

# LAS FLOTAS MERCANTES ARGENTINAS

Eugenio L. Facchin

La privatización de la línea aérea de bandera y su posterior estatización generó revuelo mediático, horas de televisión y kilómetros de notas gráficas, no obstante la más importante de las actividades de transporte, tal es el marítimo y fluvial, sólo fue objeto de análisis por parte de interesados y especialistas.

El transporte de las materias primas y productos industrializados se realiza en un elevado porcentaje por vía marítimo-fluvial generando costos de flete por 3.500 millones de dólares. Su captación por buques de bandera argentina generaría que ese costo permanezca dentro del país convertido en sueldos, impuestos y ganancias de los armadores nacionales, incluso el Estado, si así se decidiera.

El proceso de privatizaciones generó, en el caso de las flotas mercantes, el efecto de extranjerización de las mismas, perdiéndose las líneas, los buques y las fuentes de trabajo de nuestro personal embarcado y profesionales surgidos de los, aún hoy, prestigiosos institutos de formación. Además de afectar negativa y profundamente al complejo industrial que acompañaba la producción y mantenimiento de buques y artefactos navales. Del mismo modo los servicios asociados debieron readaptarse a nuevas realidades.

En la actualidad la falta de recuperación se debe a factores diversos, de orden legal, en los cuales tanto las cámaras navieras, el sector industrial y los representantes de los trabajadores coinciden, en términos generales, en el diagnóstico. Esto no es menor ya que el problema planteado en forma unívoca por todos los sectores involucrados es un camino abierto a una solución integral y duradera. De hecho se está trabajando en un proyecto consensuado, donde la participación y convocatoria fue amplia y generosa.

La simplificación de un problema tan complejo como es el del transporte marítimo-fluvial y la reducción a las nimias excusas utilizadas, tales como, la falta de tecnología en los buques que se operaba, que los convertía poco menos que en chatarra histórica o que la presión gremial impedía a los armadores propios y al Estado mismo administrar en forma rentable los fletes generados y además las excesivas regulaciones, hacen impropio y poco serio el análisis en esos términos.

En principio, muchos de esos buques "superados tecnológicamente", aún navegan y nuestros marinos mercantes, aún precarizados laboralmente, continuaron desempeñándose en las cubiertas y las máquinas de esos y otros buques en la Argentina y el mundo. Los insti-

*El Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin ocupó cargos ejecutivos y de gestión en operaciones navales, Estados Mayores, de análisis estratégico e informativo. Comandó unidades navales, Fuerzas Navales y Conjuntas en condiciones extremas de operación.*

*Fue destacado a prestar servicios en el Exterior en dos oportunidades.*

*En la actividad privada ocupó cargos gerenciales y de asesoría. Cursó la licenciatura en Sistemas Navales del Instituto Universitario de la Armada Argentina, el doctorado en Ciencia Política de la Universidad Kennedy, el Magíster en Metodología de la Investigación de la Universidad de Belgrano, el Plan de Altos Estudios en Administración de Empresas de la Escuela de Altos Negocios de Lima, Perú, y el Curso de Administración de Recursos para la Defensa, de la Academia de Guerra de la Armada de los EE.UU., entre otros.*

*Es investigador Senior en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES).*

*Participa en el Grupo Educativo ESBA.*

*Es además Capitán de Ultramar y Perito Naval en Navegación Marítima y Fluvial.*



tutos de formación siguieron su derrotero y en permanente mejora educativa y en una relación cada vez más estrecha con la Organización Marítima Internacional, de ese modo fueron egresando más y mejores profesionales.

Solamente en la década 1990/2000 se transfirieron al exterior en concepto de fletes 50.000 millones de dólares. <sup>(1)</sup>

(1)  
Rogelio Scotto Asteggiano,  
La flota perdida y la marina  
mercante.

### **El derrotero legal de la desaparición de la bandera en mares y ríos**

La ley de reforma del Estado, Ley 23.696 sancionada el 17 de agosto de 1989, decretó la privatización y posterior venta de los activos de las flotas estatales, junto con una cantidad de empresas y organismos.

El Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1772/1991 sobre “Cese de bandera provisorio en buques o artefactos navales” expresa en sus considerandos que la crisis de la marina mercante nacional había producido cese de bandera de los buques que redujo el tonelaje al menor en los “últimos quince años” y con una clara tendencia a la disminución, todo esto promovido por la falta de competitividad por costos de operación.

Expresa también que estas medidas excepcionales, similares a las tomadas en países con amplia tradición naviera, de flexibilización de las condiciones en las que se desenvolvían los armadores, iban a traer un “beneficio inmediato tanto al sector armatorial y del comercio exterior, ante su innegable repercusión en el nivel de fletes”. <sup>(2)</sup>

(2)  
Decreto de NyU N° 1772/1991,  
considerandos.

En pocas líneas le ordena a la Prefectura desafectar a todos los buques de bandera nacional que así lo soliciten, sin más trámite. Esa suspensión duraría dos años; finalizados los mismos el armador se comprometía a la anulación definitiva.

El Decreto 2248/1991 de fecha 31 de octubre, en su artículo 17 elimina las restricciones de horarios y días de trabajo para la carga y descarga en todos los puertos, “preservando los derechos individuales de los trabajadores”. <sup>(3)</sup> Con esto se logró una sensible mejora en la operatoria de la carga y descarga de los buques. No obstante en el artículo 27 deja sin efecto las leyes 18.250, 22.763 y la 23.341 sus modificatorias, reglamentarias y conexas, sobre reserva de carga, y finalmente en el artículo 74 deroga el Decreto 6099 de 1972 relativo a la promoción de la industria naval. <sup>(4)</sup>

(3)  
El encomillado es del autor.

(4)  
Decreto N° 2284/1991 del 31  
de octubre de 1991.

Luego el Decreto 817/1992 habla sobre la desregulación de servicios de baquía, pilotaje y prácticos, trabajo portuario y transporte marítimo, fluvial y lacustre. Con el mismo interviene y privatiza la administración general de puertos y la capitanía general de puertos.

Entre sus considerandos se resalta que las excesivas regulaciones perjudicaban tanto al comercio interior como al exterior, dado que distorsionaban las leyes de la oferta y la demanda y suponía situaciones pretéritas y desaparecidas, que además generaban gravosos sobrecostos. <sup>(5)</sup>

(5)  
Decreto Nacional 817/1992  
sobre desregulación de servicios  
de baquía, pilotaje, prácticos,  
trabajo portuario y transporte  
marítimo, fluvial y lacustre.

Entre lo resuelto en el capítulo II sobre el transporte marítimo, fluvial y lacustre se puede observar una flexibilización de las condiciones de armamento de los buques quedando las mismas a decisión de los armadores y de la dotación mínima al arbitrio de la Prefectura Naval. En su articulado también se hace mención a la homologación tarifaria.

Con respecto al pilotaje, la desregulación tuvo un inmediato efecto positivo, aunque sobre el particular hay diversas opiniones, entre las cuales algunas dan cuenta de situaciones alejadas de la libre competencia y la igualdad de oportunidades.

No obstante ello, la posibilidad de que los capitanes con una determinada experiencia y

con el aval del armador puedan conducir sus buques y artefactos navales sin la asistencia de un práctico o baqueano fue muy razonable.

Del mismo modo con el servicio de remolque, estibaje y operaciones posteriores, sujeto a la libre competencia.

Los regímenes laborales fueron dejados sin efecto, precarizando el régimen laboral y previsional en todo el sistema del transporte marítimo, fluvial y lacustre. Sin lugar a dudas los regímenes debían ser discutidos porque se habían generado distorsiones y privilegios que eran inadmisibles, pero el decreto anuló junto a ellos algunos derechos básicos de los trabajadores.

Más tarde el Decreto 1493/1992 creó el registro de buques y artefactos navales extranjeros, con argumentos con los que no se podía menos que adherir y cuyas consecuencias prácticas, tal vez motivadas por una incorrecta o maliciosa implementación, dieron como resultado catastróficas consecuencias para la actividad.

Por dicho decreto se permite a buques de terceras banderas desarrollar cabotaje en aguas argentinas e incluso actividades extractivas incluidas las de pesca. Se crea el registro de buques y artefactos navales extranjeros dependiente del registro nacional de buques.

Por Decreto 343/1997 se estableció como permanente el régimen de anotación administrativa de contratos de locación de buques y artefactos navales extranjeros, a los que se les otorga el derecho de ser considerados como de bandera nacional a los fines de navegación, comunicaciones y comercio de cabotaje e internacional, excluidos los buques pesqueros. <sup>(6)</sup>

En el primer capítulo se refiere a los buques que desarrollan el comercio de cabotaje e internacional, otorgándoles la posibilidad de que bajo ciertas normas pudieran tener el trato como buques de bandera por un período de hasta tres años.

En el segundo capítulo hace mención a la actividad pesquera, prorrogando en 1977 el régimen instituido por el Decreto 1493/1992 por tres años con retroactividad a agosto de 1996.

## Otro poco de historia

El Estado nacional operó tres flotas de ultramar diferentes y una fluvial, que fueron acompañadas por armadores privados que, en mayor o menor medida, complementaron la operación de éstas. De hecho la propia ELMA se constituyó en base a empresas privadas de magnitud.

Las empresas que operó el Estado fueron ELMA, YPF e YCF por el lado de ultramar y la Flota Fluvial del Estado. Desarrollaremos ahora en forma breve la historia de cada una de ellas.

## YPF

El primer buque que operó para YPF, pero sin lucir su emblema, fue inglés, llamado *Wanetta*, chartado por la Armada Argentina para traer petróleo desde Comodoro Rivadavia en 1914. Éste no fue el único buque con el cual la Armada apoyó el transporte marítimo de combustible a lo largo de la existencia de YPF; contribuyeron a eso los buques *Punta Delgada*, *Punta Loyola*, *Punta Médanos* y *Punta Rasa*. <sup>(7)</sup>

El 13 de diciembre de 1907 se produce el descubrimiento de petróleo en Comodoro Rivadavia; desde ese momento la Armada toma conciencia que ese recurso tenía un carácter estratégico y que su

<sup>(6)</sup>  
Decreto Nacional 343/1997,  
Transporte marítimo y fluvial.

<sup>(7)</sup>  
<http://www.flotaypf.com.ar/>



*Punta Delgada.*



Punta Rasa.



Punta Loyola.



Punta Médanos.

explotación generaría un cambio trascendente. Procuró la construcción de buques tanque sin éxito, la guerra tenía a todos los astilleros del mundo ocupados en los pedidos estatales y debió contentarse con el charteo del *Wanetta*.<sup>(8)</sup>

(8)  
<http://www.flotaypf.com.ar/>

La visión trascendente de guiones que conducían la Armada y que veían en el mar uno de los caminos para la grandeza de un país que iniciaba su desarrollo, impulsó al Contraalmirante Juan P. Sáenz Valiente a incluir, en la memoria anual de 1913, que el Ministerio de Marina elevara al Congreso de la Nación lo siguiente:

“La importancia que ya ha alcanzado la producción de petróleo en Comodoro Rivadavia y la necesidad de proceder sin demora a transportarlo a los centros de consumo, hacen que sea improrrogable la necesidad de adquirir transportes adecuados y de proveer fondos para las adquisiciones de material accesorio.”<sup>(9)</sup>

(9)  
<http://www.flotaypf.com.ar/>

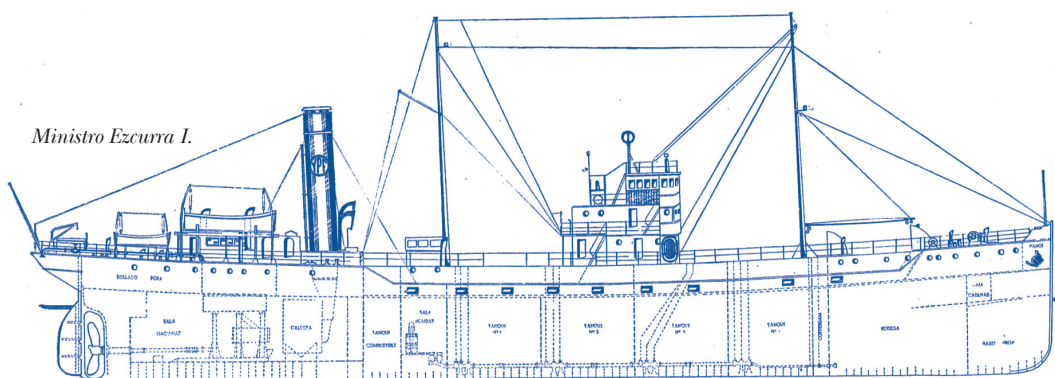
Como toda respuesta, el 17 de julio de 1913 el Poder Ejecutivo Nacional autorizó la firma del contrato para la construcción de un buque tanque de 2.200 toneladas, una capacidad hoy casi insignificante frente a los grandes ULCC mayor a 350.000 ton. (Ultra Large Crude Carrier).

El 8 de julio de 1914 zarpa de Gran Bretaña el *Ministro Ezcurra I* y arriba al país el 22 de agosto, no sin antes aprovechar el viaje para traer desde Hamburgo cabezas de torpedo y explosivos para la Armada.

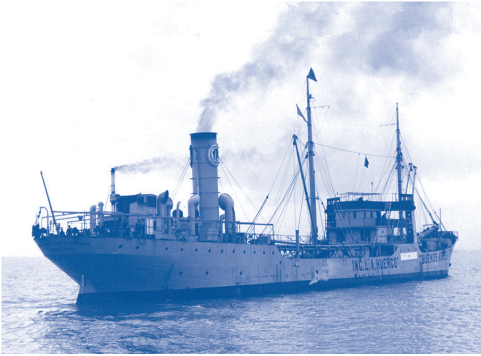
A principios de noviembre se encontraba en Comodoro Rivadavia para su primer embarque, generando el hito histórico de ser el primer buque de bandera argentina en hacer un embarque de combustible y el primero de la flota de YPF.

Otros buques comprados en los Estados Unidos, *Ingeniero Luis A. Huergo* y el *Aristóbulo del Valle*, fueron tripulados por la Armada hasta 1921 y 1918 respectivamente. Luego se une a la flota el *12 de Octubre*,<sup>(10)</sup> del mismo modo el *Santa Cruz*, construido en Gran Bretaña, siendo ésta la última unidad tripulada por hombres de la Armada. La Secretaría de Marina transfiere la flota a YPF ya que en junio de 1922 se crea la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con la firma del Presidente Hipólito Yrigoyen.

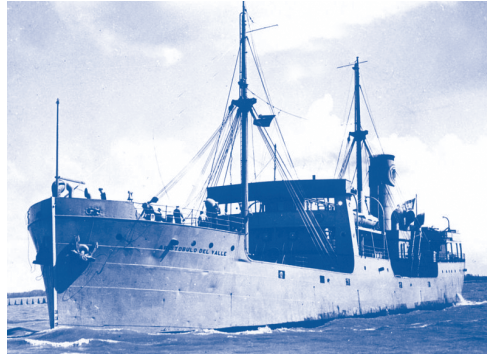
(10)  
<http://www.flotaypf.com.ar/>



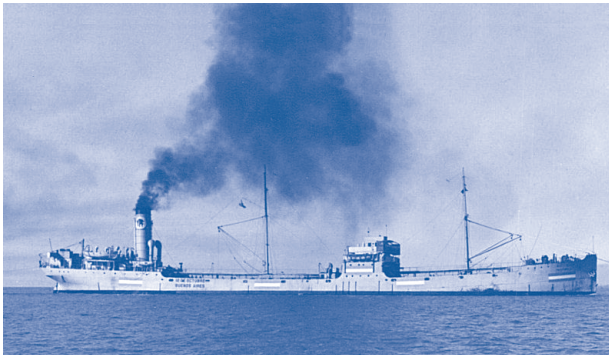




*Ingeniero Luis A. Huergo.*



*Aristóbulo del Valle.*



*12 de Octubre.*



*Wanetta.*

Su flota tuvo 71 buques, contabilizando al histórico *Wanetta* y a los buques de la Armada, millones de metros cúbicos transportados y muchos pasajeros también. “Transportaba el petróleo crudo de los yacimientos de Bahía San Sebastián, en Tierra del Fuego, Río Gallegos, Caleta Olivia y Comodoro Rivadavia, hasta el oleoducto de Puerto Rosales (Bahía Blanca) o directamente hasta las destilerías de La Plata y San Lorenzo (en la margen derecha del Paraná). Además distribuía sus derivados a lo largo de todo el litoral marítimo y participaba en exportación e importación tanto de crudo como de productos refinados.” (11)

(11)  
Juan Bautista Duizeide, Después del Naufragio.

## ELMA

La Empresa Líneas Marítimas Argentina fue creada por Ley 15.761 promulgada en octubre de 1960. En ella se ordenaba la fusión de otras dos empresas mercantes estatales a saber: Administración General de la Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar. Ellas eran dos empresas estatales independientes. (12)

(12)  
Ley 15.761 de octubre de 1960, Frondizi, Constantini, Alzogaray, Palazzo. Decreto 12.996 de 1960.

Luego el Presidente Arturo Frondizi por Decreto 3132/1961 reglamenta la ley. Se unifican las administraciones y se fusionan los bienes muebles e inmuebles.

Se aprueba en ese acto administrativo el Estatuto Orgánico de la, a partir de ese momento, Empresa de Líneas Marítimas del Estado. Su primer ejercicio económico-financiero comenzó el 1° de noviembre de 1960.

En los considerandos del Estatuto Orgánico se expresa que la empresa actuaría como instrumento de la Política Naviera Nacional y a ese efecto tendría a su cargo la administración y explotación de los buques y embarcaciones que integraran su patrimonio. (13)

(13)  
Decreto 3132 / 1961 capítulo III, Objeto, artículo 3°.

Entre otros, en el capítulo VI del mencionado decreto, Requisitos e incompatibilidades, se

expresa en el Art. 10 que para ser presidente del Directorio se requería poseer capacidad administrativa y competencia náutica, o tener reconocida versación en los asuntos navieros. <sup>(14)</sup> Si bien al principio esto se cumplió, luego ELMA fue convertida en un espacio donde se reconocieron más las lealtades políticas que la idoneidad profesional; los resultados se pueden observar en decisiones administrativas y balances contables.

(14)  
Decreto 3132/1961 capítulo VI, Requisitos e incompatibilidades, artículo 10°.

En el capítulo correspondiente al de distribución de utilidades, contempla que parte de las logradadas se conviertan en un aporte para el Fondo de Estímulo del Personal de la Empresa. <sup>(15)</sup>

(15)  
Decreto 3132/1961 capítulo XIV, Distribución de utilidades, artículo 26° inc. C).

La Flota Mercante del Estado fue el primer antecedente de la actividad mercante encarada por el Estado Nacional; se conformó el 16 de octubre de 1941. Al año de su creación ya tenía 25 buques y podía transportar 16.310 m<sup>3</sup> de bodegas refrigeradas, 682 pasajeros y 121.186 toneladas de registro bruto. A los 7 años ya participaba del 50 % del transporte del intercambio comercial argentino. <sup>(16)</sup>

(16)  
Manifestaciones del senador Iturralde en la creación de ELMA. Cámara de Senadores de la Nación (D.S.C.S. 21/9/60 pág. 1.293).

El otro antecedente fue la empresa creada por Nicolás Mihanovich, quien consiguió aportes de capitales británicos, creando de ese modo *The Argentine Navigation Co. Nicolás Mihanovich Ltd.*; a su muerte fue controlada por Alberto Dodero, que constituyó la *Compañía Argentina de Navegación Dodero S. A.*

Acabada la Segunda Guerra Mundial, este empresario aprovechó el plantel flotante en el mundo y logró importantes incorporaciones que totalizaron la cifra de 190.000 toneladas a un costo de veinticinco millones de dólares.

Con esto se crearon la empresa Compañía Argentina de Navegación Dodero S. A. y la Compañía de Navegación Fluvial Argentina S. A. y Río de la Plata S. A. de Navegación de Ultramar; éstas fueron las que luego, como consecuencia de su estatización, crearon la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, por resolución del Ministerio de Transporte del 15 de enero de 1951. <sup>(17)</sup>

(17)  
Manifestaciones del senador Iturralde en la creación de ELMA. Cámara de Senadores de la Nación (D.S.C.S. 21/9/60 pág. 1.293).

Desde su creación 107 buques llevaron la insignia de ELMA. “ELMA tenía en 1989 treinta y seis buques dedicados a carga general, contenedores y cargas a granel, cubriendo cinco líneas regulares: Mar del Norte, Mediterráneo, Costa Este de América, Costa Oeste de América y Oriente. Y no generaba pérdidas, sino divisas: doscientos veinte millones de dólares al año.” <sup>(18)</sup>

(18)  
Juan Bautista Duizeide, Después del Naufragio.

“Existían a mayo del 2004, según datos del Centro de Capitanes, sólo quince buques con pabellón nacional, los cuales emplean a unos dos mil navegantes incluyendo relevos. Gustavo Vázquez, del Movimiento de Trabajadores Marítimos, completa el cuadro de situación: esa flota integrada en su mayor parte por buques de entre 18 y 24 años transporta sólo el 0,7% de la totalidad de lo pagado en fletes (3.500 millones de dólares), cuando antes del Decreto 1772/91 la flota nacional transportaba el 85 % del comercio argentino. En los últimos tres años los fletes subieron por lo menos un 150 % y en algunos casos un 300 %.” <sup>(19)</sup> Estas aseveraciones me eximen de mayores aclaraciones sobre el perjuicio que la falta de una flota de bandera, estatal o privada, hace sobre el erario nacional y las fuentes de trabajo. En ese sentido podemos indicar que sólo ELMA participaba en el 40 % del comercio internacional. <sup>(20)</sup>

(19)  
Juan Bautista Duizeide, Después del Naufragio.

(20)  
Rogelio Scotto Asteggiano, La flota perdida y la marina mercante.

Según la Coordinadora de Centrales sindicales del Cono Sur, en el año 2000 el 81,9 % del comercio exterior argentino se hacía por vía marítima, por supuesto que con buques de terceras banderas. <sup>(21)</sup>

(21)  
Rogelio Scotto Asteggiano, La flota perdida y la marina mercante.

Durante la presidencia de Raúl Alfonsín se intentó una alianza con la empresa alemana Hamburg – Sud, manteniendo la bandera; esta alianza en momentos críticos del comercio internacional, que afectó especialmente al transporte marítimo, hubiese sido una aceptable solución, pero fue severamente resistido por la oposición en defensa de la soberanía, la que vuelta oficialismo dispuso la privatización. <sup>(22)</sup>

(22)  
Juan Bautista Duizeide, Después del Naufragio.

En 1991 se vendieron los primeros 10 buques, en 1992 se intentó la privatización total sin tener éxito, en 1994 se privatizaron las líneas más rentables: Mar del Norte, Mediterráneo y Costa Este de América, las restantes fueron sencillamente desafectadas, pese al costo y esfuerzo para su implementación. En 1997 se entregaron los últimos seis buques (cuatro portacontenedores y dos frigoríficos) de la empresa. <sup>(23)</sup>

(23)  
Juan Bautista Duizeide, *Después del Naufragio*.

## YCF

El descubrimiento por parte del Teniente de Navío Agustín del Castillo, miembro de la 1° promoción de la Escuela Naval Militar, de la riqueza carbonífera de Río Turbio se recuerda cada 22 de febrero ya que, en esa fecha del año 1887, graba su nombre en un barranco, luego de concretar una expedición desde Río Gallegos, donde se encontraba haciendo trabajos hidrográficos. <sup>(24)</sup>

(24)  
Daniel Molina Carranza, *"Río Turbio, el carbón y la Marina"*, Boletín del Centro Naval N° 808, Buenos Aires, 2004.

Otro emprendedor, el Teniente de Navío Juan Manuel Gregores, radicado luego de su retiro en la Patagonia, consiguió que en 1943 YPF enviara una comisión de trabajo al Turbio y comenzara la explotación del carbón.

La compañía Pérez Companc transportó las primeras 1.800 toneladas a bordo del *Santa María de Luján* que desembarcaron en dársena E.

La empresa del Estado Nacional, desprendimiento de YPF, denominada Combustibles Sólidos, se reconvirtió en Yacimientos Carboníferos Fiscales por Decreto 3682/1958, promulgado el 6 de agosto. <sup>(25)</sup> En él se le transfiere a YCF todos los yacimientos de carbón del país, descubiertos o a descubrirse.

(25)  
Decreto 3682/1958, Frondizi, del Carril, Meira.

En el mismo acto se promulga el estatuto de la empresa, en cuyo primer capítulo, artículo 4°, habilita la compra y venta de muebles, inmuebles etc., fuente legal de la futura flota de YCF y en el punto 10 del art. 18 la contratación de bodegas. <sup>(26)</sup>

(26)  
Decreto 3682/1958, Frondizi, del Carril, Meira.

Con el apoyo de la Armada, en cuyos talleres de Puerto Belgrano preparó 50.000 toneladas de material para el yacimiento, luego transportado por el *Bahía Aguirre* <sup>(27)</sup> hasta la ría de Gallegos donde, sin infraestructura portuaria y enormes corrientes e igualmente grandes amplitudes de marea, se desembarcó todo en embarcaciones menores que eran varadas en la playa.

(27)  
*N del A: El Bahía Aguirre fue el buque que más viajes ha hecho a la Antártida y habiendo sido su último Jefe de Operaciones puedo asegurar que pese a las restricciones tecnológicas fue un buque muy apto para toda la Patagonia y las incursiones antárticas.*

Transportes Navales fue el que apoyó incondicionalmente la iniciativa y los primeros buques en realizar una línea regular transportando el carbón extraído del Turbio fueron los BDT, buques que habían sido utilizados durante la Segunda Guerra Mundial para el desembarco de tanques y que poseían una gran capacidad de varado, condición indispensable para operar en el precario muelle de El Turbio en la ría de Río Gallegos. Ellos fueron el BDT N° 3 y luego el *Tajamar* y el *Navegar*. <sup>(28)</sup>

(28)  
Daniel Molina Carranza, *"Río Turbio, el carbón y la Marina"*, Boletín del Centro Naval N° 808, Buenos Aires, 2004.

La conformación de la flota propia nace en 1950 y se logra con la incorporación de dos BDT, que fueron adaptados para el especial transporte del carbón a granel en sus bodegas. Se los denominó *Teniente de Navío Del Castillo* y *Río Turbio*. A ellos se le sumó el *Enrique*, un pequeño remolcador que aún se puede ver entre los muelles fiscales y El Turbio en Río Gallegos, recostado sobre una de sus bandas como descansando de la ardua tarea que es la de operar en la ría. Sus máquinas se alimentaron del carbón del Turbio. <sup>(29)</sup>

(29)  
Daniel Molina Carranza, *"Río Turbio, el carbón y la Marina"*, Boletín del Centro Naval N° 808, Buenos Aires, 2004.

Luego se construyeron los buques *Santa Cruz*, en 1968, *Ceibo* en 1970 y se compró el *Yaham* cuyo año de construcción fue 1960. Apoyaron la tarea buques charteados como el *Punta Indio* y el *Mar del Norte de Rubinstein* y los buques del Servicio de Transportes Navales *Cabo San Pío*, *Cabo San Bartolomé*, *Cabo San Isidro*, *Cabo San Francisco de Paula*, *Cabo San Diego*, *Cabo San Vicente* y *Cabo San Pablo* todos ellos BDT modificados para la operación. <sup>(30)</sup>

(30)  
Daniel Molina Carranza, *"Río Turbio, el carbón y la Marina"*, Boletín del Centro Naval N° 808, Buenos Aires, 2004.





*Teniente de Navío del Castillo.*



*Río Turbio.*



*Cabo San Isidro.*



*Cabo San Pablo.*

La flota operó hasta 1988 y los buques fueron transferidos al Servicio de Transportes Navales. Muchos de sus tripulantes permanecieron a bordo y luego fueron rotando en todos los buques del servicio integrándose al plantel de los últimos buques con bandera argentina.

### **Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino (EFFEA)**

Por 1916, una enorme flota constituida por 324 unidades de diversos tipos estaba presente en los ríos, constituyendo la mayor empresa de navegación de Sudamérica, era la The Argentine Navigation Company Limited, de Nicolás Mihanovich. <sup>(31)</sup>

Ya por 1930 había una línea casi regular entre Corumbá, en Brasil, y Buenos Aires, cuyos buques debían recorrer una distancia de 2.770 km sin contar con las ayudas a la navegación que hoy disfrutamos los navegantes. <sup>(32)</sup>

La Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino, o simplemente la Flota Fluvial, fue el resultado de la fusión de dos empresas, la Flota Argentina de Navegación Fluvial (FANF) y la Administración General del Transporte Fluvial (ATF), en 1958, <sup>(33)</sup> empresa que perduró hasta los años 90, cuando fue literalmente desmantelada vendiéndose todos sus activos y abandonando los ríos la bandera argentina.

La denominada Administración General del Transporte Fluvial, o simplemente la ATF, fue creada por decreto 9906/1945 con fecha 4 de mayo, <sup>(34)</sup> <sup>(35)</sup> pero en realidad ya hacía casi un año que se encontraba desarrollando, con limitaciones propias de la carencia de tecnología, el tráfico fluvial.

El decreto de 24 artículos detalla en el 9° un inventario del plantel flotante con que contaría, incluidas las órdenes de construcción. Le asignaba jurisdicciones geográficas, en principio los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay y en el futuro operaciones en otros ríos y lagos. Excluía de la posibilidad de explotación de servicios fluviales a toda otra jurisdicción del Estado ya que todo debía concentrarse en la ATF. Todo el transporte fluvial que hicieran antes del Estado Nacional debía ser por intermedio de la ATF. Del mismo modo daba cuenta de todas las responsabilidades administrativas que le comprendían y las que estaba sujeta la nueva empresa del Estado. <sup>(36)</sup>

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, se instala la preclara idea de enviar profesionales a los lugares más importantes del mundo, donde se desarrollaba tráfico fluvial en forma avanzada y estudiar los sistemas en uso y su adaptabilidad a nuestros ríos. Es así como muchos técnicos son comisionados a tal fin.

El sistema de barcazas, empujadas por un remolcador especial, surgió como el más adecuado y novedoso, entre las ideas que, con mucho entusiasmo, trajeron aquellos designados para estudiar las posibilidades de mejoramiento del sistema nacional de transporte.

Es así como una gran cantidad de órdenes de construcción fueron despachadas tanto en el ámbito nacional como en los Estados Unidos de Norteamérica. En este último caso la

(31)

Agustín Barletti, El transporte fluvial refleja los vaivenes de la Argentina, Buenos Aires.

(32)

Agustín Barletti, El transporte fluvial refleja los vaivenes de la Argentina, Buenos Aires.

(33)

<http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/HistMarina-MercArg/11-1955-58.htm>

(34)

Decreto 9906 del 4 de mayo de 1945, Creación del Servicio Nacional de Transporte Fluvial. Farrell, Pistarini, Perón, Ameghino, Teisaire, Ávalos y Benítez.

(35)

<http://www.histarmar.com.ar/flotaFluvial.htm>

(36)

Decreto 9906 del 4 de mayo de 1945, Creación del Servicio Nacional de Transporte Fluvial. Farrell, Pistarini, Perón, Ameghino, Teisaire, Ávalos y Benítez.



firma Dravo Corporation de Pittsburg fue la mayor favorecida. <sup>(37)</sup> Las barcazas construidas en los Estados Unidos eran armadas en el país.

(37)  
<http://www.histarmar.com.ar/FlotaFluvial.htm>

No sólo se construyeron barcazas y empujes, también motonaves de carga.

Con el correr de las navegaciones y la acumulación de experiencia se pudo observar que trenes de barcazas empujadas por remolcadores especialmente contruidos a tal fin podían transportar, con bajo calado, el equivalente a uno o más buques de ultramar que, por sus dimensiones, se veían impedidos de desarrollar viajes hasta las entrañas del continente. Diez mil toneladas, luego doce, más tarde veinte, el límite era impuesto por la experiencia del baqueano. Poco tardaron los gauchos embarcados en sacarle al río toda la colaboración que éste puede dar con su corriente, sus bancos, sus curvas y todo tipo de referencia que aprovechan nuestros profesionales para hacer que enormes y articulados trenes de barcazas adopten las actitudes que ellos necesitan para llegar a destino.

Primero fue la cosecha y productos industrializados, mineral, arena y troncos, luego combustible, más tarde contenedores, nada queda afuera, todo lo que se pueda producir el río lo podrá transportar.

Paulatinamente se fue sumando a las mercancías argentinas la necesidad de transporte de productos que componían el comercio exterior de Bolivia, Paraguay y más tarde Brasil.

Con el transcurrir del tiempo y como consecuencia de necesidades específicas el transporte fluvial fue reconvirtiendo algunas de sus operatorias en lo que hoy denominamos multimodal. Si bien en algunos casos sólo se efectuaba la transferencia de carga y no se cargaba el camión o vagón de ferrocarril, era un estadio anterior a la actual modalidad y por cierto una optimización de los sistemas de transporte y comercio que generó grandes ahorros y la colocación en forma competitiva de los productos del interior profundo a disposición, en puertos de calado. Otras como el transporte de pasajeros fueron desapareciendo, manteniéndose únicamente en el orden local.

“La compañía Mihanovich introdujo el concepto de transporte multimodal cuando en 1931 hizo un convenio con Ferrocarriles del Estado para el transporte de azúcar.” <sup>(38)</sup>

(38)  
Agustín Barletti, El transporte fluvial refleja los vaivenes de la Argentina, Buenos Aires.

Por Decreto 13.920 del 30 de julio de 1953 se le agrega a la Administración General del Transporte Fluvial (ATF) la responsabilidad de administrar, operar y controlar los servicios de balsas, que en esa época se desarrollaban para el cruce de los ríos Paraná, Paraguay y el de espiaje del rápido del Apipé en el Alto Paraná. En sus siete artículos le asigna también la responsabilidad al Ministerio de Obras Públicas de la Nación de reparar, mantener y renovar el plantel flotante y fijo de los servicios indicados. Releva, en el mismo acto administrativo, de la responsabilidad sobre los servicios que con antelación existían en los ríos Bermejo y Negro, ya que habían sido desactivados. <sup>(39)</sup>

(39)  
Decreto 13.920/1953 firmado por Perón, Dupeyrón, Bonanni, Maggi, Mende.

Por otro lado la FANF nace en 1949 con una innumerable y diversa variedad de embarcaciones aptas para la navegación fluvial que abarcaban buques de pasajeros, buques mixtos para carga y pasajeros <sup>(40)</sup>, remolcadores de empuje y de puerto, chatas, barcazas, pontones y los tradicionales cargueros autopropulsados. Estos buques y artefactos navales pertenecían a las líneas Doderó.

(40)  
<http://www.histarmar.com.ar/FlotaFluvial.htm>

Apenas constituida la empresa, al ver sus directivos la diversidad y vejez del plantel de embarcaciones y artefactos navales que constituían su patrimonio, se dieron a la tarea de ordenar construir reemplazos de los mismos y en algunos casos su simple cese, para dedicarse a actividades operativas de mayor importancia y rentabilidad.

La creación de la Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino se llevó a cabo con el Decreto Ley 2772 del 12 de marzo de 1958; en su artículo 2° decreta que la conformación de la nueva

empresa será la fusión de las anteriores Administración General del Transporte Fluvial y de la Flota Argentina de Navegación Fluvial, sus patrimonios y todo lo que a futuro se adquiriese. <sup>(41)</sup>

(41)  
*Decreto Ley 2772/58, Aramburu, Rojas, Bonnet, Krieger Vasena, Landaburu, Hartung.*

(42)  
*Decreto 2148/93, Menem, Cavallo.*

(43)  
*Decreto 1836/94, Menem, Cavallo.*

(44)  
*Resolución 595/1995 del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos.*

(45)  
*Agustín Barletti, El transporte fluvial refleja los vaivenes de la Argentina, Buenos Aires.*

(46)  
*Juan Bautista Duizeide, Después del Naufragio.*

(47)  
*Conferencia por el X aniversario de Fundosmil "Marina Mercante Argentina", "Problemática del sector", Capitán Fluvial Juan Carlos Pucci, 2009.*

En virtud de la Ley 23.696, de Reforma del Estado, los decretos 2148 del 19 de octubre de 1993 sobre Reforma del Estado, Patrimonios Desafectados <sup>(42)</sup> y en particular el Decreto 1836, 14 de octubre de 1994, se ordena un relevamiento de los bienes muebles e inmuebles. Este último determina taxativamente en el artículo 5° la transferencia de los bienes inmuebles al Estado Nacional, Secretaría de Hacienda del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y en el 7° que antes del 31 de diciembre de 1994 deberán proceder a enajenar o transferir todos los bienes muebles, registrables o no. En el segundo párrafo ordena que, si el bien mueble es de escaso valor, en desuso o en obsolescencia técnica evidente, podrán realizarse por venta directa dispuesta por resolución fundada del liquidador <sup>(43)</sup>. La suerte de la Flota Fluvial estaba claramente signada por la desaparición.

Por Resolución 595/1995 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, en 12 artículos y un anexo dan a la Flota Fluvial el certificado de defunción ya que en su artículo 3° expresa: "Dar por concluida la liquidación de la Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino (en liquidación)". <sup>(44)</sup>

Agustín Barletti describió la deficiente situación en que se encontraban tanto los buques como la infraestructura portuaria y dragado a fines de los años 80 y expresó luego que: "La cuesta comenzó a remontarse en los 90 con la desregulación y privatización del transporte fluvial y el sistema portuario argentino. Con participación exclusiva de armadores y puertos privados". <sup>(45)</sup> Lo que Barletti expresa es cierto, pero tan cierto como que nuestra bandera desapareció de nuestros ríos y el personal embarcado, muchos de ellos argentinos, vieron precarizados sus trabajos y fueron sometidos a regímenes foráneos. Una medida racional debería ser la de buscar una salida razonable a esta encrucijada y si bien el Estado se ha mostrado hasta ahora un administrador mediocre, hay armadores argentinos que hoy enarbolan banderas de otros países por cuestiones que podrían seguramente corregirse sin afectar a los profesionales que tripulan los buques y artefactos, ni encarecer los fletes que se muestran poco flexibles al cambio, sin hacer que las mercaderías transportadas pierdan competitividad en el mundo. El Capitán Marcos Castro, del Centro de Capitanes, exponiendo sobre la necesidad de una ley que contemple un equilibrio entre beneficios y obligaciones, menciona como ejemplo el caso de los buques de propietarios argentinos en la hidrovía Paraná – Paraguay que optaron por la bandera de Bolivia o Paraguay por flexibilidades fiscales, laborales y de seguridad. <sup>(46)</sup>

Según lo expresó el Capitán Fluvial Juan Carlos Pucci, la participación de la bandera argentina en los ríos para el 2020 será nula y en ese momento se estarían transportando alrededor de 50.000.000 de toneladas de carga. La decadencia fue abrupta ya que la Argentina pasó de concentrar el 60 % de la carga hasta el 2000, en el 2006 transportaba menos del 13 % y a fines del 2009 se prevé que no supere el 5 %. Entre el 2008 y el 2009 se incorporarán al transporte por la hidrovía unos 25 convoyes (25 remolcadores de empuje y unas 500 barcasas) todos ellos con bandera paraguaya. <sup>(47)</sup>

Durante la misma conferencia postuló como los mayores inconvenientes para la generación de incentivos para que armadores argentinos armen buques con la bandera nacional, los siguientes:

Combustible, por Ley 26.028 se permite a los buques extranjeros cargar bunker con exenciones impositivas y los buques argentinos no pueden cargar bajo el régimen de rancho. Esto encarece notablemente el precio y le resta posibilidades de competencia.

Están exceptuados de beneficios el charteo de remolcadores menores a 4.500 HP y barcasas sin propulsión, embarcaciones estas de uso intensivo en el río (Decreto 1010/2004).

Importaciones, el gravado del 10,5 % de IVA sobre seguro y flete, de los bienes de capital

nuevos, que no pagan derechos de importación, son una pesada carga para los armadores nacionales ya que en otros países de la región esto no se contempla. En el caso de los bienes de capital usados, se pagan derechos de importación y otros gravámenes que hacen más pesada aún la carga impositiva para los armadores. En este punto, el de la importación, la intrincada legislación hace que además sea muy complejo el proceso y diverso el pago de tasas e impuestos según sea el bien a importar.

Certificados de las embarcaciones, la Argentina no acepta como válidos los certificados que traen las embarcaciones y deben ser sometidas a nuevas inspecciones con el costo adicional que esto significa y el tiempo que tiene que estar a disposición de la autoridad competente para poder iniciar la actividad comercial. En otros países de la región, esto se da por válido ya que los certificados tienen validez internacional.

La falta de tolerancia, por el actual régimen de removido aduanero, en ruta internacional dentro del territorio, sin tolerancia en las diferencias de faltantes o sobrantes, no es aplicada a otros modos de transporte. En embarcaciones con precintos se permite un 2 % de tolerancia en cargas líquidas y un 4 % en cargas sólidas. El mineral que se transporta sin precinto quedó fuera de esto. (48)

Luego en las comparaciones regionales se puede observar que las restricciones argentinas, frente a las posibilidades que ofrece el resto de los países, hacen justificables que los armadores argentinos prefieran armar sus buques con banderas de la región y no con la propia, ya que los beneficios económicos que se le brindan son significativos. Esto obedece sólo a la aplicación de políticas que facilitan la operación y además de incentivos para la radicación o permanencia en la bandera.

Es claro en el caso del combustible, los certificados, la aceptación del manifiesto de carga de la aduana del país de origen.

No es tan aceptable la queja sobre la capacitación y formación de los profesionales que tripulan los buques, con el argumento que el resto de los países son más flexibles y condescendientes con sus tripulantes, ya que en este sentido debería apuntarse a la excelencia. La aceptación de una baja formación profesional o técnica va en detrimento de la seguridad y eficiencia de la operación. Lo que sí debería hacerse es que en la región el nivel de exigencia sea compatible con los requisitos OMI en tal sentido. Ciertamente el proceso de certificación es extremadamente complejo y burocrático. La tramitación de una libreta tarda meses desde que se presenta la documentación totalmente conformada en la Prefectura.

## **Mirada de los armadores**

Hay varios aspectos que preocupan a los armadores argentinos, entre los que se encuentran:

Las tripulaciones. Si bien no tienen objeciones sobre la formación y capacidad de las mismas, los incrementos en los costos de tripulación en los últimos años superan largamente el que hoy tienen buques similares que operan en el tráfico internacional, incluso en el cabotaje de otros países. Esta ecuación hace inviable poder competir y operar en el tráfico internacional o regional con buques de bandera argentina, esto pese a considerar la devaluación que ha sufrido el peso en el último año. A esto se le suma que los sindicatos están exigiendo el embarco de más tripulantes, con lo cual la dotación de explotación es mayor que la media.

La inseguridad jurídica. Cuando esta se da dentro del ámbito local podría considerarse que tienen un impacto menor ya que todos los participantes de la industria comparten el mismo problema, pero cuando la trasladamos al ámbito internacional cambia la ecuación económica de contratos firmados y comprometidos, pudiendo esto causar graves perjuicios a las empresas navieras.

(48)

*Conferencia por el X aniversario de Fundosmil "Marina Mercante Argentina", "Problemática del sector", Capitán Fluvial Juan Carlos Pucci, 2009.*

El registro de buques en la bandera argentina es altamente complicado y burocrático. Confluyen en la gestión varias dependencias de diferentes ámbitos de gobierno; esta falta de centralización, como es usual en otros Estados, hacen que la compra, venta y alquiler de buques sea lenta y tediosa. Ante la oportunidad comercial de operar un buque, es probable que no se concrete. Los tiempos empresariales y comerciales son muchos más rápidos que la lenta burocracia. Ante estos hechos los accionistas se desmoralizan y terminan sin desarrollar nuevos proyectos. También esta situación atenta contra la obtención de créditos a bajo costo para la construcción, modificaciones y mejoras de los buques, ya que la ventaja del buque como garantía de los montos del préstamo se ven opacados por la falta de seguridad en el momento de tener que ejecutar una garantía a favor del prestamista. La industria naviera se fomentó sobre este principio en todo el mundo.

Problemas que aparentemente son menores adquieren una significativa dimensión al momento de incorporar, construir y mantener un buque en la bandera argentina. Vaya como ejemplo el siguiente. Normativas técnicas de la PNA en oportunidades se contradicen con las sociedades de clasificación, con lo cual se generan costos extra, por modificaciones o para duplicar el sistema o mecanismo cuestionado, aun de aquellas sociedades que poseen las más altas exigencias mundiales para la clasificación de buques. En otros países se deja en manos de las sociedades de clasificación todos los aspectos técnicos y los guardacostas se limitan a los temas de gestión, seguridad y salvaguarda de la vida en el mar que son de su exclusiva competencia. Incluso las inspecciones necesarias para mantener los certificados que realiza la PNA se hacen muy complejos en el caso de navegaciones internacionales ya que, para hacerlas, los inspectores deben viajar desde la Argentina con las demoras que ello significa. Sólo en escasos temas y competencias delegan esta actividad a sociedades de clasificación. En la actualidad hay sólo dos que son reconocidas por PNA.

La carga impositiva es enorme y también atenta contra la competitividad de las embarcaciones en el negocio internacional, incluso a veces injustificada; por ejemplo, los buques de bandera argentina que deban hacer reparaciones en el exterior deben pagar impuestos de importación, por la incorporación o recambio de elementos, aun aquellas embarcaciones que por tamaño o características especiales no tengan posibilidad de hacer sus diques secos o reparaciones en el país.

Los aspectos vertidos en los puntos anteriores son desarrollados sobre las bases de un concepto de empresas y buques que operen en el ámbito internacional para la optimización de los fletes generados por nuestro mercado internacional como exportadores, con lo cual debemos considerar que para que las empresas puedan conseguirlos deben ser competitivos, pues de lo contrario no tendrían oportunidad de llevarlos a cabo. En el caso que se obligara a los exportadores a contratar fletes nacionales, los costos extra se verían reflejados en los fletes, encareciendo los productos, y dicho costo deberá ser asumido por el Estado o el productor.

En el caso del cabotaje, los problemas son comunes a todos los armadores y por ende la competencia es más pareja. No obstante hay que resaltar que nuevamente el Estado está pagando un alto costo en la logística interna del país. El alto costo que tiene el transporte por agua, merced a lo descripto, hace que el transporte automotor y el tren sean más económicos, considerando que estos últimos están subsidiados. Esto hace que empresas petroleras distribuyan grandes cantidades de productos livianos en el litoral del río Paraná con camiones porque es más económico que con buques.

Por último debemos considerar que sin la participación de los armadores, que en definitiva son los que hacen los aportes pecuniarios para que la industria se desarrolle, de nada servirán los consensos que se logren con el resto del sector naviero. Por otro lado se señala que en el mundo, excepto para cabotaje, son casi nulos los buques de bandera en el tráfico internacional y ya casi no quedan empresas estatales de bandera en el tráfico internacional, las últimas grandes fueron las de los países comunistas y actualmente puede quedar alguna subsidiada por países del mundo árabe o de Asia.



Todas las grandes líneas han optado por terceros registros y cada día más por los segundos registros; los aspectos técnicos, la calidad y la seguridad son brindados por obligatorios sistemas de gestión y controlados por sociedades de clasificación reconocidas internacionalmente. Sin lugar a dudas hoy en día las sociedades de clasificación de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), entre las cuales podemos nombrar al DNV Det Norske Veritas, al LR Loyd's Register (la primera sociedad de clasificación creada en un bar de Londres por armadores, aseguradores y dueños de buques) y al ABS American Bureau of Shipping, siendo estas tres las más prestigiosas, dan plena seguridad a los armadores, a los aseguradores, a los fletadores, a los gobiernos, a los clientes en general, a la gente de mar que los navega, que los buques inspeccionados por ellos están en condiciones técnicas, operativas y de gestión óptimas para brindar un servicio seguro, de calidad y con la premisa del cuidado de las personas y del medio ambiente.

## Conclusión

Se puede observar de la lectura del presente artículo que la historia reciente de la marina mercante argentina, tanto de ultramar como la fluvial, reunió actores estatales y privados, empresarios, tripulantes, administrativos y operarios y un marco de la industria naval de producción y de mantenimiento.

La actividad naviera y del transporte por agua, en general, es generadora de una enorme cantidad de servicios asociados y relacionados, que sin lugar a dudas son fuente de avances tecnológicos, independencia comercial y de trabajo para un elevado número de profesionales y operarios, todos ellos calificados.

El sector dedicado a la industria naval ha planteado un documento denominado "Bases para un plan estratégico para el desarrollo y el crecimiento de la industria naval argentina". Para su enunciado se ha reunido una gran cantidad de entidades que agrupan industrias del sector, consejos profesionales, gremios, federaciones, entes dedicados a la promoción industrial, universidades y otras agrupaciones afines a la industria. El mismo fue suscripto a fines de octubre de 2008 y propone entre otras cosas acciones directas de promoción y fomento de la actividad, propone una serie de medidas para brindar apoyo económico, financiero e impositivo, habla sobre infraestructura, equipamiento y tecnología, capacitación, la necesidad de consolidación institucional del sector y por último una serie de acciones indirectas de promoción. La conformación de un sector industrial especializado requiere de muchos años de continua acción ya que la disposición de profesionales que estén en capacidad de diseños, generales y de detalle, de dirigir las obras, de operarios especializados en estructuras, motores, equipamiento electrónico, equipos de cubierta en general, auxiliares, electricidad, etc., no resulta realizable en un corto plazo y menos aún si el contexto laboral no requiere de los centros de formación, técnicos o universitarios, de egresados, con lo cual esos centros no tendrán ningún tipo de incentivo para formarlos.

Para ello expresa textualmente el documento: "Finalmente para la implementación formal de una política de desarrollo de la Industria Naval se requiere la adecuación de la legislación vigente y la creación de nuevos instrumentos que interpreten el plan estratégico y regulen la actividad generando además las medidas económicas, financieras e impositivas necesarias para su desenvolvimiento".<sup>(49)</sup>

La Nación Argentina pierde 3.500 millones de dólares anuales que se deben abonar en concepto de flete para que buques de terceras banderas transporten los bienes producidos en el país. Como se menciona, esos 3.500 millones de dólares convertidos en sueldos, ganancias para armadores e impuestos, cargas sociales y previsionales, poseen un importante significado en términos de PBI y se convertirían además en disparador de otras industrias y servicios asociados a la actividad.

(49)

"Bases para un plan estratégico para el desarrollo y el crecimiento de la industria naval argentina", 23 de octubre de 2008.



La perspectiva de los armadores, en definitiva quienes arriesgan su capital en la empresa naviera, asumiendo los riesgos de la denominada aventura marítima o fluvial, presenta aspectos que deberían ser corregidos. ¿Se puede distorsionar tanto un mercado que un flete por camión o tren sea más barato que en un buque?, eso no pasa en ningún lugar del mundo.

La existencia de empresas de bandera permite al país poseer una política naviera, capacidad propia de transporte, independiente de cualquier circunstancia internacional que someta las decisiones a conveniencias coyunturales de orden estratégico o económico de terceros países, banderas esas controladas por las naciones centrales que, sin lugar a dudas, poseen prioridades diferentes a las propias. Los conflictos internacionales habían enseñado que contar con buques de bandera propia nos aseguraba poder transportar y entregar los productos en los puertos que se requería, sin contemplaciones de orden económico o político que no fueran los del propio país.

Si las distorsiones en materia de legislación fueran la fuente de la falta de incentivo para que armadores tengan sus buques bajo bandera nacional, deberían analizarse los puntos conflictivos y corregirlos razonablemente.

Si bien la actividad extractiva de pesca ha quedado fuera en este análisis, es necesario que sea tenida en cuenta para llevarla a una estricta regulación y control para la preservación de uno de los últimos caladeros del planeta, tal es el Atlántico Sur Occidental. ■