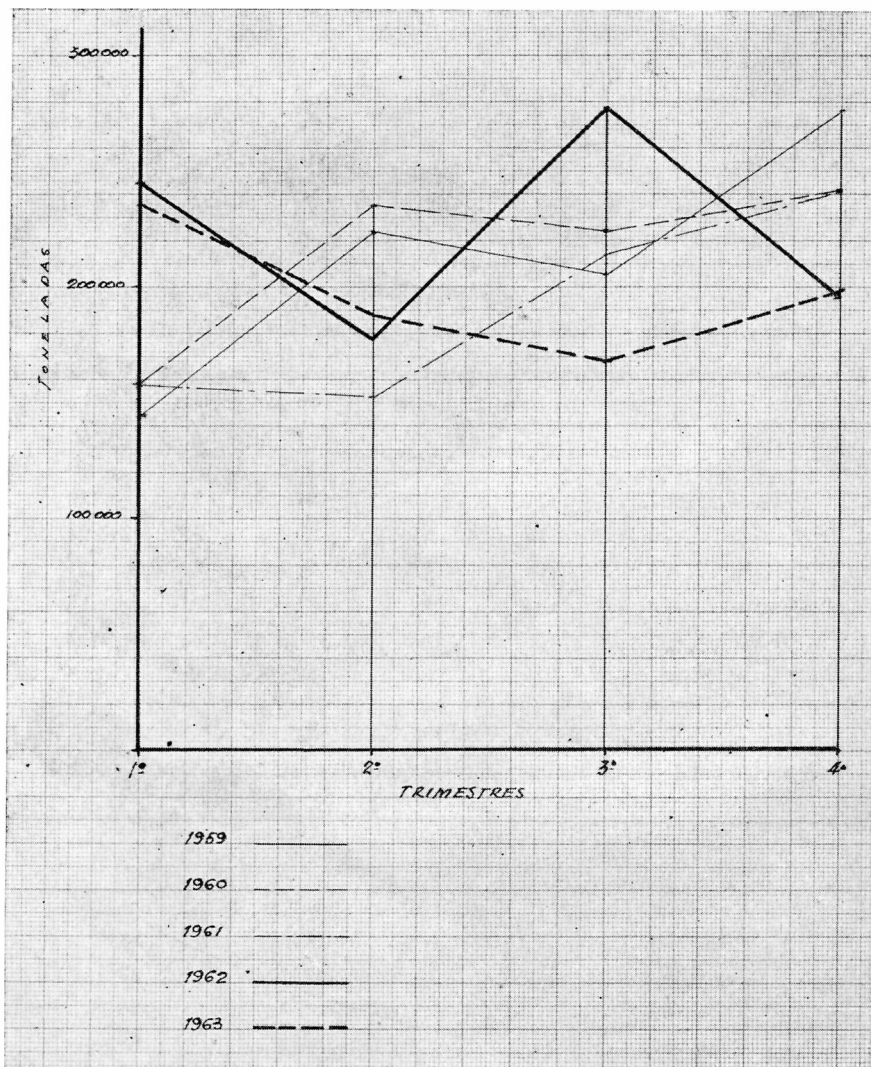
Trimestre	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
Primero	17	19	21	27	30
Segundo	26	27	20	20	24
Tercero	24	26	28	31	21
Cuarto	33	28	31	22	25
Total	100	100	100	100	100

CUADRO 155

Removido salido en toneladas y porcentaje trimestral. Quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero	943.445	23
Segundo	975.791	23
Tercero	1.086.155	26
Cuarto	1.153.871	28
Total	4.159.262	100

BAHIA BLANCA
Removido salido trimestral



CUADRO 156

Removido salido. Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Removido total salido.....	4.159.262 Tn.
Promedio anual removido salido.....	831.852 »
Año de mayor removido salido.....	1962
Año de menor removido salido.....	1961
Mayor removido salido anual.....	895.627 »
Menor removido salido anual.....	765.865 »
Diferencia entre mayor y menor removido salido anual	129.762 »
Promedio mensual de removido salido.....	69.321 »
Mes de mayor removido salido.....	Enero 1961
Mes de menor removido salido.....	Marzo 1961
Mayor removido mensual salido.....	110.512 »
Menor removido mensual salido.....	13.056 »
Diferencia entre mayor y menor removido mensual salido.....	97.456 »

CUADRO 157

Removido, entrado y salido total en toneladas y porcentajes por año.
Quinquenio 1959-1963

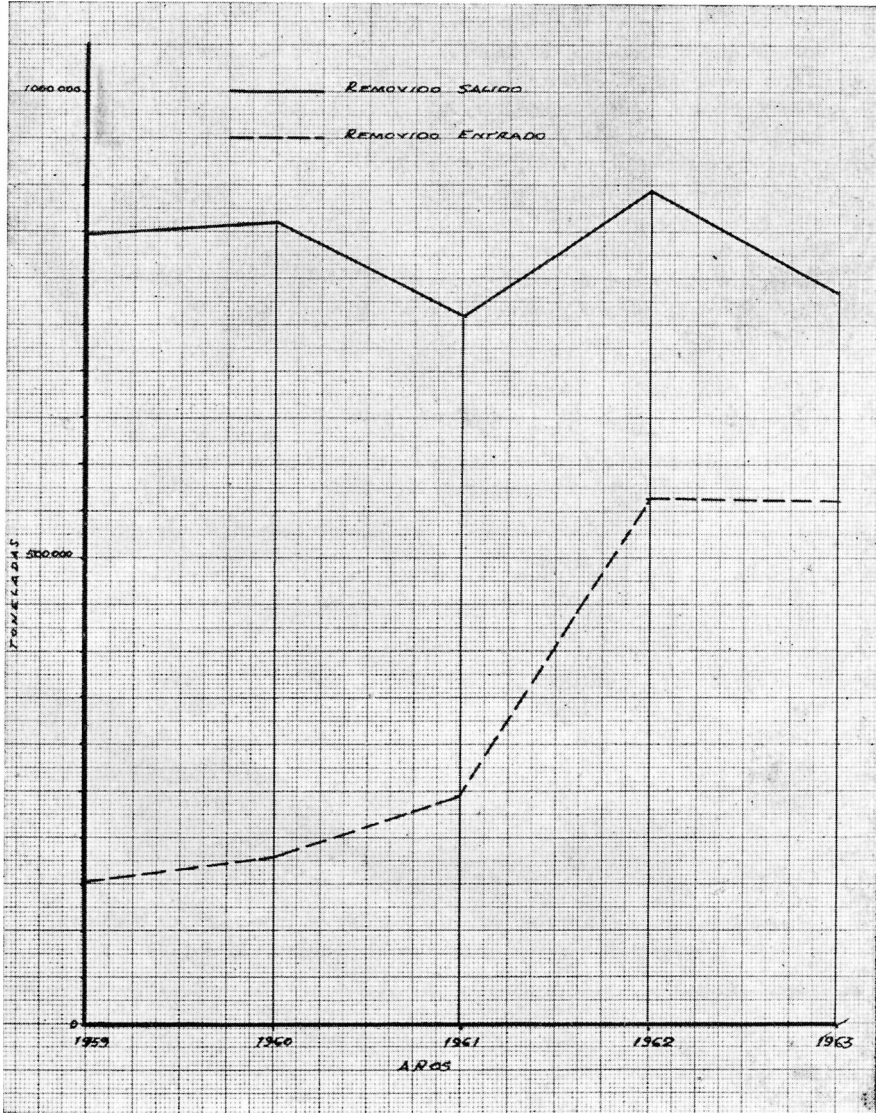
Años	Total entrado y salido	Total salido	%	Total entrado	%
1959.....	1.001.134	849.288	85	151.846	15
1960.....	1.039.833	861.641	83	178.192	17
1961.....	1.009.057	765.865	76	243.192	24
1962.....	1.456.922	895.627	62	561.295	38
1963.....	1.347.270	786.841	58	560.429	42
Total.....	5.854.216	4.159.262	71	1.694.954	29

CUADRO 158

Movimiento total de removido, entrado y salido en toneladas por trimestre y porcentaje correspondiente en el quinquenio 1959-1963

Trimestre	Total 1959-1963	Entrado	%	Salido	%
Primero.....	1.369.614	426.169	31	943.445	69
Segundo.....	1.310.769	334.978	26	975.791	74
Tercero.....	1.565.763	479.608	31	1.086.155	69
Cuarto.....	1.608.070	454.199	28	1.153.871	72
Total.....	5.854.216	1.694.954	29	4.159.262	71

BAHIA BLANCA
Removido entrado y salido



CUADRO 159

Movimiento total en toneladas de removido, entrado y salido por trimestre
y porcentaje sobre el total

Trimestre	1959-1963	%
Primero	1.369.614	23
Segundo	1.310.769	22
Tercero	1.565.763	27
Cuarto	1.608.070	28
Total	5.854.216	100

CUADRO 160

Movimiento total de removido (entrado y salido)
Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total de movimiento.....	5.854.216 Tn.
Promedio anual.....	1.169.043 »
Año de mayor movimiento.....	1962
Año de menor movimiento.....	1959
Mayor movimiento anual.....	1.456.922 »
Menor movimiento anual.....	1.001.134 »
Diferencia entre mayor y menor movimiento anual...	455.788 »
Promedio trimestral.....	292.710 »
Trimestre de mayor movimiento.....	Cuarto
Trimestre de menor movimiento.....	Segundo
Mayor movimiento trimestral	1.608.070 »
Menor movimiento trimestral.....	1.310.769 »
Diferencia entre mayor y menor movimiento trimestral	297.301 »

CUADRO 161

Movimiento total en toneladas por origen (excluido pesca)
y porcentaje anual. Quinquenio 1959-1963

Años	Total General	Exportación	%	Importación	%	Removido Entrado	%	Removido Salido	%
1959..	2.842.504	1.271.796	45	569.574	20	151.846	5	849.288	30
1960..	2.595.913	1.072.728	41	483.352	19	178.192	7	861.641	33
1961..	1.883.380	513.901	27	360.422	19	243.192	13	765.865	41
1962..	2.743.172	1.244.949	45	41.301	2	561.295	20	895.627	33
1963..	1.639.225	219.106	13	72.849	5	560.429	34	786.841	48
Total.	11.754.194	4.322.480	37	1.527.498	13	1.694.954	15	4.159.262	35

CUADRO 162

Movimiento total en toneladas (excluido pesca) y porcentaje por años
Quinquenio 1959-1963

Años	Total general	%
1959	2.842.504	24
1960	2.595.913	22
1961	1.883.380	16
1962	2.743.172	24
1963	1.639.225	14
Total	11.704.194	100

CUADRO 163

Movimiento total en toneladas (excluido pesca) por trimestre y porcentaje correspondiente en el quinquenio 1959-1963

Trimestre	1959-1963	%
Primero	2.925.007	25
Segundo	3.048.634	26
Tercero	3.112.991	27
Cuarto	2.617.562	22
Total	11.704.194	100

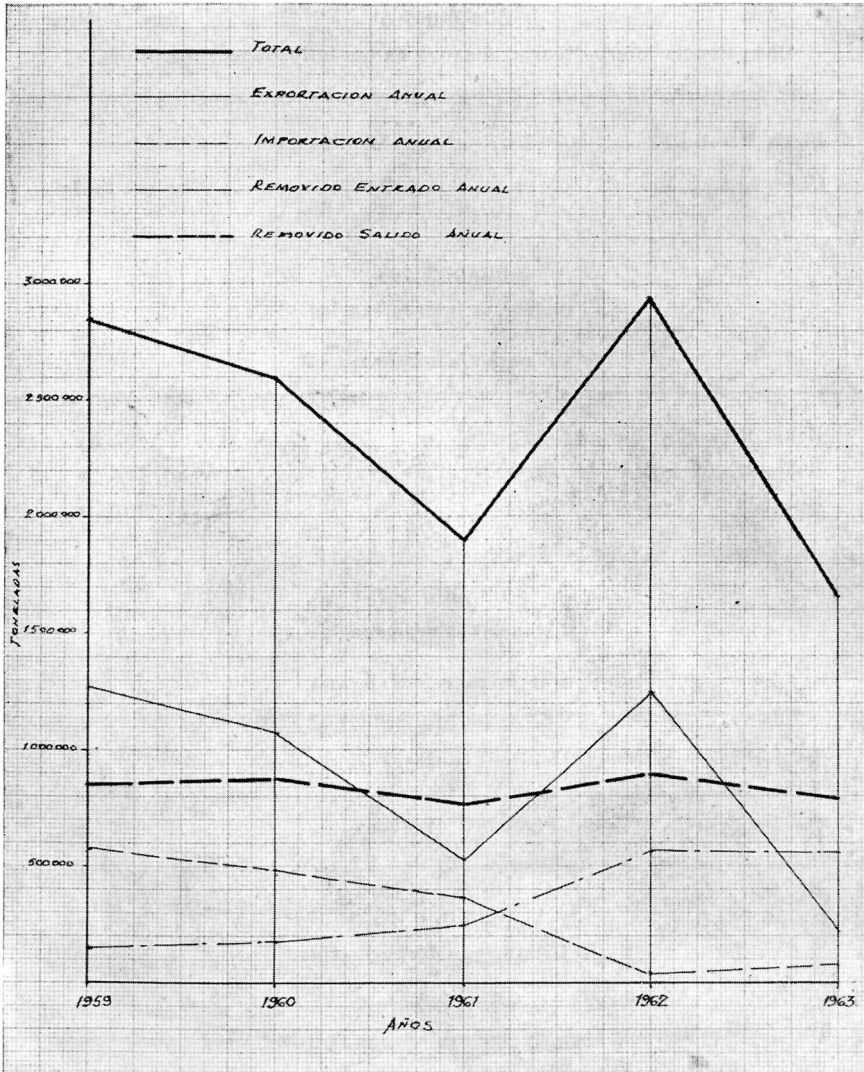
CUADRO 164

Movimiento total (excluido pesca)
Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Total del movimiento.....	11.704.194 Tn.
Promedio anual.....	2.340.838 »
Año de mayor movimiento.....	1959
Año de menor movimiento.....	1963
Mayor movimiento anual.....	2.842.504 »
Menor movimiento anual.....	1.639.225 »
Diferencia entre mayor y menor movimiento anual...	1.203.279 »
Promedio trimestral.....	585.209 »
Trimestre de mayor movimiento.....	Tercero
Trimestre de menor movimiento.....	Cuarto
Mayor movimiento trimestral.....	3.112.991 »
Menor movimiento trimestral.....	2.617.562 »
Diferencia entre mayor y menor movimiento trimestral	495.429 »

BAHIA BLANCA

Movimiento total anual (Excluido pesca)



MAR DEL PLATA - QUEQUEN - BAHIA BLANCA

ASPECTOS COMPARATIVOS

CUADRO 165

Competencia interportuaria. Alcance de las influencias respectivas.

Bahía Blanca.....	188 Km. →	← 154 Km.	Quequén
Quequén	55 » →	← 80 »	Mar del Plata

CUADRO 166

Distancias interportuarias

POR VÍA FÉRREA

Bahía Blanca - Quequén.....	392 Km.
Bahía Blanca - Mar del Plata.....	762 »
Quequén - Mar del Plata.....	370 »

CUADRO 167

Distancias interportuarias

POR RUTA PAVIMENTADA

Bahía Blanca - Quequén.....	342 Km.
Bahía Blanca - Mar del Plata.....	477 »
Quequén - Mar del Plata.....	135 »

CUADRO 168

Distancias interportuarias

POR VÍA MARÍTIMA

Bahía Blanca - Quequén.....	324 Km.
Bahía Blanca - Mar del Plata.....	472 »
Quequén - Mar del Plata.....	148 »

CUADRO 169
Buques de ultramar entrados

Año	Mar del Plata	Quequén	Bahía Blanca
1959.....	17	143	208
1960.....	31	146	187
1961.....	10	105	122
1962.....	28	172	199
1963.....	50	121	65
Total.....	136	687	781

CUADRO 170
Buques de cabotaje entrados

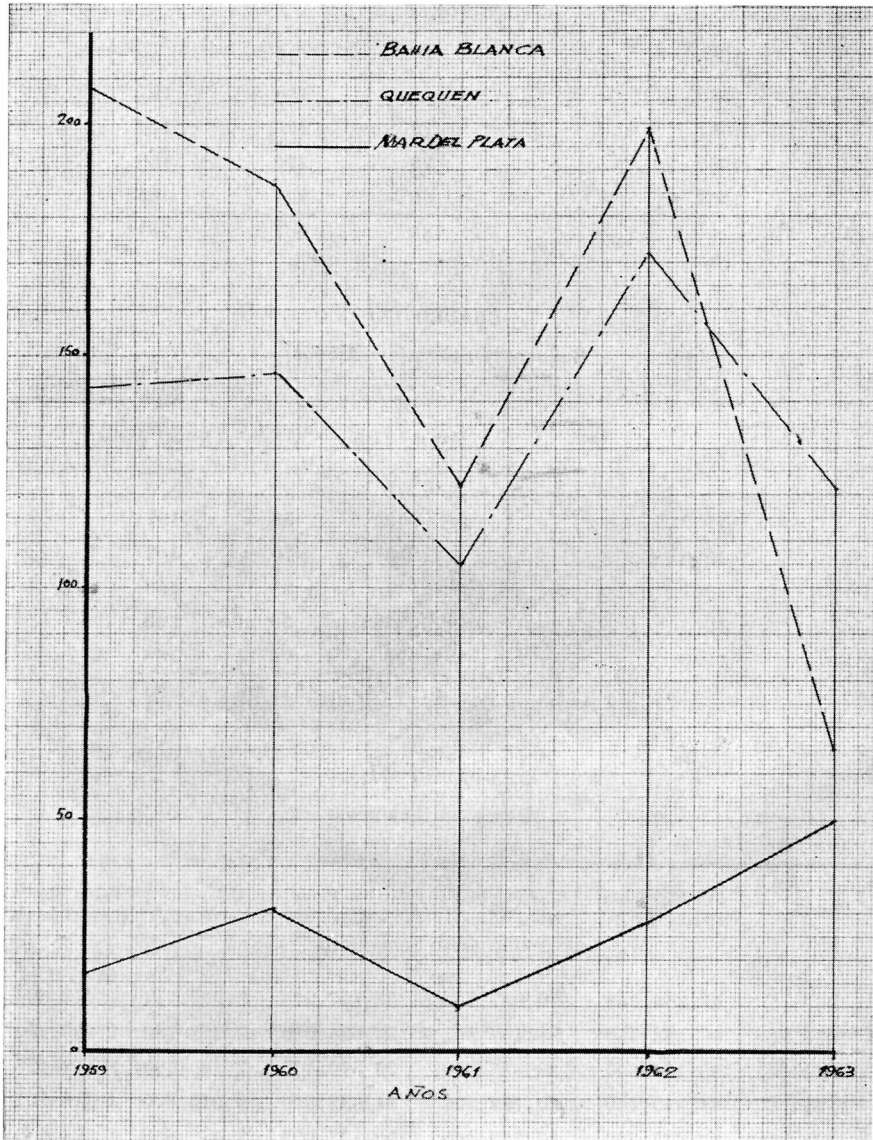
Año	Mar del Plata	Quequén	Bahía Blanca
1959.....	942	58	167
1960.....	1.218	70	197
1961.....	1.241	27	158
1962.....	1.335	30	200
1963.....	1.526	29	168
Total.....	6.262	214	890

CUADRO 171
Pesca en toneladas

Año	Mar del Plata Pesca Total	Mar del Plata Pesca Costera	Mar del Plata Pesca de Altura	Quequén Pesca Costera	Bahía Blanca Pesca Costera
1959...	58.855.063	29.957.790	28.897.273	5.952.231	1.770.525
1960...	66.083.450	34.457.361	31.626.089	7.213.780	1.485.450
1961...	58.175.600	28.835.500	29.340.100	7.135.600	1.418.427
1962...	64.840.700	30.182.200	34.658.500	6.915.300	1.346.107
1963...	92.877.560	40.740.465	52.137.095	7.416.603	1.604.488
Total..	310.832.373	164.173.316	176.659.057	34.633.514	7.624.997

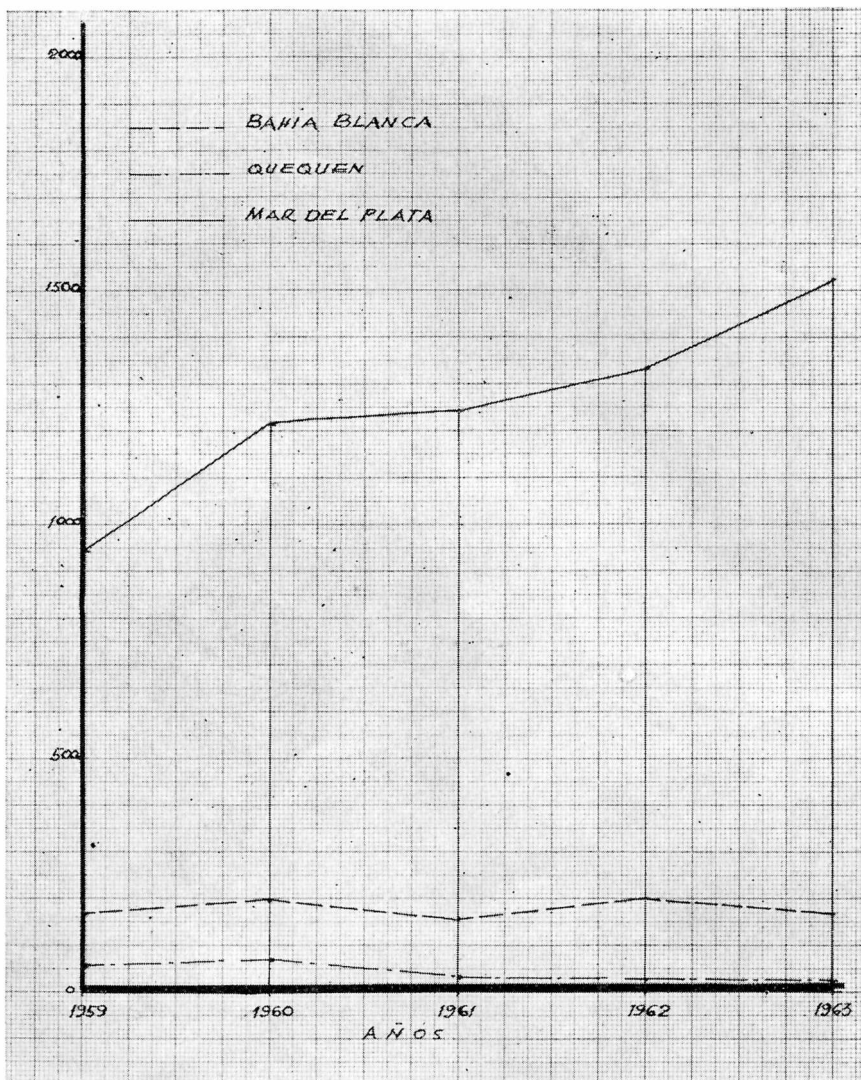
MAR DEL PLATA, QUEQUEN, BAHIA BLANCA

Buques de ultramar entrados



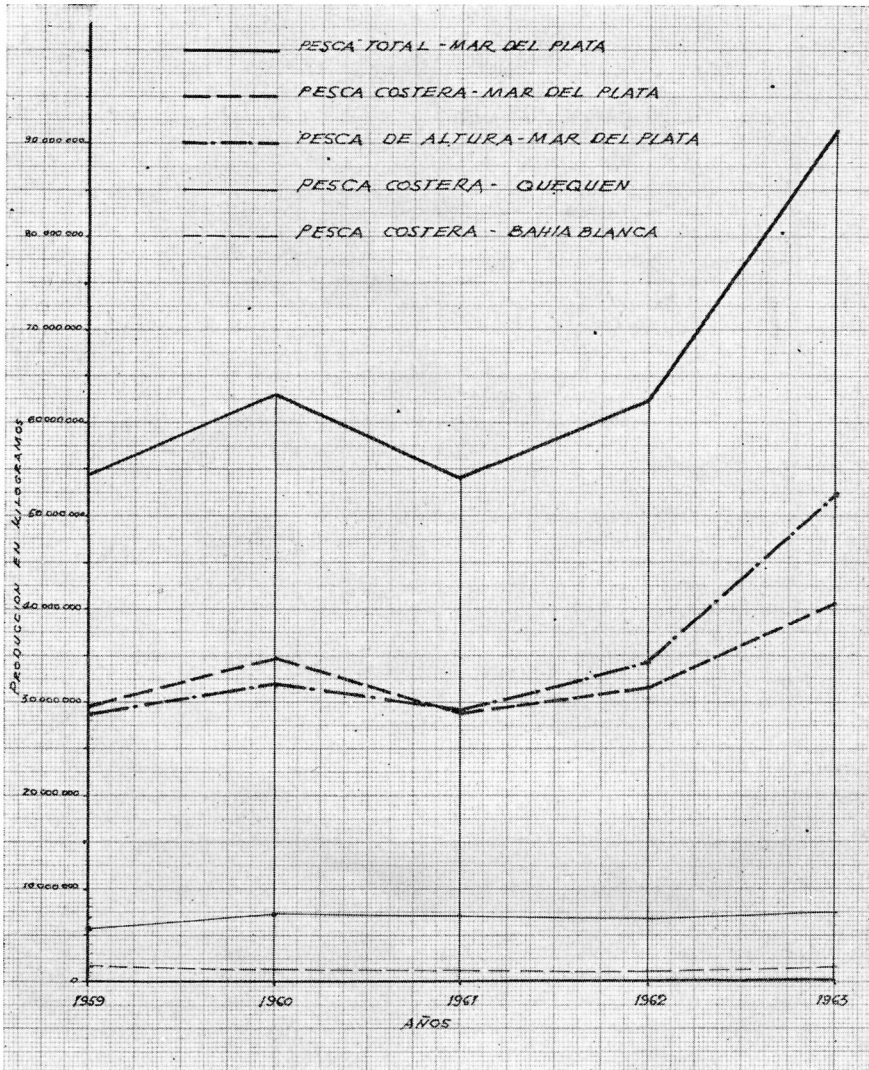
MAR DEL PLATA, QUEQUEN, BAHIA BLANCA

Buques de cabotaje entrados



PRODUCCION PESQUERA DE MAR DEL PLATA, QUEQUEN, BAHIA BLANCA

Gráfico comparativo



CUADRO 172**Exportación. Productos de la agricultura y derivados en toneladas**

Año	Mar del Plata	Quequén	Bahía Blanca
1959	62.011	883.879	1.269.100
1960	179.160	982.430	1.065.403
1961	68.983	528.507	505.683
1962	125.457	1.015.462	1.235.375
1963	142.171	682.293	214.836
Total	577.782	4.092.571	4.290.397

CUADRO 173**Exportación total en toneladas**

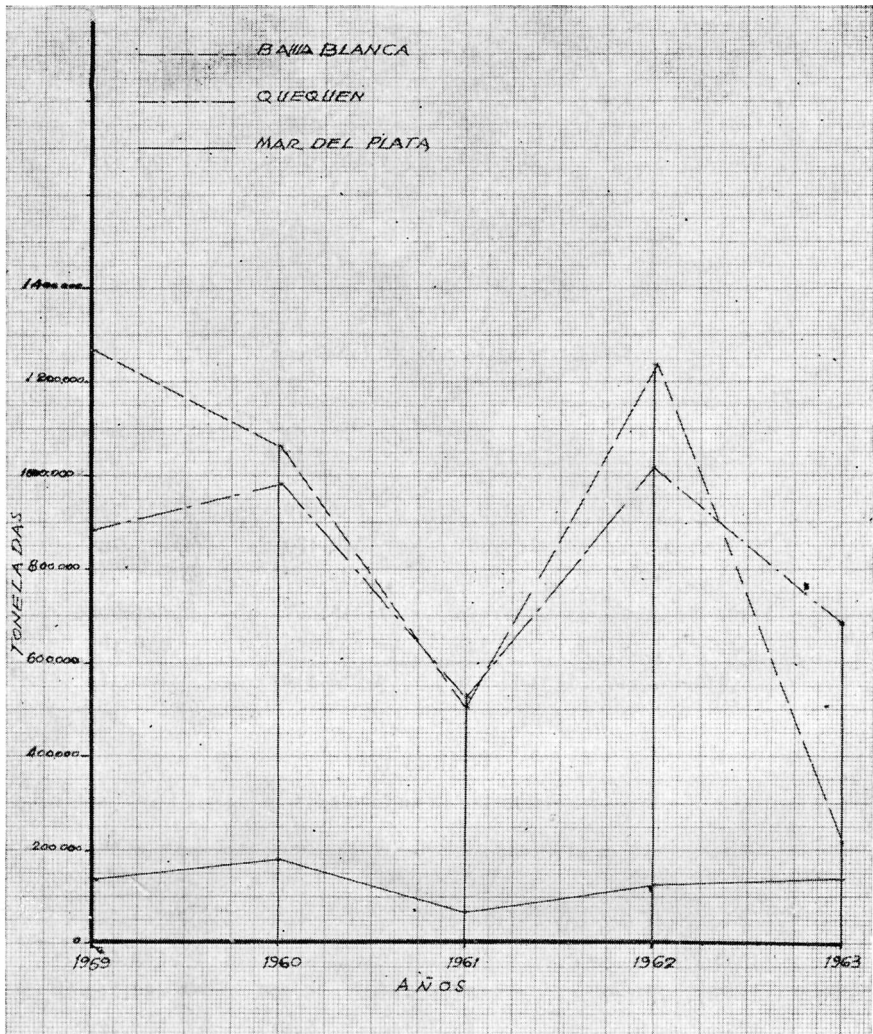
Año	Mar del Plata	Quequén	Bahía Blanca
1959	64.242	883.879	1.271.796
1960	183.561	982.430	1.072.728
1961	76.042	528.507	513.901
1962	135.616	1.015.507	1.244.949
1963	144.378	682.293	219.106
Total	603.839	4.092.616	4.322.480

CUADRO 174**Importación en toneladas**

Año	Mar del Plata	Quequén	Bahía Blanca
1959.....	18.764	—	569.574
1960.....	21.128	6.956	483.352
1961.....	34.309	2.617	360.422
1962.....	47.829	7.048	41.301
1963.....	3.990	5.551	72.849
Total	126.020	22.172	1.527.498

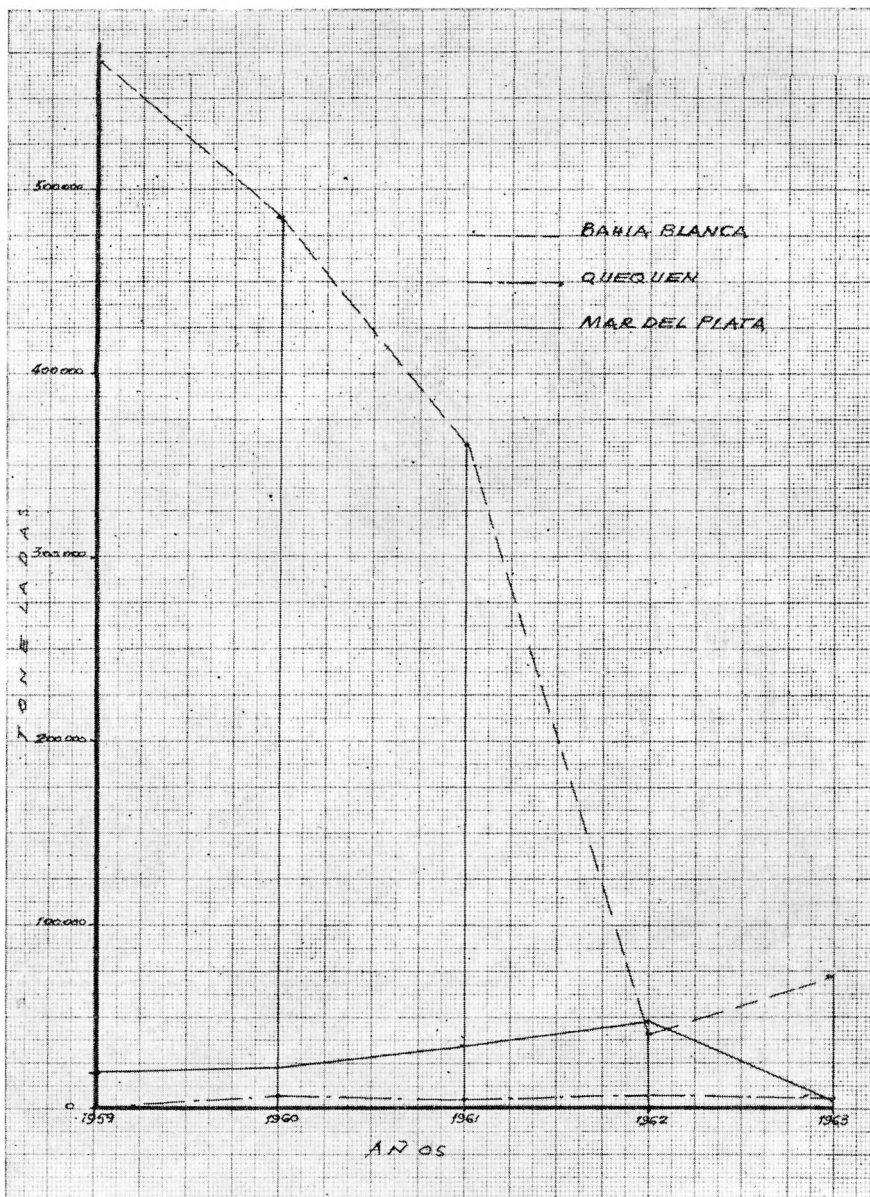
MAR DEL PLATA, QUEQUEN, BAHIA BLANCA

Productos agrícolas y derivados



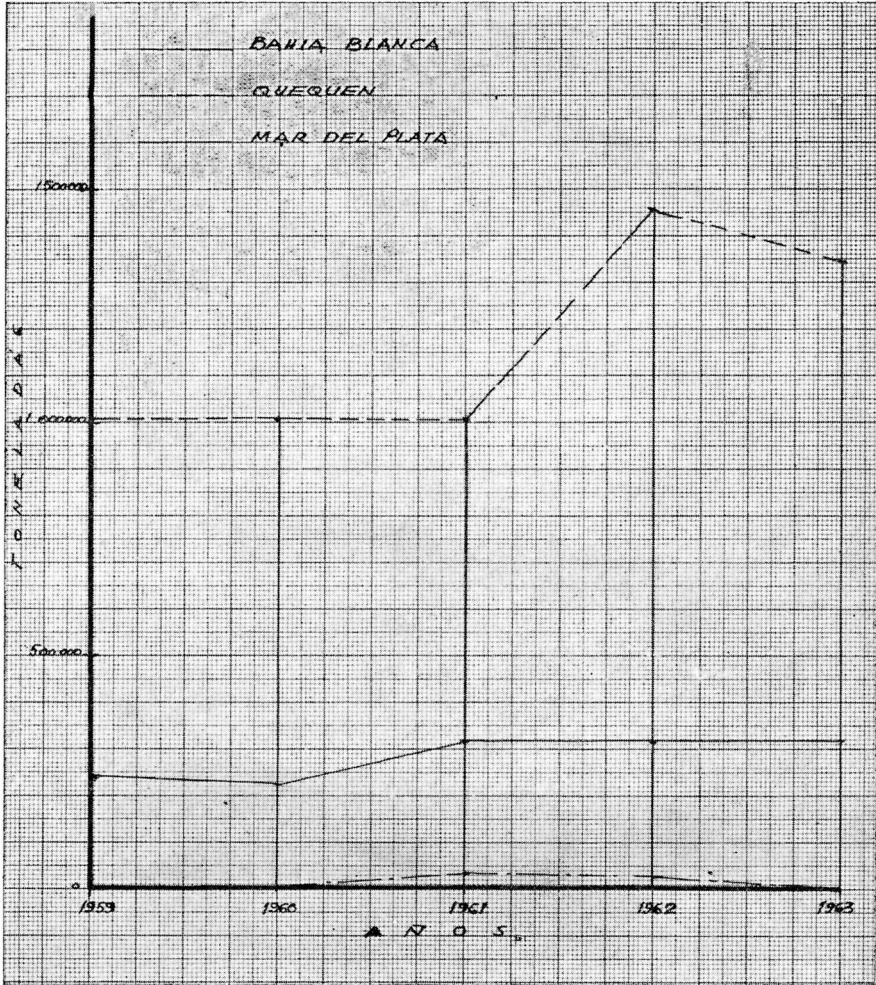
MAR DEL PLATA, QUEQUEN, BAHIA BLANCA

Importación

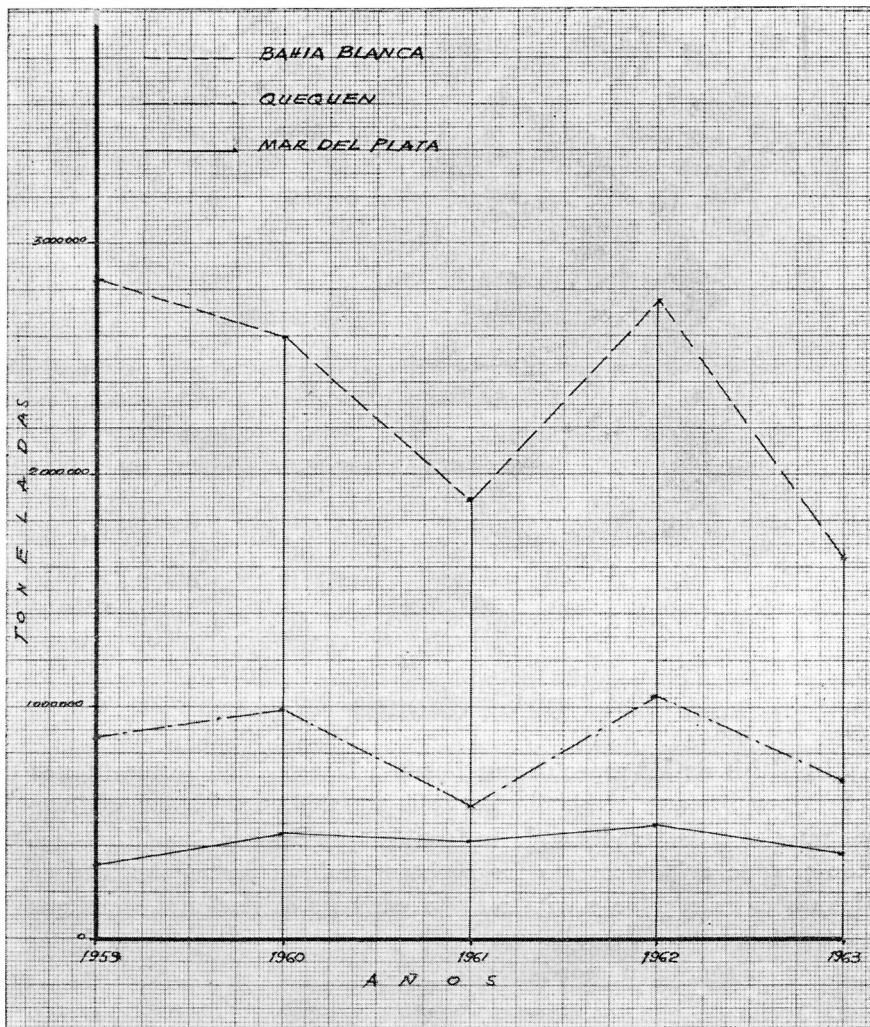


MAR DEL PLATA, QUEQUEN, BAHIA BLANCA

Removido entrado y salido



MAR DEL PLATA, QUEQUEN, BAHIA BLANCA
Movimiento total (Excluido pesca)



CUADRO 175
Removido entrado y salido en toneladas

Año	Mar del Plata	Quequén	Bahía Blanca
1959.....	237.661	—	1.001.134
1960.....	223.165	—	1.039.833
1961.....	314.367	33.417	1.009.057
1962.....	314.048	20.529	1.456.922
1963.....	317.704	—	1.347.270
Total.....	1.406.945	53.946	5.854.216

CUADRO 176
Movimiento total (excluido pesca), en toneladas

Año	Mar del Plata	Quequén	Bahía Blanca
1959.....	320.667	883.879	2.842.504
1960.....	427.854	989.386	2.595.913
1961.....	424.718	564.491	1.883.380
1962.....	497.493	1.043.084	2.743.172
1963.....	466.072	687.444	1.639.225
Total.....	2.136.804	4.168.334	11.704.194

CONCLUSIONES

El análisis de los aspectos que hacen a la actividad portuaria, nos señala con bastante claridad cuál es la situación actual de los diversos puertos considerados y de la función que desempeñan. Digo función porque evidentemente sus registros indican un movimiento en algunos casos regular y en otras con variadas oscilaciones, pero que no trasuntan un desarrollo armónico y racional que permita hacer resaltar su condición económica.

El hecho de que los puertos sirvan a las necesidades de sus respectivas zonas de influencia, no es sólo elemento que justifique su importancia, sino que deben entrar en juego todos los engranajes que permitan acordar a esa obligada dependencia un carácter dinámico y eficiente a fin de que llenen en forma cabal su función económica.

Es por ello que resumiré aquí las conclusiones que resultan al tratar los puntos abordados en el presente trabajo, sin entrar en

detalles particulares porque tendrán en la solución de los grandes problemas generales el reflejo favorable.

Tomando como base el volumen exportado y la superficie de la zona que converge hacia los puertos considerados, es evidente que Mar del Plata no está ni técnicamente ni por su área de influencia en condiciones de asumir un papel destacado como centro exportador. Su proximidad al Puerto Quequén o la derivación de productos de su zona próxima hacia Buenos Aires, para responder a necesidades del puerto metropolitano, hacen que su acción esté sujeta a una inestabilidad indicadora de un surgimiento portuario ficticio. Entiendo que con la habilitación de los elevadores que actualmente se construyen y cuyo costo superará los 500 millones de pesos, se podrá agilizar en parte las tareas manuales que actualmente se realizan, pero ello no aumentará el desenvolvimiento de este puerto. A la competencia que indicáramos, hay que agregar la carencia de muelles e instalaciones que permitan un tráfico intenso que sirva para justificar las elevadas inversiones que requiere su mantenimiento. La ubicación privilegiada por su proximidad a las grandes profundidades y rutas oceánicas, no son elementos compensatorios de las dificultades y limitaciones cada vez mayores que impone el acceso al interior del puerto. Y es aquí también donde se presentan dificultades no siempre fáciles de superar, que evidentemente amenguan las condiciones potenciales que debe reunir todo complejo portuario.

Mientras subsistan las actuales condiciones referentes a la industrialización y consumo de los productos provenientes de la pesca, seguirá Mar del Plata ocupando un sitio privilegiado, el que podría acrecentar si se habilitara su puerto adecuadamente para llenar tan altas finalidades, lo que lógicamente implicará disminuir las que hoy se destinan al tráfico de ultramar. Cobraría de esta manera un mayor desarrollo una actividad que debe ser ajustada en su fases de comercialización, para poder satisfacer plenamente las necesidades de nuestro mercado de consumo interno y las que podría demandar el mercado exterior.

Con respecto a Quequén y Bahía Blanca, la ubicación de esos centros portuarios y la importancia productiva de sus áreas circundantes, demuestran la necesidad de que los mismos sean en toda su amplitud instrumentos potenciales y económicamente aptos para cumplir sus funciones.

Ambos puertos tiene una capacidad operativa que sólo se aprovecha en mínima escala como consecuencia de factores que pueden ser superados sin lesionar los intereses personales que son, en última instancia, los que juegan en forma negativa. Las actividades portuarias no pueden estar sujetas a horarios ni tipos de trabajo

que no condicen con la función que le cabe al puerto ni con la celeridad que debe primar en lo que hace a su mecanismo funcional.

De nada vale contar con instalaciones eficientes, si las mismas no tienen en el soporte humano la necesaria colaboración para otorgar a ellas una capacidad plena de rendimiento sin necesidad de esfuerzos físicos superiores o atentatorios al patrimonio individual. El puerto y las diversas operaciones que en él se realizan son pilares que integran la estructura económica nacional y su resentimiento o ineficacia influirá en el propio desarrollo del país.

Las instalaciones, aún en su estado actual, pueden responder a un tráfico más intenso del que ofrecen en estos momentos y ello nos indica una capacidad que no está debidamente aprovechada. Alcanzando ese nivel será fácil superarlo con registros mayores, si se procede a efectuar pequeños y fáciles ajustes que tiendan a una mejor coordinación en el mecanismo interno.

Por otra parte no sólo se debe dejar a estos puertos limitados a su tráfico cerealero, ya que las riquezas potenciales de las regiones circundantes nos dicen de otros productos, que pueden también tener en estos puertos su salida natural al exterior, si es que se actúa en forma armónica y respondiendo a elevados principios de interés nacional.

Con respecto a la actividad pesquera es indudable que no se puede continuar operando en la forma que se efectúa actualmente. De contar con instalaciones edecuadas es factible que ello traerá aparejado nuevas perspectivas, elevando el nivel de producción a fin de satisfacer la mayor demanda de consumo y de las incipientes plantas industrializadoras.

Por último debo señalar que la calificación de puertos exportadores colocan a estos centros como pilares de la economía nacional al derivar hacia otros mercados aquellos productos que representan fuertes ingresos de divisas anuales, por lo que su ajuste debe hacerse en base a una reestructuración integral condicionada a superar las dificultades internas y las que conciernen al mecanismo de un tráfico portuario que esté al servicio del país. Es probable que esa coordinación otorgue a estos puertos un papel más destacado como importadores, teniendo en cuenta la absorción de mercancías por parte de los diversos sectores de sus zonas de influencia.