



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Administración del transporte fluvial

Cricun, Miguel

1951

Cita APA: Cricun, M. (1951). Administración del transporte fluvial.
Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".
Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

ORIGINAL

ADMINISTRACION

DEL TRANSPORTE FLUVIAL

-0-0-

1501
521

TRABAJO DE INSTITUTOS DE 5º AÑO
PRESENTADO AL INSTITUTO DE ECONOMIA DE LOS
TRANSPORTES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS DE LA
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

POR

MIGUEL CRICUN

REGISTRO Nº 6958

CURSO: DOCTORADO

DIRECTOR

INGENIERO PEDRO J. MARTIN

CATALOGADO

INDICE GENERAL

PAGINAS

<u>BIBLIOGRAFIA</u>	1 a 2
---------------------------	-------

<u>CAPITULO I</u>	4 a 36
-------------------------	--------

El transporte fluvial-Generalidades.....	4 a 9
La Administración del Transporte Fluvial - Decretos y leyes reglamentarios de su creación.....	10 a 15
Organización y funciones - Organismos que le precedieron.....	8 a 9
Decreto N° 9906/945.....	16 a 32
Disposiciones de las leyes de presupuesto nacional vinculadas a la Administración del Transporte Fluvial.....	20 a 25
Decreto N° 14.009/949.....	33 a 35
Nota.....	35 a 36

<u>CAPITULO II</u>	38 a 57
--------------------------	---------

Generalidades.....	38 a 39
Remolque a empuje.....	39 a 42
Plantel flotante - Capacidad de embarcaciones.....	42 a 51
El tráfico ferrofluvial.....	52 a 53
Otros sistemas de remolque - La propulsión con el "Harbormaster".	53 a 54
El tren fluvial "Wesphal".....	54 a 57

<u>CAPITULO III</u>	59 a 72
---------------------------	---------

Puertos de origen y destino - Trabajo y peso de la carga transportada por ruta y por trazo fluvial	59 a 70
Mercaderías transportadas - Elementos unitarios cobrados por tonelada-kilómetro transportada.....	71 a 72



PAGINAS

CAPITULO IV..... 74 a 90

Cuadros estadísticos - Rendimien to de bodegas.....	74 a 76
Discriminación de cargas y fletes en atención al tipo de carga y embarcación.....	77 a 79
Mercaderías transportadas en to- neladas - Fletes cobrados - Mer- caderías transportadas durante el año 1949 discriminadas por su naturaleza.....	80 a 86
Peso transportado y trabajo rea- lizado por ruta y períodos.....	87 a 90

CAPITULO V..... 92 a 109

Administración del Transporte	
Fluvial - Reglamento Interno...	92
Del Consejo de Administración..	92 a 94
Del Administrador.....	94 a 95
Del Departamento Comercial.....	95 a 98
Del Departamento Técnico.....	98 a 103
Del Departamento de Contabili- dad.....	103 a 109

CAPITULO VI..... 111 a 126

Clasificador de cargas - Cate- gorías.....	111 a 126
---	-----------

CAPITULO VII..... 128 a 145

Situación patrimonial y resul- tados económicos de explota- ción.....	128 a 134
Estructura financiera.....	135 a 137
Medidas de la actividad de los capitales.....	137 a 138
Medidas de los resultados de ex plotación.....	138 a 143
Balances y cuadros de pérdidas y ganancias.....	131 a 132 144 a 145
Análisis de los principales ru- bros.....	140 a 143
Resultados.....	145

CAPITULO VIII..... 147 a 160

Representaciones gráficas..... 147 a 160

Capacidad de carga de embarcaciones en servicio - Cantidad de em-
barcaciones en servicio al 31 de
diciembre de cada año - Principa-
les rubros de ingresos, montos
percibidos por ejercicio e ingre-
sos totales por ejercicio - Dis-
criminación de los fletes cobra-
dos en atención al tipo de car-
go - Número de unidades que com-
ponen el plantel de carga de la
Flota y capacidad en toneladas-
kilómetro - Tonelaje total trans-
portado por año - Trabajo total
realizado en toneladas-kilómetro.
Tonelaje transportado y flete co-
brado por tipo de mercaderías año
por año - Evolución del Activo,
Pasivo y Capital - Evolución de
los distintos activos - Evolución
de los distintos pasivos - Monto
de egresos clasificados por ejer-
cicio.-

CAPITULO IX.....162 a 171

Conclusiones..... 162 a 171

BIBLIOGRAFIA

1501
521

Tratando el presente trabajo del estudio de un organismo oficial, ha debido recurrirse en procura del material bibliográfico, especialmente a la misma Institución.--

Para ello se ha contado con las informaciones suministradas, en particular estadísticas, de cuyas cifras se han ido extrayendo gráficos, comentarios y conclusiones que componen en conjunto, los capítulos respectivos.--

Se han consultado también anuarios publicados por la Dirección Nacional de Navegación y Puertos, Memorias del Ministerio de Obras Públicas, Mensaje Presidencial correspondiente al año 1950, Plan Quinquenal, así como también los decretos y leyes que crearon y reglamentaron el funcionamiento de la Administración del Transporte Fluvial y organismos que le precedieron.--

En materia de publicaciones privadas, especialmente en cuanto se refiere a sistemas de remolque, se han obtenido informaciones de la revista NAVITECNIA.--

Finalmente ha sido consultado el trabajo de tesis presentado por el Dr. Aurelio González Clement sobre "Contribución al estudio de la Marina Mercante", en el capítulo dedicado al transporte fluvial, como así también las siguientes obras consagradas al estudio de la materia:

"El Porvenir de nuestras vías navegables" - CANDIDO C. MARTINO.

"Navegación Interna en la Argentina" - LUIS A. HUERGO.

"Régimen y aprovechamiento de la Red Fluvial Argentina" - F.A. SOLDANO.-

CAPITULO I

EL TRANSPORTE FLUVIAL
GENERALIDADES.

LA ADMINISTRACION DEL TRANS-
PORTE FLUVIAL - DECRETOS-LE-
YES REGLAMENTARIOS DE SU CREA-
CION.

ORGANIZACION - FUNCIONES - OR-
GANISMOS QUE LE PRECEDIERON.

DECRETO N° 9906/945.

DISPOSICIONES DE LAS LEYES DE
PRESUPUESTO NACIONAL VINCULADAS
A LA ADMINISTRACION DEL TRANS-
PORTE FLUVIAL.

DECRETO N° 14.009/49.

---000---

CAPITULO IEL TRANSPORTE FLUVIALGENERALIDADES:

Las enormes y crecientes dificultades en los medios de transporte, especialmente provocadas por la falta de material rodante ferroviario y repuestos de automotores, a fines de 1943 originó graves y serias dificultades para el normal aprovechamiento de productos básicos para la industria y el consumo.-

Las numerosas gestiones realizadas por intermedio de comisiones especiales designadas para buscar solución a este problema y en primer lugar para el transporte del carbón de leña y la leña del Norte Argentino, no alcanzaron plenamente su objetivo.-

Este grave problema, agudizado a medida que avanzaba el desarrollo del conflicto bélico mundial como consecuencia de la disminución de disponibilidades de combustibles, especialmente de fuel-oil, ocasionó la acumulación de enormes cantidades de mercaderías en toda la extensión de nuestras líneas férreas, especialmente las del norte y nordeste del país.-

La falta de vagones y de tracción desde las estaciones de las líneas que atraviesan Santiago del Estero, Santa Fé, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones, originó el almacenamiento durante largos meses de enormes cantidades de carbón de leña, leña, cereales, yerba, rollos, etc. que por las razones apuntadas no podían hacerse llegar a los centros de consumo.

Por otra parte, tampoco resultaba posi-

ble obtener la intensificación de la navegación de los ríos para su mejor utilización como vías naturales de transporte, pues los armadores o sus representantes, ante los requerimientos que se les formularon, manifestaron que no contaban con las bodegas necesarias por estar las disponibles afectadas a otros tráficos.-

Los ingentes esfuerzos realizados no obstante, para cargar centenares de vagones con leña, viajando por las líneas del Ferrocarril del Nord Este Argentino, Ferrocarril del Estado y del Ferrocarril de Santa Fe, no alcanzaba a resolver el grave problema, por cuanto las cantidades así transportadas eran destinadas por esas y otras empresas en calidad de combustible, dado la escasez de fuel-oil que les obligaba a quemar leña para poder mantener así el tráfico intenso de pasajeros y mercaderías generales.-

Se hacía de impostergable necesidad buscar una solución a este gravísimo problema, que amenazaba con paralizar actividades económicas de vital importancia para el país; era indispensable hallar la forma de transportar la mayor cantidad posible de leña y carbón de leña, como así también de otros productos, por lo cual se pensó en una utilización más intensa de las vías fluviales del país.- Considerándose que el transporte por agua es en ciertas condiciones el más económico y ventajoso de todos, ya que requiere generalmente un menor esfuerzo de tracción, se vislumbró la posibilidad de llevar a la práctica una más racional utilización de la red fluvial del país.- Dicha red cuya extensión navegable sobrepasa los 3.000 kilómetros, de los cuales un 70% aproximadamente admite calados de hasta 20 pies, está constituida por los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, en su núcleo principal,

que como es sabido bañan las costas de zonas extraordinariamente importantes.--

Los reiterados e infructuosos intentos para hallar una solución a este grave problema, movió al Ministerio de Obras Públicas a encarar dicha solución, para lo cual, su titular, con los recursos del Departamento a su cargo, dispuso la construcción inmediata en los astilleros de la Dirección Nacional de Navegación y Puertos, de 50 barcazas de madera sin propulsión, de 300 y 500 toneladas de capacidad de carga.--

A tales efectos se dicta el Decreto n° 11.121 de fecha 3 de mayo de 1944, fijándose en m\$n. 6.000.000,00 el presupuesto para esas construcciones.--

Simultáneamente, y procurando un más rápido alivio a la situación, se dispone la implantación de un servicio de transporte fluvial de carga, en especial de carbón y leña quedando afectadas al mismo embarcaciones de la Dirección Nacional antes citada, iniciándose el mismo en mayo del año 1944 bajo la denominación de "Servicio Nacional del Transporte Fluvial".-- Dicho servicio se inicia con un vapor de 1.000 toneladas y cuatro de 350 toneladas de capacidad, con tres chatas de hierro, todas pertenecientes a la Dirección de Navegación y Puertos.--

Las soluciones así halladas indujeron a pensar en la posibilidad de llevar a la práctica un plan más vasto de construcciones, para lo cual, y atendiendo a las necesidades del servicio, se propuso ejecutar un nuevo programa de construcciones, incrementando el anterior con 35 barcazas autopropulsoras con casco de hierro, por un monto de 12 millones de pesos, como asimismo la adquisición de embarcacio-

nes de otros tipos, tales como remolcadores, barcazas a motor, chatas de hierro, etc., utilizándose para ello los servicios de los astilleros oficiales.--

En tales circunstancias se dicta el Decreto n° 22.732 del 23 de agosto de 1944, en virtud del cual el Poder Ejecutivo Nacional aprueba un plan general de construcción o adquisiciones para la Flota por un importe total de \$ 25.000.000,00 m/n.-- Dicho decreto, que conjuntamente con el anterior n° 13.405 complementaba el ya mencionado n° 11.121 de mayo de 1944, disponían la creación de una Flota Fluvial del Estado, que sería administrada por un nuevo organismo bajo la denominación de ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIAL (Decreto n° 9906/45).--

Con los fondos adjudicados, se estimaba poder suministrar a la nueva Administración, los elementos más necesarios y aptos para cumplir satisfactoriamente los propósitos que se tuvieron presentes para su creación, que pueden sintetizarse en los siguientes:

- 1°) Contribuir a la solución del problema del transporte de toda clase de productos;
- 2°) Intensificar la navegación fluvial, utilizando las vías de agua perfectamente navegables con que cuenta el país, y que estaban casi totalmente e inexplicablemente abandonadas;
- 3°) Realizar una explotación de carácter comercial y a la vez de fomento, tendiente a obtener un transporte de costo reducido en beneficio de la economía general;
- 4°) Dotar al país de las embarcaciones que por sus características permita cumplir aquella finali-

dad, mediante la implantación de tráficos puramente fluviales y también combinados, de carácter ferro-fluviales;

- 5º) Constituir un ente regulador de las flotas fluviales los que hasta la fecha no han sido controlados.-

---o---

En su origen, fué la misma Dirección General de Navegación y Puertos la que tuvo a su cargo la explotación comercial de las primeras embarcaciones construídas, por intermedio de una sección denominada "Servicio Nacional del Transporte Fluvial" que actuaba bajo la fiscalización del Departamento de Explotación Portuaria de esa misma Repartición.-

El crecimiento constante del elenco, como consecuencia de los planes de construcción y adquisición de embarcaciones, hizo pensar con acierto a las autoridades, en la necesidad de descentralizar dichos servicios, creándose una nueva entidad autárquica a cuyo cargo quedaría todo cuanto se refiriera al nuevo servicio creado.-

En tales circunstancias se dicta el Decreto n° 9906 el 4 de mayo de 1945, al que nos referiremos más adelante, que comienza por crear precisamente un organismo autárquico denominado "Ministerio de Obras Públicas Administración del Transporte Fluvial" dependiente en ese entonces del Ministerio de Obras Públicas.-

Las construcciones ordenadas, a las que nos hemos referido en los párrafos precedentes, se llevaron a cabo con toda celeridad y así fué posible que la Flota Fluvial del Estado aumentara rápidamente el número de unidades de su plantel llegando a fines del

año 1945 a contar con 51 embarcaciones y 20.000 toneladas de bodegas.- En diciembre de 1946 dichas cifras se elevaban a 69 unidades y 27.000 toneladas de capacidad de carga respectivamente.-

Los pedidos de bodegas fueron cada vez mayores y esta circunstancia movió a las autoridades a procurar dotar a la flota del plantel indispensable para afrontar esas funciones y en general para que su rendimiento estuviera a tono con las necesidades del país en materia de navegación fluvial.-

Fueron estudiadas las principales características que debían reunir esas embarcaciones para adaptarlas a la modalidad de nuestros ríos, teniendo especialmente en cuenta la necesidad de que fueran útiles para servir a una eficiente e intensa explotación de las rutas navegables interiores.- Basta señalar que las unidades de mayor tonelaje solo requieren nueve pies de calado, asegurando así el transporte de mercancías durante toda época del año, aún en períodos de máxima bajante.-

Al finalizar el año 1948, la Flota Fluvial del Estado contaba ya con 96 unidades que representaban una capacidad de carga de 51.000 toneladas.-

---o---

Pasaremos ahora a referirnos, con el objeto de ajustarnos al plan de exposición, a la creación de la Administración del Transporte Fluvial, decretos y leyes que la reglamentaron, organización y funciones, para volver más adelante a considerar sistemas de remolque, características de las embarcaciones, estadísticas, etc.-

LA ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIAL

Decretos y Leyes reglamentarios de su creación.-

Las crecientes dificultades señaladas en los párrafos iniciales del presente capítulo, para el transporte de productos desde diversas regiones del país a los centros de consumo, como consecuencia de la escasez de medios para efectuarlos, especialmente desde el norte y nordeste argentino, movió a los poderes públicos a buscar soluciones a tan grave problema, que amenazaba con paralizar vitales centros industriales del país.-

Nos hemos referido ya, aún cuando someramente, a la intensificación y mas racional utilización de nuestros ríos, en procura de tales soluciones, y es precisamente con tal objeto, que el Poder Ejecutivo dicta, entre los años 1944 y 1945 una serie de decretos vinculados al problema del transporte fluvial, a los más importantes de los cuales nos referiremos en el presente capítulo.-

Es de hacer notar que las fechas de los citados decretos, corresponden al período en que la conflagración mundial alcanzaba su máximo desarrollo, con las inmediatas consecuencias que la misma produjo para los países vinculados directa o indirectamente a las industrias de aquellos que se hallaban en guerra, tal como sucedía con el nuestro en lo referente a la escasez creciente de carbón y gas-oil, que afectaba directamente los servicios ferroviarios, con las innumerables consecuencias que de ello se derivaban.-

En tal estado de cosas, el Poder Ejecutivo dicta el 3 de mayo de 1944 el Decreto N° 11.121, complementado luego por los Decretos Nros. 13.405 y 22.732

de fechas 29 de mayo y 23 de agosto respectivamente, de ese mismo año.-

El citado Decreto N° 11.121 autorizaba la inmediata construcción de una flotilla de 50 barcasas de madera sin propulsión, de las cuales 25 debían ser de 300 toneladas y el resto de 500 toneladas de capacidad de carga, presupuestándose el costo de tales embarcaciones en la suma de seis millones de pesos.-

El primer plan de construcciones así fijado es reforzado más adelante por el Decreto N° 22732 del 23 de agosto del mismo año 1944, en virtud del cual la Dirección General de Navegación y Puertos quedaba autorizada a construir 35 barcasas autopropulsoras, hasta un monto de \$ 12.000.000,00 m/n.- Por otra parte, se facultaba por el artículo 3° de dicho decreto a la citada repartición a adquirir directamente los remolcadores que fueran necesarios para el Servicio Nacional del Transporte Fluvial, adaptándolos al sistema de remolque por empuje, si así se estimare conveniente, invirtiendo hasta la suma de cinco millones de pesos.- Simultáneamente, se aumentaba a ocho millones de pesos el margen que autorizaba el Decreto N° 11.121.-

Por considerarlos de interés para el presente trabajo, se transcriben a continuación los citados Decretos Nros. 11.121, 13.405 y 22.732 respectivamente.-

DECRETO N° 11.121/944DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PUERTOS.- CONSTRUCCION DE 50 BARCAZAS DE MADERA PARA TRANSPORTE FLUVIAL

ARTICULO 1° - Autorízase a la Dirección General de Navegación y Puertos para construir, por vía administrativa y contrato -en base a la documentación que se acompaña, la que se aprueba- 50 barcasas de madera, dentro de la suma de seis millones de pesos moneda nacional (\$ 6.000.000 m/n.).-

ARTICULO 2° - Asimismo, autorízase a la expresada Repartición a licitar privadamente o adquirir directamente todos los materiales necesarios para la ejecución de los elementos referidos.- Para el caso de que se conviniere su construcción en astilleros particulares, queda facultada la Dirección técnica para la contratación de los trabajos por vía de licitación pública.-

ARTICULO 3° - Transfiérase del inciso 3° de la planilla "B", Leyes Nros. 12.576 - 12.815 y complementarias, el crédito de \$ 6.000.000 moneda nacional, el que será incorporado a la planilla "A" de las mismas leyes, partida 12, del inciso 3°, ítem 1, con el siguiente rubro: "Construcción 50 barcasas de madera para transporte fluvial".-

ARTICULO 4° - Redúcese de las planillas que se detallan a continuación, pertenecientes al Plan de Trabajos Públicos en vigencia, el crédito de \$ 6.000.000 m/n., que se prevé invertir en el corriente ejercicio, incluyendo el equivalente en el anexo "A", inciso 3°, "Partidas Generales - Construcción 50 barcasas de madera para transporte fluvial".-

	m/n
"A"-Inc. 3°-Partidas Generales-partida 1..	500.000.-
"A"-Inc. 3°-Partidas Generales-partida 6..	3.500.000.-
"A"-Inc. 3°-Buenos Aires - partida 19.....	1.000.000.-
"A"-Inc. 4°-Partidas Generales-partida 1..	1.000.000.-

ARTICULO 5° - La Contaduría General de la Nación, realizará las operaciones de libros relativas a las cuentas modificaciones que se aprueben precedentemente.-

ARTICULO 6° - Comuníquese, etc.

Buenos Aires, Mayo 3 de 1944.

B.O., 15-V-44.

DECRETO N° 13.405/44

DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PUERTOS. - SOBRE IN-
PLANTACION SERVICIO OFICIAL TRANSPORTE FLUVIAL, PER-
TURA CUENTA ESPECIAL PARA ACREDITACION Y CANCELACION,
PRODUCIDO FLETES Y GASTOS RESPECTIVAMENTE.

ARTICULO 1° - La Contaduría General de la Nación pro-
cederá a la apertura de la cuenta espe-
cial que se denominará "Ministerio de Obras Públicas,
Dirección General de Navegación y Puertos, Servicio
Nacional de Transporte Fluvial", la que se acreditará
con el producido de los fletes correspondientes a ese
servicio y se debitará por los gastos del personal, ar-
tículos y materiales, combustibles, eventuales, conser-
vación y reparación de los elementos que se afecten al
mismo.-

ARTICULO 2° - El Ministerio de Hacienda dispondrá, de
conformidad con la autorización del ar-
tículo 138 de la Ley 11.672 (edición 1943), la entrega
al Ministerio de Obras Públicas de la Nación, previa
intervención de hasta la suma de un millón doscientos
mil pesos moneda nacional (\$ 1.200.000 m/n.) con ca-
rácter de anticipo a la recaudación de la cuenta espe-
cial cuya apertura se dispone por el artículo 1° del
presente decreto, y con cargo de reintegro con el pro-
ducido de fletes.-

ARTICULO 3° - Exceptúase a la cuenta especial "Minis-
terio de Obras Públicas, Dirección Gene-
ral de Navegación y Puertos, Servicio Nacional de Trans-
porte Fluvial", de lo dispuesto por el artículo 137 de
la precitada ley.- La Dirección General de Contabilidad
y Contralor de Trabajos Públicos deberá discriminar por
conceptos, las inversiones que se realicen con cargo a
la citada cuenta especial.-

ARTICULO 4° - Comuníquese, etc.

Buenos Aires, Mayo 26 de 1944.

B.O., 5-VI-44.

DECRETO N° 22.732 DE AGOSTO 23 DE 1944

(A. de M.) Autoriza a la Dirección de Puertos para construir 35 barcazas de hierro autopropulsoras, dentro de la suma de \$ 12.000.000 m/n. (Bol.Of.8/9/44).

ARTICULO 1° - Autorízase a la Dirección General de Navegación y Puertos para construir por vía administrativa y/o contrato, en base a la documentación que se acompañe, la que se aprueba, 35 barcazas de hierro autopropulsoras, dentro de la suma de doce millones de pesos moneda nacional (\$ 12.000.000 c/l).-

ARTICULO 2° - Autorízase a la expresada repartición a construir por administración; licitar privadamente y/o adquirir directamente todos los elementos necesarios para la ejecución de las construcciones de referencia.- En el caso que se conviniera la construcción de las citadas barcazas de hierro, en astilleros particulares, queda facultada la Dirección Técnica para su contratación mediante licitación pública.-

ARTICULO 3° - Asimismo se autoriza a esa repartición a adquirir directamente los remolcadores para el Servicio Nacional de Transporte Fluvial y adaptarlos para remolque por empuje, si así se creyere conveniente, dentro de la suma de cinco millones de pesos moneda nacional (\$ 5.000.000 moneda nacional).

ARTICULO 4° - Establécese que la Dirección Técnica queda facultada a invertir en las construcciones de 50 barcazas de madera autorizadas por Decreto N° 11.121 (1) de 3 de mayo de 1944, hasta un total de ocho millones de pesos moneda nacional (m.n. 8.000.000).-

ARTICULO 5° - Las autorizaciones a que se refieren los artículos 1°, 3° y 4° se limitarán al crédito asignado en la partida 6a), inciso 3°, anexo "A" del Plan de Trabajos Públicos del año en curso y a los que se acuerden en lo sucesivo.-

ARTICULO 6° - Modifícase la leyenda de la partida A, 3°. 1.12 de la Ley N° 12.815 (T.O) (2) y su correlativa del Plan de Trabajos Públicos vigentes, en la siguiente forma: "Servicio Nacional de Transporte Fluvial - Construcción y adquisición de embarcaciones por administración, por licitación y/o compra directa.-

ARTICULO 7° - Amplíase el crédito legal de la partida A, 3° 1.12 en la suma de diez y nueve millones de pesos moneda nacional (\$ 19.000.000) quedando fijado el mismo en \$ 25.000.000 m/n.- La ampliación citada se tomará del inciso 3° de la Planilla "B" de la Ley N° 12.815 (T.O).-

ARTICULO 8° - La Contaduría General de la Nación realizará las operaciones de libros relativas a las cuentas modificadas que se aprueba precedentemente.-

ARTICULO 9° - Comuníquese, etc.-

fdo) F A R R E L
 Orlando Peluffo
 Juan D. Perón
 Diego I. Mason
 Cesar Ameghino
 Alberto Teissaire
 Juan Pistarini.

(1) V.P. 278.

(2) ANALES DE LEGISLACION ARGENTINA, T.2, p.73.

CREACION DE LA ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIAL
(Decreto N° 9906 del 4 de mayo de 1945).

El régimen administrativo que se había seguido con respecto a la dirección de la Flota Fluvial, estaba lejos de ser satisfactorio, teniendo en cuenta el desarrollo de la misma.- Se imponía una descentralización administrativa y financiera de sus funciones y es precisamente en este sentido que, con fecha 4 de mayo de 1945 el Poder Ejecutivo dicta el Decreto N° 9906, creando la Administración del Transporte Fluvial como entidad autárquica, bajo tal denominación dependiente del Ministerio de Obras Públicas.-

Es interesante analizar los considerandos del mencionado decreto de creación del organismo, entre los cuales se citan los decretos precedentemente transcritos, expresándose entre otras cosas:

"Que por requerirlo así las urgentes demandas
"de bodegas, se estimó conveniente implantar
"de inmediato el servicio fluvial, originado
"en la creación de la Flota Fluvial del Estado, mediante la utilización de las unidades
"disponibles de la Dirección General de Navegación y Puertos, iniciándose el 15 de mayo
"de 1944 con itinerarios limitados, quedando
"su fiscalización a cargo del Departamento
"de Explotación Portuaria de la Dirección General referida";

"Que la congestión de cargas en los Puertos
"del Litoral del Norte requiere acordar las
"mayores facilidades para que los planes previstos se concreten en toda su amplitud, en
"el menor tiempo posible";

"Que en el lapso transcurrido, se ha evidenciado la necesidad de imprimir a su organismo una modalidad que le permita la elasticidad exigida por una explotación de índole eminentemente comercial como la que se trata";

"que tal objeto sólo puede obtenerse dentro
"de un régimen que tenga la autoridad nece-
"saria para afrontarlo";

"que por razones de orden técnico derivadas
"de la conservación del plantel y mantenimien-
"to del mismo en el más alto grado de eficien-
"cia, dentro de la mayor economía posible, de-
"be quedar la conservación y reparación del
"plantel, a cargo de la Dirección General de
"Navegación y Puertos, que ya cuenta para ta-
"los efectos con la organización adecuada";

"que las unidades proyectadas, actualmente en
"construcción, están entrando paulatinamente
"en servicio, debiéndose resolver el difícil
"problema que por las razones que son del do-
"minio público significa a la época presente
"el medio de propulsión, escasez de materiales
"y tripulantes";

"que siendo de urgente necesidad en estos mo-
"mentos tomar medidas de gobierno que contri-
"buyan a mejorar las condiciones desfavorables
"por que atraviesan los medios de transporte
"con que cuenta el país, y de acuerdo con lo
"propuesto por el señor Ministro de Obras Pú-
"blicas";

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS
D E C R E T A:

Como se observa a través de los conside-
randos transcriptos, ratificados luego sus principios
por el articulado del decreto en cuestión, se hacía de
impostergable necesidad dotar de mayor independencia,
otorgándole un régimen propio de administración y fi-
nanzas, al organismo creado en su origen, como un me-
ro apéndice de la Dirección General de Navegación y
Puertos.-

Este principio lo hallamos en el arti-
culado del decreto que establece:

ARTICULO 1° - El Servicio Nacional de Transporte Fluvial, desde la fecha constituirá una entidad autárquica con las funciones especificadas en el presente Decreto-Ley, que se denominará "E.O.P. Administración del Transporte Fluvial", dependiente del Ministerio de Obras Públicas y con las atribuciones de las personas jurídicas.- (Actualmente depende del Ministerio de Transportes de la Nación).-

Los artículos 2° al 5° inclusive se refieren a la organización administrativa independiente del Reglamento Interno del mismo organismo, al que nos referiremos más adelante, y que fué aprobado por decreto del Poder Ejecutivo Nacional bajo el N° 8395 del 28 de marzo de 1947.-

En efecto, establece el:

ARTICULO 2° - Este organismo estará a cargo de un Consejo de Administración que dependerá directamente del Ministro de Obras Públicas (modificado) y que estará constituido por el señor Director General de Navegación y Puertos y el Administrador y los Jefes superiores de la Administración del Transporte Fluvial que se indican en el artículo 3°.-

Este Consejo que tendrá funciones directivas y consultivas, será presidido por el señor Director General de Navegación y Puertos, el que no percibirá otros emolumentos que los que le correspondan por su cargo.-

ARTICULO 3° - Las funciones ejecutivas serán desempeñadas por el Administrador, que actuará como representante legal de la Administración y será secundado en sus tareas por un Jefe Comercial, un Jefe Técnico y un Jefe de Contabilidad.-

ARTICULO 4° - El Administrador y los tres jefes citados en el artículo anterior, serán nombrados por el Poder Ejecutivo a propuesta del señor Ministro de Obras Públicas.-

ARTICULO 5° - El personal técnico, administrativo y de servicio, estará constituido por el que actualmente revista en el Servicio Nacional del Transporte Fluvial, de la Dirección Nacional de Nave-

gación y Puertos y el personal embarcado y obrero de las embarcaciones y planteles actualmente en servicio.-

Este personal se incrementará hasta completar las necesidades más inmediatas de la Administración del Transporte Fluvial, mediante la transferencia de los técnicos, empleados y obreros del Ministerio de Obras Públicas, que dispondrá el señor Ministro de Obras Públicas a propuesta de la Administración.

Los artículos 6° y 8° inclusive del decreto, se refieren al régimen económico y financiero de la Administración, recursos, régimen de financiación, etc.-

Clasifica los recursos en Ordinarios y Extraordinarios, siendo los primeros obtenidos directamente de la explotación, en tanto que los segundos tienen su origen en la obtención de créditos especiales.-

En efecto, establece el artículo 6°:

"El régimen económico y financiero de la Administración del Transporte Fluvial, estará determinado por los siguientes recursos:

Ordinarios:

- a) Por el producido de la explotación de su plantel flotante;
- b) Por el producido del cobro de estadías y servicios especiales prestados;

Extraordinarios:

Por créditos especiales que se le asignen provenientes de la negociación de títulos, para adquisiciones y construcciones de planteles fijos y flotantes.

Los resultados negativos de explotación durante los primeros años, impidieron al Organismo financiarse con sus propios recursos, tal como puede observarse a través de las cifras de sus balances, que se estudian en el Capítulo VII de este mismo trabajo.-

Esta circunstancia obligó reiteradamente a la Administración, a utilizar los préstamos autorizados por el artículo 7° del decreto de creación, que transcribimos a continuación:

"ARTICULO 7° - Hasta tanto la explotación a cargo de la Administración del Transporte Fluvial, pueda financiarse con sus recursos propios, se autoriza al Poder Ejecutivo para que, con intervención del Ministerio de Hacienda, otorgue en calidad de préstamo, hasta la suma de UN MILLON QUINIENTOS MIL PESOS (\$ 1.500.000,00), anuales.- Los préstamos de que haga uso la Administración del Transporte Fluvial serán amortizados dentro de un plazo no mayor de seis años, con los superavits de explotación".-

Durante el primer ejercicio que abarca en realidad un período de seis meses, desde junio a diciembre de 1945, el préstamo que autorizaba el artículo precedentemente transcripto alcanzó a \$ 300.000,00, cifra esta que fué incrementándose anualmente hasta totalizar al 31 de diciembre de 1949, fecha del último balance, la suma de \$ 4.728.420,00.-

De tal modo, se desprende que el Organismo estudiado no utilizó íntegramente la cifra de crédito autorizada como límite máximo por el Decreto Ley N° 9906.- Por otra parte, debe agregarse que recién en el último ejercicio (año 1949), la Administración del Transporte Fluvial obtuvo su primer superavit de explotación.-

Es importante hacer mención por la vinculación que tiene con el presente Artículo 7°, lo dispuesto por las leyes de presupuesto de la Nación, en materia de recursos y gastos referidos al Organismo que estudiamos.-

Ya por Decreto N° 34.685 que prorrogó para 1946 el Presupuesto Nacional del año 1945, se

fixaba en el ítem V - GASTOS - la suma de \$ 1.922.645 para la Administración del Transporte Fluvial, así discriminada: para Sueldos y Jornales \$ 709.145; para Otros Gastos \$ 1.213.500.- En el mismo ítem del Cálculo de Recursos, se fijaba en la misma cifra el monto de los correspondientes a la Administración del Transporte Fluvial.-

Si comparamos estos importes con los que surgen del Balance del Organismo correspondiente al año 1946, observamos que los gastos superan lo autorizado por el Presupuesto en \$ 2.345.036, ya que dicha cifra alcanzó la suma de \$ 4.267.681, contra \$ 3.433.661 recaudados en el mismo período.-

* La Ley N° 12.931 que fija el Presupuesto de Gastos de la Nación y el Cálculo de Recursos para el Ejercicio 1947, disponía:

ARTICULO 3° - Fíjense los presupuestos de las Reparticiones autárquicas para el Ejercicio 1947 que se atenderán con sus propios recursos y las contribuciones del Estado, en las sumas que se fijan a continuación, de acuerdo con el detalle que figura en las planillas anexas:

ITEM V - Administración del Transporte Fluvial.

<u>Sueldos y jornales</u>	<u>Otros Gastos</u>	<u>Total</u>
\$ 2.735.200.-	\$ 3.535.700.-	6.270.900

ARTICULO 4° - Estímanse los recursos en las sumas que se indican a continuación:

ITEM V - Administración del Transporte Fluvial.

Importe anual: 6.270.900

En ese año, la cifra de gastos alcanzó según Balance a \$ 6.534.979, en tanto que la recaudación totalizó la suma de \$ 5.570.183.-

Finalmente, el artículo 13° de la misma ley disponía en materia de recursos:

"El Poder Ejecutivo entregará de Rentas Generales a la Administración del Transporte Fluvial durante el corriente año en calidad de préstamo y en las condiciones que determina el artículo 7° del Decreto N° 9906/45, del 4 de mayo de 1945, hasta la suma de \$ 1.000.700.- (Un millón setecientos pesos moneda nacional), importe en que ha sido estimado el déficit de explotación del servicio. La suma indicada precedentemente, será entregada a la citada Repartición en la medida y cantidad que sea necesario".-

El déficit del año según Balance, alcanzó a \$ 964.796 m/n.-

---ooo---

Nos referiremos a continuación a la Ley N° 13.072 que sancionó el Presupuesto de Gastos para el Ejercicio 1948, en cuanto se vincula con la Administración que estudiamos.-

ITEM II - Organismos descentralizados.- A financiar con recursos propios y con las contribuciones y aportes de la Administración Central.

<u>Repartición</u>	<u>Gastos en Personal</u>	<u>Otros Gastos</u>	<u>Total</u>
Adm. del T. Fluvial:	\$ 5.259.400.-	\$ 3.433.000.-	8.692.400.-

ITEM II - Recursos - Organismos descentralizados
Recursos propios y las contribuciones de Administración Central.

<u>Repartición</u>	<u>Importe Anual</u>
Administración del T. Fluvial:	\$ 8.692.400.-

Sobre la base de las cifras indicadas, agregamos que los gastos del Organismo según Balance al 31 de diciembre de 1948, totalizaron un importe de \$ 9.035.247.-, en tanto que la recaudación alcanzó a \$ 8.321.217.-

Con respecto al déficit de explotación, disponía la misma ley en su artículo 10°:

"El déficit que arroje en el ejercicio 1948 la explotación de los servicios a cargo de..... y Administración del Transporte Fluvial, será solventado por el Tesoro Nacional con carácter de anticipo, reintegrable en la medida y oportunidad que los recursos propios de dichos servicios lo permitan.- El anticipo a favor de la Administración del Transporte Fluvial será efectuado en las condiciones que establece el artículo 7° del Decreto N° 9906 del 4 de mayo de 1945".-

---ooo---

Se agregan a continuación para terminar con el aspecto financiero del estudio del Decreto N° 9906, las disposiciones vinculadas a la Administración del Transporte Fluvial contenidas en las Leyes Nros. 13249 y 13558 que fijan los Presupuestos Nacionales para los años 1949 y 1950 respectivamente, agregándose, que de acuerdo con las cifras que surgen del Balance al 31 de diciembre de 1949, dicho ejercicio ha arrojado superávit.-

---ooo---

LEY N° 13.249 - Fija el Presupuesto para el año 1949.

ARTICULO 1° - Fíjense en los importes que se indican a continuación, de acuerdo con el detalle que figura en planillas anexas, el presupuesto para el ejercicio de 1949 de la administración central y organismos descentralizados:

<u>Anexos</u>	<u>Gastos en person.</u>	<u>Otros Gastos</u>	<u>Obras y/o Adquisiciones</u>	<u>Total</u>
Administración del T. Fluvial.	6.326.900	5.266.000	---	11.592.900

ARTICULO 2° - Estímanse en los importes que se indican a continuación, los recursos para el ejercicio de 1949 de la administración central y organismos descentralizados:

mos descentralizados destinados a financiar los gastos autorizados por el artículo 1° de la presente ley:

Administración del Transporte Fluvial:

11.235.244,83

ARTICULO 6° - El déficit que arroje en el ejercicio de 1949 la explotación de los servicios a cargo de la Administración General de Obras Sanitarias de la Nación, Administración General de los Ferrocarriles del Estado y Administración del Transporte Fluvial, será solventado por el Tesoro Nacional, con carácter de anticipo reintegrable en la medida y oportunidad que los recursos propios de dichos servicios lo permitan.- El anticipo a favor de la Administración del Transporte Fluvial será efectuado en las condiciones que establece el artículo 7° del Decreto N° 9906, de fecha 4 de mayo de 1945.-

Queda facultado el Poder Ejecutivo a efectuar las operaciones de crédito necesarias para los fines de lo dispuesto en este artículo.-

LEY N° 13.558 - Fija el presupuesto de gastos de la Nación para el año 1950.-

ARTICULO 1° - Fíjase en los importes que se indican a continuación, de acuerdo con el detalle que figura en planillas anexas, el presupuesto para el ejercicio de 1950 en la administración central y organismos descentralizados:

<u>Anexos</u>	<u>Gastos en personal.</u>	<u>Otros Gastos</u>	<u>Obras y/o adquis.</u>	<u>Total</u>
Ad.del T.Fl.	9.536.000	9.164.000	---	18.700.000

ARTICULO 2° - Estímanse en los importes que se indican a continuación, los recursos para el ejercicio de 1950 de la administración central y organismos descentralizados destinados a financiar los gastos autorizados por el artículo 1° de la presente ley.-

Administración
del Transporte
Fluvial:

\$ 18.700.000

ARTICULO 10° - El déficit que arroje la explotación de los servicios a cargo de la adminis

tración del Transporte Fluvial y empresas que integran las aerolíneas argentinas, será solventado por el Tesoro Nacional con carácter de anticipo reintegrable en la medida y oportunidad que los recursos propios de dichos servicios lo permitan.-

El anticipo a favor de la Administración del Transporte Fluvial será efectuado en las condiciones que establece el artículo 7° del Decreto N° 9906, de fecha 4 de mayo de 1945.-

Queda facultado el Poder Ejecutivo a efectuar las operaciones de crédito necesarias para los fines de lo dispuesto en el presente Artículo.-

Como puede apreciarse a través de las cifras transcriptas, autorizadas por los distintos Presupuestos, éstas han superado a las que surgen de los Balances del Organismo que estudiamos cuyos resultados de explotación no le han permitido financiarse con sus propios recursos hasta el ejercicio del año 1949, en que por vez primera se produce un superávit de explotación.-

---ooo---

Hechas estas digresiones acerca del Presupuesto Nacional en cuanto se vincula con la Administración del Transporte Fluvial, continuaremos con el estudio del Decreto N° 9906/45.-

Uno de los recursos iniciales con que contó en 1945 la Administración del Transporte Fluvial, se halla dado por la transferencia del saldo no comprometido a esa fecha, de la cuenta especial "M.C.P. Dirección General de Navegación y Puertos-Servicio Nacional del Transporte Fluvial", cuya apertura se dispuso por Decreto N° 13.405/44.-

Después de fijarse en el artículo 9° del decreto, el elenco flotante con que contará la nueva Repartición, se determina en el siguiente, cuales serán las unidades a devolver a la Dirección General de Navegación y Puertos, y que ésta facilite temporalmente.- En efecto, ambos artículos establecen:

ARTICULO 9° - La Administración del Transporte Fluvial formará su plantel flotante inicial, con las siguientes unidades de la Dirección General de Navegación y Puertos:

- a) Vapores: 312-B; 319-B; 320-B; 321-B; 324-B y 209-C;
- b) Chatas: 309-A; 317-A y 355-A;
- c) Remolcadores: 224-B; 237-B; 242-B; 244-B; Calchaquí; Vilela y Hauch, con las que actualmente se construyen con cargo al crédito acordado por Decreto N° 22.732 de fecha 23 de agosto ppdo., en la partida A-3°-1-12 Servicio Nacional del Transporte Fluvial, construcción y adquisición de embarcaciones por administración, por licitación y/o compra directa de la Ley N° 12.815 (T.O) que son:
- d) Veinticinco (25) barcazas de madera de 300 toneladas de carga: 1.001-A al 1.025-A inclusive;
- e) Veinticinco (25) barcazas de madera de 500 toneladas de carga: 1.026-A al 1.050-A inclusive;
- f) Treinta y cinco (35) barcazas de hierro autopropulsoras de 400 toneladas de capacidad de carga: 901-B al 935-B inclusive;
- g) Una serie de remolcadores que totalizan 4.500 H.P. de potencia propulsora;

Mediante planes intensivos de construcción, la Repartición que estudiamos incrementó años tras año su plantel flotante, como puede apreciarse a través de los cuadros estadísticos que sobre su elenco se incluyen en otro capítulo de este mismo trabajo. Ello, no obstante, las unidades pertenecientes a la Dirección General de Navegación y Puertos, facilita-

das en préstamo, no fueron reintegradas en la medida que disponía el artículo 10° del decreto, que se transcribe a continuación, ello como consecuencia de las crecientes necesidades de bodegas:

ARTICULO 10° - A medida que las unidades detalladas en los apartados d), e), f) y g), del artículo 9° vayan incorporándose a su flota, y siempre que la explotación lo permita, la Administración del Transporte Fluvial procederá a la devolución de los vapores, chatas y remolcadores facilitados por la Dirección General de Navegación y Puertos.-

El artículo 11° fija las líneas que deberá atender la Administración del Transporte Fluvial. Ellas comprenden a los Ríos Paraná, Paraguay, Alto Paraná y Uruguay, pudiendo en el futuro establecer otras en los demás ríos y lagos navegables del país, y a continuación, en el artículo siguiente, otorga la exclusividad frente a otros Organismos oficiales para transportes de este carácter al disponer: "Ninguna otra repartición del Estado, Nacional, Provincial o Municipal podrá establecer servicios de transporte fluvial alguno del carácter del presente.- Los demás servicios oficiales de ríos y lagos de fomento o turismo establecido o que se establezcan, estarán a cargo de la Dirección General de Navegación y Puertos.-"

Las Reparticiones oficiales representan más de un 80% en los saldos a cobrar en concepto de fletes por la Administración del Transporte Fluvial. En el último balance, la cifra a cobrar por dicho Organismo a las reparticiones que utilizan sus servicios alcanza a \$ 4.787.369 sobre un total a realizar de \$ 5.717.272.- lo que demuestra en que medida los organismos oficiales utilizan dichos servicios.-

Ello, en parte, es consecuencia de lo establecido en el artículo 13º del decreto, en virtud del cual, "todas las Reparticiones Nacionales autárquicas o no, estarán obligadas a emplear embarcaciones de la Administración del Transporte Fluvial, cuando tengan que enviar cargas por vía fluvial a los puertos de sus itinerarios, siempre que no existan razones de suma urgencia, debidamente fundadas, que requieran el empleo de la vía terrestre o aérea.-

A partir del artículo 14º, el Decreto N° 9906 se refiere a las funciones específicas del Organismo, destino de los ingresos, distribución de superavits, constitución de reservas, etc.-

Se transcriben a continuación los artículos mencionados, con lo cual damos por finalizado el presente capítulo, referente a la legislación que creó y reglamentó a la Administración del Transporte Fluvial y los Organismos que la precedieron.-

ARTICULO 14º - Son funciones específicas de la Administración del Transporte Fluvial:

- 1º) Tomar a su cargo directamente la parte económico-financiera de la Administración del Transporte Fluvial;
- 2º) Nombrar, ascender y remover al personal embarcado y obrero;
- 3º) Nombrar y remover sus agentes marítimos;
- 4º) Adquirir muebles, útiles, materiales, artículos de consumo, motores, repuestos, vehículos y elementos de trabajo en general para la explotación y renovación;
 - a) mediante licitaciones públicas o privadas;
 - b) Sin licitaciones hasta un importe de cuarenta mil pesos moneda nacional (\$ 40.000) cuando las necesidades así lo requieran;
- 5º) Contratar alquiler de locales y suscribir conve-

nios al respecto cuando las actividades e importancia del servicio así lo exigiera;

- 6°) Solicitar directamente de los talleres de la Dirección General de Navegación y Puertos las obras o reparaciones que requieran las embarcaciones, a las que deberá darse preferencia y urgente ejecución;
- 7°) Contratar por excepción obra de carácter urgente o privada, cuando el caso así lo exigiera, con cargo de dar cuenta inmediata al Poder Ejecutivo;
- 8°) Establecer y autorizar la liquidación por horas extras trabajadas por el personal embarcado y obrero, cualquiera sea su categoría;
- 9°) Autorizar a los Capitanes y Comisarios a tomar en los puertos peones adventicios cuando la modalidad del trabajo lo requiera, a los que se les liquidará sus jornales a la terminación del mismo de acuerdo a la norma y al jornal establecido en ese puerto;
- 10°) Proponer al Poder Ejecutivo la compra, venta o arriendo de embarcaciones, inmuebles, instalaciones fijas, etc., de o para la Administración del Transporte Fluvial;
- 11°) Proponer al Ministerio de Obras Públicas, el nombramiento, ascensos y remoción del personal administrativo;
- 12°) Realizar convenios o contratos relativos a la explotación comercial del transporte fluvial, fuera de las tarifas normales, cuando la importancia del fletamiento y la eficiente explotación del servicio así lo aconseje;
- 13°) Formular mensualmente un balance detallado de la explotación del servicio;
- 14°) Formular anualmente memoria, balance general y cuentas de ganancias y pérdidas y elevarlos a conocimiento del Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Obras Públicas;
- 15°) Tomar la representación del Poder Ejecutivo en todos los actos relacionados con la Administración del Transporte Fluvial o con sus planteles fijos o flotantes;
- 16°) Cumplir con las exigencias estipuladas por las Leyes de Contabilidad y de Obras Públicas en todo aquello que no se oponga al presente Decreto-Ley;

- 17°) Presentará al Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, el presupuesto anual de gastos y cálculo de recursos para su aprobación con intervención del Ministerio de Hacienda.- El que corresponde al presente ejercicio será sometido a la aprobación antes de los noventa días de la fecha del presente decreto-ley.- Hasta tanto se apruebe el presupuesto en las condiciones previstas en este inciso, la Administración del Transporte Fluvial percibirá los recursos previstos y efectuará los gastos indispensables que requiera su normal funcionamiento.- Los ingresos y egresos que se produzcan en ese período se incluirán en el presupuesto que debe someter a la aprobación del Poder Ejecutivo;
- 18°) El presupuesto general de gastos y cálculo de recursos que anualmente someterá a la aprobación del Poder Ejecutivo, incluirá:
- Gastos:
- a) gastos de administración, explotación y conservación;
 - b) costos de las embarcaciones que no estando incluidas en la nómina del plantel originario indicada en el artículo 9°, deben ser incrementadas al plantel existente;
 - c) Reserva para fondos de seguros de embarcaciones, de cargas y de personal;
 - d) Reservas para renovación del plantel;
 - e) Amortización del préstamo mencionado en el artículo 7°;
- Recursos:
- a) Estimación aproximada del producido por la Flota;
 - b) Estimación aproximada del cobro de estadías y servicios especiales;
- 19°) Dictar y someter a aprobación del Poder Ejecutivo el reglamento interno de carácter general antes del 31 de diciembre de 1945;
- 20°) Por conveniencias del bien público, podrá realizar acuerdos relativos a tarifas, fletes e itinerarios con empresas similares, sujetos a la aprobación del Poder Ejecutivo;
- 21°) Realizar convenios de transporte mixto con otras

reparticiones nacionales o empresas privadas de transporte terrestre;

- 22°) Mantener al día el Clasificador de Cargas, establecer las tarifas generales y modificarlas cuando la explotación del servicio o las necesidades de la economía nacional lo aconsejen;

ARTICULO 15° - Los ingresos del Transporte Fluvial de explotación se destinarán:

- a) Al pago de los gastos de administración, explotación y conservación de embarcaciones y demás planteles;
- b) A la adquisición de planteles necesarios para mantener el servicio en perfectas condiciones de explotación, no incluidos en la nómina del plantel originario;
- c) A la construcción de las reservas para seguros y fondos de renovación;
- d) Al pago de los servicios de títulos que se emitan para la ampliación del plantel originario.-

ARTICULO 16° - La distribución del superavit de explotación, luego de satisfechos los rubros indicados precedentemente, se destinarán por su orden:

- 1°) A cancelar el anticipo de fondos a que se hace referencia en el artículo 7°;
- 2°) A la formación de un fondo de estímulo al personal hasta un 5% de dicho superavit;

Con el remanente se constituirá una reserva para atender posibles déficits de explotación de ejercicios futuros.-

ARTICULO 17° - La Contaduría General de la Nación contará con un delegado fiscalizador ante la Administración del Transporte Fluvial.-

ARTICULO 18° - La Administración del Transporte Fluvial presentará mensualmente a la Contaduría General de la Nación a los efectos de la fiscalización que a ésta le confiere la Ley de Contabilidad, las rendiciones de cuentas documentadas que correspondan.-

ARTICULO 19° - La asistencia médico-social de todo el personal, estará a cargo de la Mutualidad de Obras Públicas.-

ARTICULO 20° - Los inmuebles y vehículos de propiedad de la Administración del Transporte Fluvial tendrán el mismo tratamiento en materia fiscal, nacional o local, que los bienes de la Nación.-

ARTICULO 21° - La representación en juicio de la Administración del Transporte Fluvial estará a cargo del Ministerio Fiscal, con la intervención de la Asesoría Letrada del Ministerio de Obras Públicas, la que también intervendrá en los demás asuntos legales.- *Hm*

ARTICULO 22° - Deróganse todas las disposiciones que se opongan al presente.-

ARTICULO 23° - Dése cuenta oportunamente del presente Decreto-Ley al H. Congreso de la Nación.-

ARTICULO 24° - Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva al Ministerio de Obras Públicas a sus efectos.-

DECRETO N° 9906/1945.

fdo) F A R R E L L
 Juan Pistarini
 Juan D. Perón
 Cesar Ameghino
 Alberto Teislaire
 Amaro Avalos
 Antonio J. Benitez.

Al efectuar precedentemente el análisis del Decreto N° 9906 que creó la Administración del Transporte Fluvial, manifestamos que el citado Organismo dependía del Ministerio de Obras Públicas, haciendo la salvedad de que en tal sentido se había producido una modificación.-

Es precisamente a tal modificación a la que nos referiremos a continuación al analizar el Decreto N° 14.009 del mes de junio de 1949 relativo a la estructuración del Ministerio de Transportes y creación de las Subsecretarías del citado Departamento de Estado.-

Entre los considerandos del mencionado decreto se establecía que la organización de la primera etapa, aprobada por Decreto N° 24.508/48 para la entonces Secretaría de Transportes, no se adapta a la estructura requerida para este Ministerio, a causa de los nuevos organismos, entidades, funciones y servicios que desde entonces se han incorporado al mismo; que además se hace necesario prever la próxima incorporación o creación de entidades u organismos directamente relacionados con el transporte; que todo ello hace necesario proveer la pertinente distribución funcional del conjunto; que la multiplicidad de las funciones a cargo de este Ministerio, de carácter eminente mente especializado, y la conveniencia de redistribuirlas armónicamente para asegurar su eficaz conducción centralizada, imponen subdividirlo en tres Subsecretarías e integrar estas con las correspondientes Direcciones Nacionales y Generales especializadas; por ello y lo propuesto por el señor Ministro de Transportes de la Nación,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
D E C R E T A:

ARTICULO 1º - Apruébase la organización del Ministerio de Transportes de la Nación de acuerdo con la estructuración que se determina en el presente decreto.-

ARTICULO 2º - El Ministerio de Transportes de la Nación estará integrado por tres Subsecretarías, que se denominarán: Técnica, Administrativa y de Marina Mercante respectivamente.-

ARTICULO 3º - Del señor Ministro dependerán: el Consejo Consultivo, el Consejo de Orientación Ferroviaria, la Dirección Nacional de Planificación y Coordinación; la Dirección General de Construcciones y Adquisiciones; la Dirección General Comercial, la Dirección General de Defensa Nacional y la Dirección General de Prensa y Propaganda.-

De la Subsecretaría Técnica dependerán: la Dirección Nacional Ferroviaria; la Dirección Nacional Automotor; la Dirección Nacional de Aero-Comercial; la Dirección General de Empresas Anexas; la Dirección General de Turismo y la Dirección General de Capacitación Profesional.-

De la Subsecretaría Administrativa dependerán: la Dirección General del Ministerio (Director Nacional); la Dirección Nacional de Asuntos Legales; la Dirección Nacional de Administración; la Dirección Nacional de Asistencia Social y Sanitaria; la Secretaría General; la Dirección General de Personal; la Dirección General de Trabajo; la Dirección General de Seguros y la Dirección de Publicidad.-

De la Subsecretaría de Marina Mercante dependerán: la Dirección Nacional de Puertos; la Dirección Nacional de Flota Mercante; la Dirección Nacional Flota Dodero y la Dirección General Flota Fluvial.-

ARTICULO 4º - Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.-

ARTICULO 5º - Comuníquese....

---8---

De acuerdo con el decreto precedentemente transcripto, la Administración del Transporte

Fluvial ha pasado a depender por lo tanto del Ministerio de Transportes por intermedio de la Subsecretaría de Marina Mercante, como "FLOTA FLUVIAL DEL ESTADO".-

-----o-----

N O T A:

Cuando nos referimos en el presente Capítulo al incremento constante del plantel por parte de la Administración del Transporte Fluvial, expresamos que los planes de nuevas construcciones fueron llevados a cabo en virtud de las autorizaciones concedidas por los Decretos Nros. 11.121, 13.405 y 22.732, todos del año 1944.- Tales planes no sólo tuvieron ejecución en los astilleros oficiales, sino también en empresas privadas locales y del exterior, en base a contratos sujetos a determinadas condiciones y plazos de entrega.-

Revestía particular importancia esta última condición, es decir, el plazo dentro del cual las empresas debían llevar a cabo el plan de construcción adjudicado, por cuanto no debe olvidarse que las embarcaciones con que originariamente contó el Organismo, se hallaban lejos de reunir las condiciones necesarias para ofrecer un eficiente servicio, ya que en su totalidad provenían de la Dirección General de Navegación y Puertos, a cuyo cargo se hallaba la prestación del mismo, por intermedio del "Servicio Nacional del Transporte Fluvial".-

Dichas embarcaciones, afectadas desde varios años atrás a un tráfico más o menos intenso, debían ser objeto de importantes mejoras y renovaciones para adaptarlas a las necesidades del nuevo Organismo.-

Por todo ello es que se exigió un cumplimiento riguroso a los plazos comprometidos para la entrega de las unidades licitadas, tanto a las empresas locales como a las del exterior, entre las que se hallaban algunas de Inglaterra, Estados Unidos y Uruguay.- Comisiones de técnicos fueron destacados a dichos países para realizar estudios especiales y vigilar las construcciones encargadas.-

De los contratos adjudicados, debieron rescindirse dos con empresas privadas del Uruguay, que no cumplieron con los plazos fijados en los mismos.-

-----oOo-----

CAPITULO II

GENERALIDADES.

EL REMOLQUE A EMPUJE.

PLANTEL FLOTANTE - CAPACIDAD
DE EMBARCACIONES.

EL TRAFICO FERROFLUVIAL.

OTROS SISTEMAS DE REMOLQUE - LA
PROPULSION CON EL "HARBORMASTER".

EL TREN FLUVIAL "HESPHAL".

---oOo---

CAPITULO II

En la primera parte del Capítulo precedente, habíamos comenzado a referirnos a las dificultades existentes durante los años 1943-1944 para el desarrollo de los medios de transporte y la poco racional utilización de nuestras vías fluviales.-

Durante el primero de esos años las líneas fiscales de navegación fluvial, servían tan solo los ríos Negro y Bermejo, hallándose los servicios a cargo de la Dirección Nacional de Navegación y Puertos.

Los ríos Alto Paraná, Paraná, Paraguay y Uruguay eran objeto de navegación por parte de empresas privadas exclusivamente, de tal modo que allí donde no se hacía sentir la competencia ferroviaria, los fletes alcanzaban caracteres onerosos.-

Unido a ello, la escasez ya citada de medios, agravada por la circunstancia de que las embarcaciones particulares que servían el tráfico fluvial, se hallaban disminuidas por la afectación de algunas de ellas al tráfico marítimo costero, no resolvían la crisis que se agudizaba con mayor intensidad mes tras mes.-

Llegamos así al mes de mayo de 1944, en que se crea la Flota Fluvial del Estado ya mencionada, contándose al 31 de diciembre de 1945 con 51 buques de carga y 10 remolcadores, y un total de productos transportados que sobrepasa las 150.000 toneladas.- En 1946 estas cifras totalizaban 69 buques, 12 remolcadores, 213.000 toneladas transportadas que se elevan a 320.000 en 1947 para llegar a sobrepasar las 600.000 toneladas a fines de 1949.- En la misma forma continuó incrementándose el número de buques y remol-

cadore, tal como puede apreciarse en el cuadro inserto en el presente Capítulo, sobre el plantel flotante y capacidad de embarcaciones en servicio al 31 de diciembre de cada año.-

Como queda expresado en el Capítulo precedente, a partir del mes de mayo de 1945, la flota asumió su actual carácter de entidad autárquica en virtud del Decreto n° 9906/45.- Tiene a su cargo el transporte de cargas a/y de todos los puertos argentinos de los ríos Paraguay, Paraná, Alto Paraná y Uruguay, haciendo escalas también en el puerto de La Plata, tal como puede apreciarse en los itinerarios que se incluyen en el presente trabajo.-

El plantel de embarcaciones se incrementa constantemente mediante la construcción y montaje directo en los talleres de la Dirección Nacional de Navegación y Puertos, en algunos casos o por construcciones realizadas en el extranjero o en astilleros particulares del país.- Existen actualmente en servicio unidades de varios tipos, tales como buques de carga, remolcadores, pontones, embarcaciones auxiliares, etc.-

Paralelamente con este incremento del elenco flotante, y en el deseo de llevar al máximo el aprovechamiento de nuestras vías fluviales, comenzaron a ensayarse en nuestro país otros sistemas de remolque, ya aplicados exitosamente en otros países, en particular Estados Unidos.-

Pasamos a continuación a referirnos precisamente al conocido bajo el nombre de:

REMOLQUE A EMPUJE:

[Hasta hace relativamente poco tiempo, el único sistema de remolque aplicado en nuestros ríos

era el de Halaje, mientras que en otros países como Estados Unidos de Norte América, con ríos que ofrecen cierta similitud con los nuestros, el sistema casi exclusivamente aplicado desde varios años atrás es el de remolque por empuje, con grandes beneficios de orden técnico y económico.-

Las barcazas especialmente diseñadas para este tipo de navegación, integran el convoy a empuje, haciendo las veces de vagones, mientras que el remolcador, también de características especiales, efectúa el mismo trabajo de una locomotora, tomando o dejando en cada puerto, las barcazas que deben cargar o descargar sus mercaderías.-

La experiencia adquirida por los Ferrocarriles del Estado con este nuevo sistema de conducir mercaderías, hace posible asegurar que las ventajas que representa esa especialización son muy grandes, ventajas que se aumentarán aún más a medida que el tráfico ferroviario al que nos referiremos más adelante se haga más intenso.-

Al 31 de diciembre de 1949 se contaba ya con 10 remolcadores especiales para empuje, con una capacidad conjunta de 6.040 H.P.- Se han llegado a formar convoyes de hasta 10 barcazas llegándose a transportar hasta 10.000 toneladas por convoy, entre los Puertos de Corrientes, Concepción del Uruguay y Buenos Aires.-

Una de las ventajas del sistema comentado, consisten en que las barcazas integrantes del convoy no requieran tripulación ni anclas.- El sistema utilizado en los países europeos, consistía en halar, mediante un remolcador una fila de barcazas, conectadas entre sí por cabos, exigiendo alrededor de dos o tres tripulantes por barcaza.- El tiempo que demoran

las operaciones de carga y descarga de las barcazas conducidas a empuje, no inmoviliza personal, por cuanto el remolcador sólo es requerido para la conducción de barcazas ya listas para viajar.--

El convoy se asemeja funcionalmente a un tren, cuyos vagones-barcazas son dejadas y tomadas por el elemento locomotor -remolcador- en los parajes donde deben ser tomadas o descargadas.-- Así se logra conducir varios miles de toneladas de carga en un solo convoy.-- La navegación del Alto Paraná, arriba de los rápidos de Apipé y Carayá, se realiza con los buques a motor de poco calado, cuyo número creciente, tenderá a resolver el problema del transporte para los productores de Misiones.--

Actualmente, y tal como puede apreciarse en el cuadro respectivo, la Flota lleva a cabo el transporte de arena, cemento, hierro, metales y otros materiales de construcción, habiendo totalizado por concepto de fletes de tales materiales, la suma de \$ 4.203.210 m/n. durante el año 1949.--

Desde el Alto Paraná y con destino a Rosario y Buenos Aires, se transporta yerba mate del Mercado de Yerba Mate Nacional Canchada.-- Se conduce también combustibles líquidos en tambores, desde la planta de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en San Lorenzo a puertos de los ríos Alto Paraná, Paraguay y Paraná.--

El transporte de azúcar de Salta y Jujuy en combinación con los Ferrocarriles del Estado con transbordo en Barranqueras (Chaco!), y el de leña y carbón igualmente combinado procedente de Santiago del Estero, con transbordo en Santa Fé y destinados a Buenos Aires, es efectuado también por la Flota.--

Se efectúa también el transporte de harina y productos derivados, de Buenos Aires, Rosario y Santa Fé hacia el Norte, y ocasionalmente maquinarias para obras de diversas Reparticiones a varios puertos.-

EMBARCACIONES CONSTRUIDAS:

A fin de construir la embarcación adecuada para este servicio, fueron estudiados diversos tipos teniendo en cuenta las características de nuestros ríos, y la posible adaptación de sistemas ya existentes en otros países, en particular Estados Unidos.-

Se proyectaron embarcaciones teniendo en cuenta los ya comentados sistemas de "remolque a empuje" y "autopropulsor", considerándose al primero de ellos como adecuado para el transporte de cargas de bajo flete y no perecederas, en tanto que el sistema autopropulsor se previó para cargas más delicadas y susceptibles de soportar mayor flete.-

a) Embarcaciones para el sistema de remolque a empuje:

En tal sentido se construyeron dos tipos de embarcaciones, de 300 y 500 toneladas de capacidad de bodega.- Ambas fueron realizadas en maderas del país, teniendo en cuenta el buen comportamiento de los cascos de madera en aguas dulces y además la escasez de hierro en plaza.-

Las de 300 toneladas responden a las siguientes características:

<u>Eslora:</u>	33,20 ms.
<u>Manga:</u>	7,81 ms.
<u>Puntal:</u>	2,25 ms.

Las de 500 toneladas presentan las siguientes características:

<u>Eslera:</u>	42,65 ms.
<u>Manga:</u>	9,73 ms.
<u>Puntal:</u>	2,42 ms.

Las barcazas, en número de 21 y 8 respectivamente, fueron construídas dentro de plazos sumamente breves en nuestro medio, utilizándose el sistema de fabricación en serie.-

b) Embarcaciones para el sistema autopropulsor

Se construyeron embarcaciones metálicas de 400 toneladas de capacidad de bodega, que responden a las siguientes características:

<u>Eslera:</u>	35 ms.
<u>Manga:</u>	8 ms.
<u>Puntal:</u>	2,50 ms.

La serie completa de este tipo constaba de 23 unidades, correspondiendo al Astillero Central la construcción completa de siete de ellas.-

Lo expuesto con respecto al sistema de remolque por empuje, no significa que deban ser descartados otros sistemas en cuanto se refiere al transporte fluvial.- Para las cargas de carácter perecedero, para servicios de itinerario de mercaderías generales, y para atender el tráfico de los numerosos puertos de escaso movimiento, es necesario mantener el buque a motor, relativamente veloz, equipado con guinches propios.-

DETALLE DEL PLANTEL:

Al 31 de diciembre de 1949, la Flota contaba con 118 embarcaciones de carga en servicio, con capacidad para 68.910 toneladas, además de 24 remolca-

dores y 12 embarcaciones auxiliares, con todo lo cual se totaliza un desplazamiento de 104.000 toneladas.--

Dicho plantel comprende 27 embarcaciones autopropulsoras con 17.750 toneladas de capacidad de carga, entre las que se cuentan:

- 1 buque a motor de 2.500 tn.
- 2 vapores de 1.000 toneladas cada uno.
- 3 vapores de 350 toneladas cada uno.
- 1 vapor de 300 toneladas.
- 8 motonaves de 1.000 toneladas cada uno.
- 1 buque tanque de 600 toneladas.
- 6 barcasas a motor.
- 5 buques a motor Alto Paraná de 180 toneladas cada uno.

Comprende además 91 embarcaciones sin propulsión así clasificadas:

- 5 barcasas galpón de 1.000 tn. c/una.
- 19 barcasas para carga general de 1.000 toneladas cada una.
- 14 barcasas para pedregullo de 600 toneladas cada una.
- 1 barcaza liviana para carga general de 420 toneladas.
- 16 barcasas metálicas de 400 toneladas cada una.
- 3 chatas de hierro de 500 toneladas c/u.
- 2 lanchas de puerto de 200 toneladas c/u.
- 8 barcasas de madera de 500 toneladas c/u.
- 19 barcasas de madera de 300 toneladas c/u.
- 4 chatas de hierro Alto Paraná de 85 toneladas cada una.

Con respecto a los remolcadores, abarca 10 de "empuje" y 14 de "tiro" totalizando los primeros 6.040 H.P., en tanto que los segundos sólo alcanzan a 3.830 H.P. no obstante ser numericamente superiores.--

Finalmente, las embarcaciones auxiliares y pontones se clasifican así:

- 5 pontones petroleros de 231 m.c. y 190 toneladas de capacidad.
- 2 pontones petroleros de 96 m.c. y 90 toneladas de capacidad.

2 pontones areneros con grúa y balde automático.

1 pontón grúa para rollizos.

2 estaciones fluviales.

12

Se agrega a continuación un cuadro completo sobre el plantel flotante y capacidad de embarcaciones en servicio al 31 de diciembre de cada año, a través del cual puede apreciarse el aumento constante del elenco.-

TIPO DE EMBARCACION	1944		1945	
	Cantidad-Capac.Ton.		Cantidad-Capac.Ton.	

BUQUES DE CARGA**Autopropulsores:**

De carga general para 2500 tons.	-	-	-	-
" " " " 1000 tons.	-	-	-	-
Chatas a vapor para 2500 tons.	1	2.500	1	2.500
" " " " 1000 "	1	1.000	2	2.000
" " " " 350 "	3	1.050	3	1.050
" " " " 300 "	1	300	1	300
Buques a motor a devolver a D.M.N.P.	-	-	2	720
Tanque petrolero para 690 tons.	-	-	-	-
Barcasas a motor para 400 tons.	-	-	1	400
Buques a motor para 180 tons.	-	-	-	-
" " " " 150 "	-	-	-	-
" " " " 150 "(p/ganado)	-	-	-	-
	6	4.850	10	6.970

Sin Propulsión: Chatas para 85 tons:

Barcasas a empuje tipo galpón p/1000 T.	-	-	-	-
" " " " carga general p/1000 T.	-	-	-	-
" " " " p/piedra arena p/600 T.	-	-	-	-
" " " " livianas p/carga Gene	-	-	-	-
rales para 420 T.	-	-	-	-
" " " " frigorificas para 200 T.	-	-	-	-
" " " " para 400 T.(901,903 a 909)	-	-	10	4.000
Chatas de hierro a devolver a D.M.N.P.	3	680	3	680
" " " " y lanchas de puerto(ex-Del	-	-	-	-
fino)	-	-	-	-
Barcasas de madera para 300 Tons.	8	2.400	21	6.300
" " " " 500 Tons.	-	-	27	3.500
	11	3.080	41	14.480

REOLCADORES**De Empuje:**

Para navegación fluvial
Para navegación portuaria.

De Tiro:

Cantidad	HP.	Cantidad	HP
-	-	-	-
-	-	-	-
5	1.200	10	3.50
5	1.200	10	3.50

EMBARCACIONES AUXILIARES

Antenas, Cisternas, Estaciones, Grúas
botantes y Lanchas cruceros, etc.

- - - -

RENDIMIENTO PLUVIAL

EN SERVICIO AL 31 DE DICIEMBRE DE CADA AÑO

1946		1947		1948		1949	
Cantidad	Capac. Ton.	Cantidad	Capac. Ton.	Cantidad	Capac. Ton.	Cantidad	Capac. Ton.
-	-	-	-	1	2.500	1	2.500
-	-	-	-	4	4.000	8	8.000
1	2.500	1	2.500	1	2.500	-	-
2	2.000	2	2.000	2	2.000	-	-
3	1.050	3	1.050	4	1.400	-	-
1	300	1	300	1	300	6	3.350
1	120	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	690	1	600
12	4.800	14	5.600	14	5.600	6	2.400
-	-	-	-	5	900	5	900
4	150	1	150	-	-	-	-
-	-	-	-	1	150	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
21	10.920	22	11.600	34	20.040	27	17.750
-	-	-	-	-	-	4	340
-	-	-	-	-	-	5	5.000
-	-	-	-	10	10.000	19	19.000
-	-	2	1.200	8	4.800	14	8.400
-	-	-	-	2	840	1	420
-	-	-	-	-	-	2	400
10	4.000	8	3.200	8	3.200	16	6.400
4	930	3	600	-	-	-	-
5	1.900	5	1.900	5	1.900	3	1.500
21	6.300	21	6.300	21	6.300	19	5.700
8	4.000	8	4.000	8	4.000	8	4.000
48	17.130	47	17.280	62	31.040	91	51.160
Cantidad	HP	Cantidad	HP	Cantidad	HP	Cantidad	HP
-	-	2	1.320	6	4.240	10	6.040
-	-	-	-	5	1.500	-	-
12	4.400	13	3.530	13	4.080	14	3.830
12	4.400	15	4.850	26	9.820	24	9.870
-	-	8	-	12	-	12	-

Se agregan a continuación tres cuadros individualizados bajo los números II -III y IV que corresponden respectivamente a:

- II - Man tel Flotante y capacidad de embarcaciones en servicio al 31 de diciembre de cada año;
- III - Detalle de las embarcaciones existentes al 31 de diciembre de 1949, debidamente individualizadas con sus características respectivas;
- IV - Cantidad, característica y tonelaje de las embarcaciones en montaje, construcción o en trámite de adquisición a esa misma fecha.-

A través del Cuadro II puede apreciarse el incremento constante del plantel flotante del Organismo estudiado.-

CUADRO Nº II

ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIAL
EMBARCACIONES QUE INTEGRAN SU PLANTEL AL 31 DE DI-
CIEMBRE DE 1949

<u>BUQUES DE CARGA</u>	<u>Can-</u> <u>tidad</u>	<u>Toneladas</u> <u>de</u> <u>carga</u>
<u>Autopropulsores:</u>		
Buques a motor: 376-B (2.500 tn.).....	1	2.500
Vapores: 311-B y 312-B (1.000 tn.); 319-B; 320-B y 324-B (350 tn.) y 321-B (300 tn.).....	6	3.350
Motonaves: 940 a 943 y 946 a 949 (1.000 tn.).....	8	8.000
Buque tanque: 384-B (600 tn.).....	1	600
Barcazas a motor: 901/2, 907, 910, 915 y 919.....	6	2.400
Buques a motor Alto Paraná: 870 a 872- 874/5 (180 tn.).....	5	900
<u>Totales.....</u>	<u>27</u>	<u>17.750</u>

Sin propulsión:

Barcazas galpón: 1080/4 (1.000 tn.)....	5	5.000
Barcazas carga general: 1150/67 y 1177 (1.000 tn.).....	19	19.000
Barcazas p/pedregullo: 1050/63 (600 tn.)	14	8.400
Barcazas livianas carga general: 1185 (420 tn.).....	1	420
Barcazas metálicas: 903/6-908/9-911/14- 916/18-920/2 (400 tn.).....	16	6.400
Chatas de hierro: 1022 a 1024 (500 tn.)	3	1.500
Lanchas de puerto: Primera y Quinta (200 tn.).....	2	400
Barcazas de madera: 1026 a 1033 (500 tn.)	8	4.000
Barcazas de madera: 1002/12-1014/21 (300 tn.).....	19	5.700
Chatas de hierro Alto Paraná: 850/3 (85 tn.).....	4	340
<u>Totales: ...</u>	<u>91</u>	<u>51.160</u>

Remolcadores:De empuje:

		<u>HP</u>
"4 de Junio" (304-R).....	1	720
"17 de octubre" (307-R) e Ing. Spitz (308-R).....	2	1.520
"Río Paraná" (305-R) y "Río Uruguay" (306-R).....	2	2.000
301-R.....	1	600
320-R al 322-R y 331-R.....	4	1.200

De tiro:

112-B y 203-B (250 HP y 150 HP).....	2	400
71-B.....	1	300
359-R.....	1	150
350-R.....	1	220
350-R al 353-R (Tanac).....	4	960
354-R al 356-R (Canada).....	3	1.050
357-R (350 HP) y 358-R (400 HP).....	2	750
<u>Totales:....</u>	<u>24</u>	<u>9.870</u>

Auxiliares y Pontones:

Pontones petroleros: 1220 a 1224 (231 mc-190 t).....	5
Pontones petroleros: 1226 y 1227 (96 mc. 90 t.).....	2
Pontón arenero con grúa y balde automá- tico: 103-C y 309-A.....	2
Pontón grúa p/rollizos: 580-A.....	1
Estaciones fluviales: 1260 y 1261.....	2
<u>Totales:</u>	<u>12</u>

---000---

CUADRO IIIADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIALEMBARCACIONES EN MONTAJE, CONSTRUCCION O EN TRAMITE
DE ADQUISICION

<u>Buques de carga</u>		<u>Canti-</u>	<u>Toneladas</u>
<u>Autopropulsores:</u>	<u>dad</u>		
Buques a motor: 2.500 tn. (LST).....	2	5.000	
Motoneves: 1.000 tn. (SATIC).....	4	4.000	
Motonaves: 1.000 tn. (ELMI FANO).....	4	4.000	
Para ganado: 150 tn. (LCT).....	1	150	
<u>Totales:...</u>	<u>11</u>	<u>13.150</u>	
<u>Sin propulsión:</u>			
Barcazas galpón: 1085/9 (1.000 tn.)...	5	5.000	
Barcazas carga general: 1168 al 1176 y 1178/84 (1.000 tn.).....	16	16.000	
Barcazas livianas carga general: 1186/ 7 (420 tn.).....	2	840	
Barcazas p/líquidos o frigoríficas de 400 tn.....	4	1.600	
Barcazas p/líquidos o frigoríficas de 200 tn.....	9	1.800	
<u>Totales:...</u>	<u>36</u>	<u>25.240</u>	
<u>Remolcadores</u>			
<u>De empuje:</u>	<u>Cant.</u>	<u>HP</u>	
Mulitas a nafta: 323 al 330-R (300 HP)	8	2.400	
De 900 HP. (DNCPVN).....	2	1.800	
De puerto (licitando).....	8	1.840	
<u>De tiro:</u>			
De poco calado, 150 HP (DNCPVN).....	1	150	
<u>Totales:..</u>	<u>19</u>	<u>6.190</u>	
<u>Embarcaciones auxiliares:</u>			
Lanchas cruceros.....	8		
<u>Totales:..</u>	<u>8</u>		

CUADRO IVADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIALPLANTIL N. 31 DE DICIEMBRE DE 1949

Buques autopropulsores:	27	con 17.750 tons. capac. carga
Buques sin propulsión:	<u>91</u>	" 51.160 " " "
Total:	<u>118</u>	" 68.910 " " "
Remolcadores:	24	con 9.870 HP. de potencia.
Auxiliares y Pontones:	<u>12</u>	
Total:	<u>36</u>	
<u>TOTAL GENERAL:</u>	<u>154</u>	<u>DESPLAZAMIENTO TOTAL: 104.000 TN</u>

-000-

EMBARCACIONES QUE AUMENTARÁN EL ACTUAL PLANTIL

Buques autopropulsores:	11	con 13.150 tons. capac. carga
Buques sin propulsión:	<u>36</u>	" 25.240 " " "
Total:	<u>47</u>	" 38.390 " " "
Remolcadores:	19	con 6.190 HP. de potencia.
Lanchas p/inspección:	<u>8</u>	
	<u>27</u>	
<u>TOTAL GENERAL:</u>	<u>74</u>	<u>DESPLAZAMIENTO TOTAL: 66.000 TN</u>

DESPLAZAMIENTO TOTAL

<u>PLANTIL DEFINITIVO:</u>	<u>228</u>	<u>DEFINITIVO:</u>	<u>170.000 TN</u>
----------------------------	------------	--------------------	-------------------

-000-

El tráfico ferrofluvial:

La situación geográfica de nuestros ríos se presta admirablemente para la realización de tráficos ferrofluviales combinados, cuyo desarrollo será de suma trascendencia.- En efecto, ello permitirá reducir el recorrido de los vagones, logrando una mayor movilización de mercaderías y evitando su almacenamiento mediante un mejor aprovechamiento de los vagones.- Hará posible, por otra parte, una gran economía de combustible, ya que el transporte terrestre a grandes distancias mediante el ferrocarril, requiere la utilización de cantidades de combustibles muy superiores a las necesidades para el servicio combinado ferrofluvial.-

Actualmente llegan a esta Capital por medio del servicio aludido, grandes cantidades de leña, azúcar, etc., provenientes del interior del país, que son transportadas a los puertos de Santa Fé, Barranqueras, etc. por ferrocarril, para ser entregadas allí a la Flota Fluvial.- Si se tiene en cuenta que en una sola barcaza entran 40 vagones de leña y que en consecuencia un solo convoy de seis barcasas puede transportar tanto como 240 vagones de aquel combustible, se comprenderá la enorme conveniencia que existe para la implantación de nuevos tráficos ferrofluviales y en la intensificación de los existentes.-

Debe agregarse como complemento de lo expuesto, que la Flota Fluvial del Estado ha venido cumpliendo satisfactoriamente sus servicios, y a medida que aumenten sus efectivos y sus zonas de influencia, dejará sentir sus efectos benéficos para los productores, consumidores, y en general para la economía nacional.-

Es necesario destacar la necesidad de re-
ver algunas disposiciones de Aduana, así como las con-
tenidas en el Digesto Marítimo y Fluvial, que inciden
en perjuicio del mejor rendimiento de la explotación,
en virtud de que aquellas reglamentaciones no contem-
porizan con los actuales sistemas de navegación ni con
la evolución técnica experimentada en los últimos años
en cuanto atañe a la materia que tratamos.-

Otros sistemas de remolque.- La propulsión con el
"Harbormaster".-

Este sistema de propulsión comenzó a apli-
carse en los Estados Unidos desde algunos años antes
de la pasada guerra.- Al comenzar las hostilidades, el
Gobierno del país del Norte encargó a la Compañía Mu-
rray & Tregurtha, primera en realizar los ensayos pa-
ra la aplicación del sistema, la propulsión de embar-
caciones de tamaños considerables, mediante la aplica-
ción de gigantes motores de fuera de borda.-

El propulsor se halla dotado en términos
generales, de un motor diesel o de nafta, según el ta-
maño, que acciona un eje vertical mediante un acopla-
miento especial.- Presenta varias ventajas de carácter
técnico, tales como su gran maniobrabilidad, pues la
hélice de que está dotado puede girarse en 360° (gra-
dos) alrededor de su eje vertical, eliminando con ello
la instalación de timón.- De tal modo, la potencia del
motor puede ser utilizada en cualquier dirección.- Otra
de las ventajas del sistema, es que permite efectuar
la marcha atrás con un máximo de empuje ya que traba-
jan siempre las caras activas de las palas de la héli-
ce.- El tecnicismo de su construcción le permite sal-
var cualquier obstáculo en la marcha, por cuanto la
posición vertical del eje se mantiene con una chaveta
de corte. Cuando la protección de la hélice toca fon-

do o choca con algún obstáculo, se corta la chaveta y se levanta el eje, volviendo automáticamente al mismo a su posición original una vez salvado el escollo.-

El sistema une la ventaja de ser aplicable en aguas poco profundas, pero con preferencia en caminos rectos.- No ha sido aplicado en nuestros ríos en razón de sus sinuosidades, habiéndose optado por tales circunstancias por el sistema ya comentado de remolque a empuje.-

Nota: Los datos técnicos del comentario precedente, han sido obtenidos del artículo publicado por G.E.Landau en la revista Navitecnia.-

El Tren Fluvial "Westphal" (Sistema Oruga):

Del artículo publicado por el Ingeniero D.Conrado Bohrat en la revista "Navitecnia", extraemos las características más salientes de este sistema de remolque.-

Fué aplicado por Alemania durante la guerra, debiendo su nombre al Ingeniero D.E.Westphal, asimilándose en su forma a una oruga por lo que se le denominó por analogía, sistema "oruga".-

Cuando los aviadores aliados llevaron durante la guerra algunos ataques al corazón de Alemania, observaron ocasionalmente desde la altura, un tipo de barco con características extrañas y desconocidas navegando por ríos y canales con notable agilidad, que tomaba curvas cerradas no obstante su longitud, que excedía los 200 metros.-

Cuando en una oportunidad, consiguieron hacer blanco en el medio de una de esas embarcaciones, observaron, al volver sobre el lugar, que la "oruga" seguía flotando, dividida en dos partes, navegando cada una de ellas por sus propios medios.-

Cuando más adelante se produjo la ocupación alemana, pudieron conocerse las características técnicas de esta rara embarcación, denominada "Westphal Floss" como dijimos en atención a su inventor.-

Consistía esencialmente en dotar al convoy de dos remolcadores, uno de ellos en la proa, y en la popa el otro.- El remolcador de proa tenía dos motores diesel que mediante reductor y cambio de marcha, accionaban las dos hélices instaladas en sendos túneles, especie de caños, curvados, que tomaban el agua en sentido longitudinal a proa, y la despedían en forma oblicua hacia los costados.- De tal modo, las hélices "tragaban" el agua que se formaba alrededor de la proa, y al despedirla producían un vacío en los costados, reduciendo considerablemente el rozamiento total.-

En cuanto al remolcador de popa, fué construido en su origen con las mismas características técnicas del de proa, solo que se hallaba acoplado a la "oruga" mediante un corto gancho que permitía un pequeño desvío lateral, a diferencia del de aquel, cuyo conexión al tren de carga era completamente rígida y maniobraba únicamente con su hélice de eje giratoria.-

Para hacer navegar el "caño de carga" que es en realidad el sistema de túneles a que nos hemos referido precedentemente, se acoplan tres unidades, una al lado de la otra, y luego, estos juegos triples se unen en fila hasta formar un convoy de 24 caños.- A esta "oruga" se le coloca una cabeza y una cola: los dos remolcadores, uno de tracción y de empuje el otro.- El conjunto tiene una extensión total de 222 metros y una capacidad normal de carga de 3.000 tone-

ladas.-

Los "caños de carga" están unidos entre sí con simples lingas de cable de acero y frailes provistos de un pasador de seguridad.- De tal modo, el convoy puede maniobrar con toda facilidad, tomando curvas muy cerradas; puede navegar en un círculo tan reducido que la proa toca la popa.- Puede navegar en canales muy angostos, en puertos de mucho movimiento o en pases de mucha correntada.- El capitán es el timonel de la proa, que se comunica con su compañero mediante un sencillo sistema de señales.-

A pesar de las ventajosas características enunciadas con respecto al sistema "oruga", su aplicación en nuestro país resultaría antieconómica en razón de que el volumen de nuestros transportes es más reducido y el tipo de cargo más variado; además, pocas industrias o armadores podrían soportar el alto costo de instalaciones portuarias para levantar y volcar un tonelaje reducido.- Por ello es que habría que efectuar una adaptación del sistema básico según las condiciones y características de nuestro país.-

Con lo expuesto, damos por terminado lo referente a sistemas de remolque, insertándose a continuación algunas fotografías sobre la propulsión con el "Harbormaster" y el Tren Fluvial "Neutphal".-

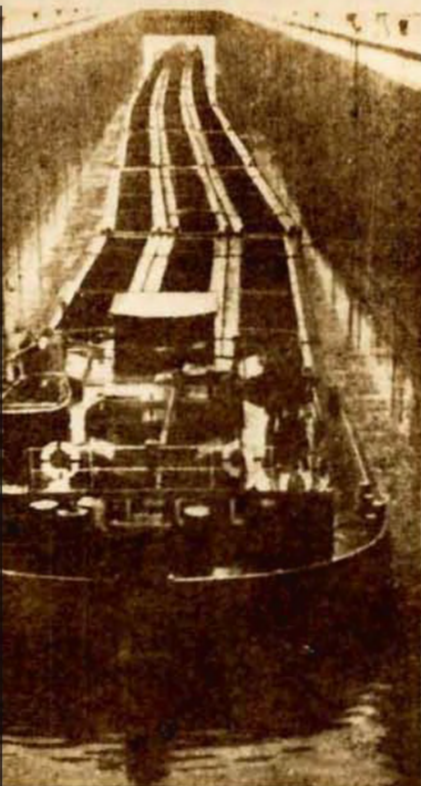


FIGURA 1

"Westphal Flore" entrando en la esclusa.

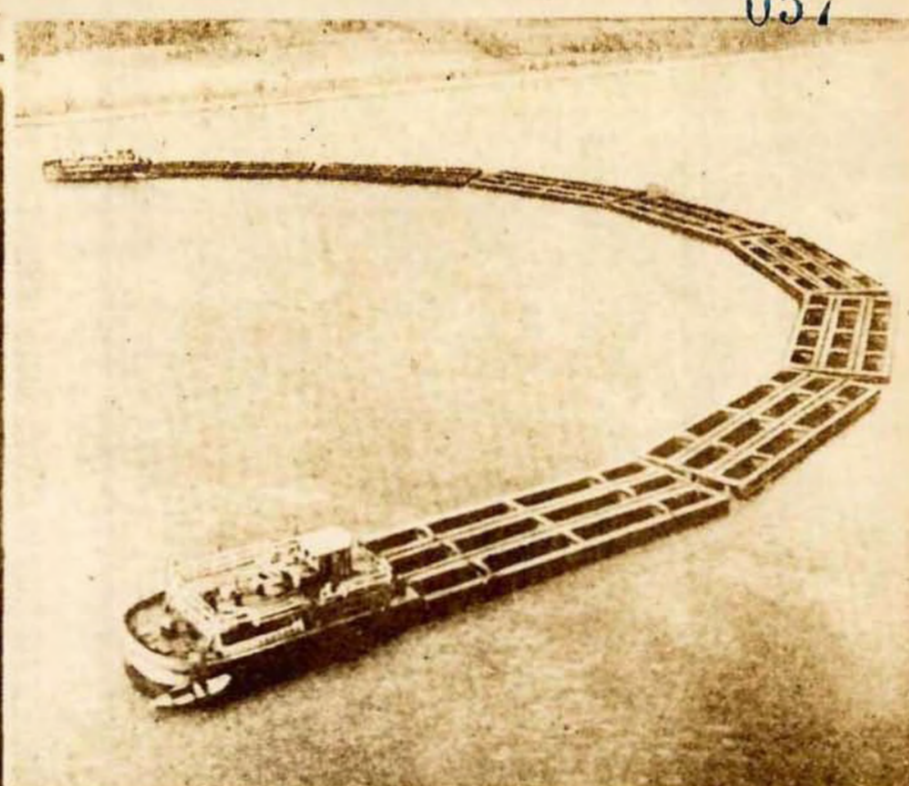


FIGURA 2

Tomando curvas retradas con las linguas semiabiertas

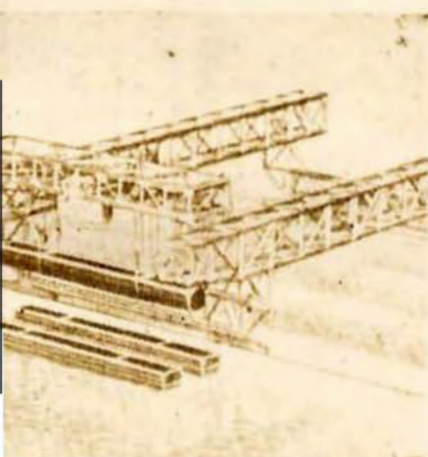
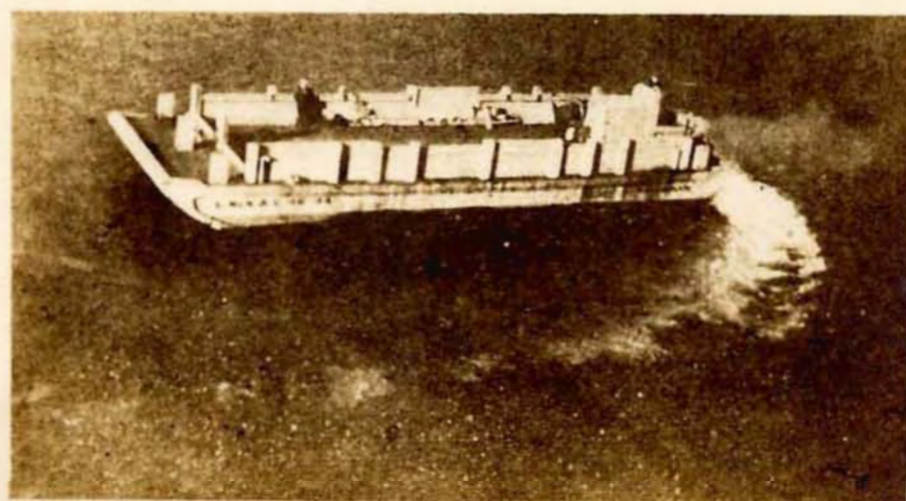


FIGURA 3

Ma de descarga para los recipientes



fig.4 Un "Westphal Flore" navegando



En el grabado se pueden apreciar las cualidades evolutivas de una embarcación equipada con el harbormaster

CAPITULO III

PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO.

TRABAJO Y PESO DE LA CARGA
TRANSPORTADA POR RUTA Y POR
TRAMO FLUVIAL.

FLETES UNITARIOS COBRADOS
POR TONELADA-KILOMETRO TRANS-
PORTADA.

-----000-----

CAPITULO III

PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO. TRABAJO Y PESO DE LA CARGA TRANSPORTADA POR RUTA Y TRAMO FLUVIAL

Como ya expresáramos en otra parte de este trabajo, los servicios iniciales del transporte fluvial abarcaban la zona de influencia de los ríos Paraná y Paraguay.- El tráfico se desarrollaba en sentido ascendente y descendente, abarcando desde el Puerto de Buenos Aires hasta la confluencia del río Paraguay para el primero de ellos, en tanto que para el segundo se extendía desde este último punto hasta Formosa.-

Para el tráfico descendente, el del río Paraná se extendía hasta río Santiago, en tanto que el del río Paraguay volvía hasta la confluencia, pasando por Bermejo y Las Palmas.-

Para el período comprendido entre la fecha de iniciación de los servicios, vale decir en mayo de 1944, y el 31 de diciembre del mismo año (8 meses aproximadamente), el tráfico del río Paraná en su sentido ascendente totalizó 1.242 kilómetros de longitud de tramo con más de 3.389.000 toneladas kilómetros.- Estas cifras fueron superadas en el tráfico de sentido descendente ya que alcanzaron a 1.296 kilómetros de longitud y 10.713.200 toneladas kilómetros, respectivamente.-

Las cifras consignadas fueron incrementándose de año en año, tal como puede apreciarse en los cuadros insertos en este Capítulo, para 1948 y 1949, como consecuencia del mayor radio de acción de la flota, el incremento de su plantel flotante y la aplicación de sistemas combinados de tráfico ferrofluvial.-

Las cifras mayores fueron obtenidas para el tráfico del Río de la Plata y Río Paraná, en el cual

se ha totalizado para el año 1948 la cifra de 1.928 kilómetros de longitud de tramo con 64.704,2 millares de toneladas kilómetros para el sentido ascendente, y 1.852; 116.432,6 respectivamente para el tráfico descendente.-

En el año 1949 tales cifras se elevaron respectivamente a:

Tráfico ascendente: 2.170 kilómetros de longitud de tramo; 89.630,9 mills.de tons-kil.

Tráfico descendente: 1.900 kilómetros de longitud de tramo; 246.050,3 millares de toneladas kilómetro;

A continuación se incluyen tres cuadros correspondientes a los años 1944 (8 meses), 1948 y 1949, con el detalle de: Puertos de origen y destino, Peso en toneladas de las mercaderías embarcadas, desembarcadas y saldo por tramo, Tráfico por tramo, Kilómetros de longitud de tramo y toneladas kilómetro transportadas.-

Se incluyen también dos croquis sobre itinerarios y peso de mercaderías transportadas, correspondientes a los años 1946 y 1947, abarcando los ríos de La Plata, Paraná, Uruguay y Paraguay respectivamente.-

PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO. TRABAJO Y PESO DE LA CARGA TRANSPORTADA

POR RUTA Y POR TRAMO FLUVIAL

15/5/1944 al 31/12/1944

P U E R T O S	PESO EN KILOS				Kms. Long. Tramo	Millares de TON. KM.
	Embarcado	Desembarcado	Saldo	Tráfico p/tramos		
	+	-				
<u>RIO PARANA-Tráfico ascendente</u>						
Buenos Aires	2.050,019	-	+2.050,019	2.050,019	125	256,3
Conf.Rio Uruguay	-	-	-	2.050,019	227	465,4
San Nicolás	-	12,376	- 12,376	2.037,643	63	139,6
Rosario	765,754	597,790	+ 167,964	2.205,607	20	44,1
Borghi	31,379	19,380	+ 12,499	2.218,106	93	206,3
Diamante	229,636	-	+ 229,636	2.447,792	57	139,6
Santa Fé	1.131,030	0,023	+1.131,007	3.578,799	11	39,4
Paraná	233,145	354,091	- 65,946	3.512,853	13	63,2
Villa Urquiza	30,000	-	+ 30,000	3.542,853	47	166,5
Brugo	156,369	-	+ 156,369	3.699,222	91	336,7
La Paz	-	80,295	- 80,295	3.618,927	96	347,4
Esquina	-	0,250	- 0,250	3.618,677	118	427,0
Goya	-	354,157	- 354,157	3.264,520	23	75,1
Lavalle	-	70,012	- 70,012	3.194,508	146	466,4
Empedrado	-	154,803	- 154,803	3.039,705	53	176,3
Barranqueras	-	8,241	- 8,241	3.031,464	10	30,4
Corrientes	-	2.725,692	-2.725,692	305,772	34	10,4
Conf.Rio Paraguay	-	305,772	- 305,772			
				<u>SUMA:</u>	<u>1.242</u>	<u>3.389,1</u>

RIO PARAGUAY-Tráfico ascendente

Conf. Río Paraguay	305,772	-	+	305,772	305,772	206	63,0
Fernosa	-	305,772	-	305,772	-		
<u>SUMA:</u>						<u>206</u>	<u>63,0</u>

RIO PARAGUAY-Tráfico Descendente

Fernosa	377,930	-	+	377,930	377,930	143	54,1
Bermejo	194,845	-	+	194,845	572,925	40	22,9
Las Palmas	172,190	-	+	172,190	745,015	23	17,1
Conf. Río Paraguay	-	745,015	-	745,015			
<u>SUMA:</u>						<u>206</u>	<u>94,1</u>

RIO PARANA-Tráfico Descendente

Conf. Río Paraguay	745,015	-	+	745,015	745,015	34	25,3
Corrientes	4.440,060	-	+	4.440,060	5.135,075	10	51,9
Barranqueras	647,630	-	+	647,630	5,832,705	53	338,3
Empedrado	1.301,035	-	+	1.301,035	7.133,740	83	592,1
Bella Vista	30,450	-	+	30,450	7.164,190	63	451,4
Lavalle	565,208	-	+	565,208	7.729,398	46	355,6
Reconquista	-	0,409	-	0,409	7.722,989	191	1.476,2
La Paz	749,400	-	+	749,400	8.478,389	156	1.322,6
Paraná	779,633	125,519	+	654,164	9.132,553	181	1.653,0
Rosario	2.019,611	646,931	+	1.372,680	10.505,183	143	1.502,3
San Pedro	31,400	-	+	31,400	10.536,583	277	2.918,6
Buenos Aires	-	10.056,582	-	10.056,583	430,000	54	25,9
Río Santiago	-	430,000	-	430,000			
<u>SUMA:</u>						<u>1.296</u>	<u>10.713,2</u>

PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO. TRABAJO Y PESO DE LA CARGA TRANSPORTADAPOR RUTA Y POR TRAMO FLUVIAL

Período: 1º de enero al 31 de diciembre de 1948

<u>P U E R T O S</u>	<u>PESO EN TONELADAS</u>				<u>KMS. LONG. TRAMO</u>	<u>Millares de TON. KM.</u>
	<u>Embarcado</u>	<u>Desembarcado</u>	<u>Saldo</u>	<u>Tráfico N.º TONEL.</u>		

DELTA Y RIO DE LA PLATA-Tráfico ascendente

La Plata	1.427,5	—	+ 1.427,5			
Buenos Aires	6.737,5	1.427,5	+ 5.310,0	1.427,5	55	73,5
San Fernando	—	4.000,0	- 4.000,0	6.737,5	23	123,6
Tigre	—	2.737,5	- 2.737,5	2.737,5	4	11,0
				<u>SUMA:</u>	<u>87</u>	<u>273,1</u>

RIO DE LA PLATA Y PARANA-Tráfico ascendente

Buenos Aires	61.536,9	—	+61.536,9			
C.R. Uruguay	(8.064,7)	(10.309,8)	-2.245,1	61.536,9	125	7.692,1
Ramallo	—	700,9	- 700,9	59.291,8	200	11.859,6
San Nicolás	—	200,0	- 200,0	58.590,9	27	1.532,0
V. Constitución	—	3.466,9	- 3.466,9	58.390,9	15	875,9
Resario	4.574,5	7.255,8	-2.681,3	54.924,0	53	2.911,0
Borghi	457,5	137,8	+ 320,0	52.242,7	20	1.044,9
San Lorenzo	9.062,9	25,2	+ 9.037,7	52.562,7	8	262,8
Diamante	—	457,5	- 457,5	61.600,4	32	5.499,3
Santa Fé	7.066,4	21.799,0	-14.732,6	61.142,9	37	3.425,1
Bajada Grande	—	704,3	- 704,3	46.409,3	8	232,0
Paraná	4.329,4	2.793,1	+ 2.036,3	45.705,0	6	274,2

Esquina	0,4	1.388,9	- 1.388,8	46.364,6	98	4.404,6
Rocanquista	828,1	2.400,0	- 1.871,9	44.482,6	23	1.023,3
Goya	--	2.075,4	- 2.075,4	42.417,2	23	975,6
Levalle	--	712,6	- 712,6	41.704,6	63	2.627,4
Bella Vista	--	731,1	- 731,1	40.973,5	83	3.400,8
Empedrado	--	1.068,0	- 1.068,0	39.905,6	88	2.314,5
Barranqueras	1.045,5	8.774,4	- 8.267,9	31.537,6	10	315,4
Corrientes	679,5	23.078,4	-22.393,9	9.143,7	34	310,9
Conf.R.Paraguay	--	(3.930,9)	- 3.930,9	5.812,8	37	192,9
Itati	--	299,3	- 299,3	4.913,0	101	496,2
Itá-Ibaté	--	564,4	- 564,4	4.345,6	75	326,1
Itussingó	3,0	413,1	- 410,1	3.933,6	18	59,1
Salto Appé	--	3,0	- 3,0	3.030,5	113	444,1
Posadas	304,2	3.325,6	- 3.521,4	400,1	345	141,1
Iguazú	--	407,1	- 400,1			
				SUMA:	1.928	64.704,2

RIO PARAGUAY-Tráfico Ascendente

Conf.Rio Paraguay	(3.930,9)	--	+ 3.930,9	3.930,9	206	809,3
Formosa	--	2.933,3	- 2.933,3	992,6	167	165,9
Pilcomayo	--	902,6	- 902,6			
				SUMA:	373	975,6

RIO URUGUAY-Tráfico Ascendente

Conf.Rio Uruguay	(Dese. 3.039,3) Ass. 10.309,3)	--	+13.399,1	13.399,1	126	1.674,9
------------------	-----------------------------------	----	-----------	----------	-----	---------

P U E R T O S	PESO EN TONELADAS				KMS. LONG. TRAMO	Millares de TON. KM.
	Embarcado	Desembarcado	Saldo	Tráfico D. Grupos		
Gualeguaychí	--	1.479,6	-1.479,6	11.919,8	72	859,2
C.del Uruguay	--	7.935,3	-7.935,3	4.034,2	33	133,1
Colón	--	1.244,2	-1.244,2	2.790,0	106	295,7
Yuquerí	--	41,6	-41,6	2.743,4	7	19,2
Concordia	--	2.743,4				
				SUMA:	<u>343</u>	<u>2.931,1</u>
RIO URUGUAY-Tráfico descendente						
Concordia	1.344,3	--	+1.344,3	1.344,3	7	9,4
Yuquerí	896,2	--	+ 896,2	2.240,5	106	237,5
Colón	129,4	--	+ 129,4	2.369,9	33	79,2
C.del Uruguay	34.315,0	--	+34.315,0	87.134,9	23	2.179,6
Campichuelo	650,0	--	+650,0	87.374,9	47	4.128,2
Gualeguaychí	5.213,8	--	+5.213,8	93.048,7	125	11.631,1
Conf.R.Uruguay	--	(Asc. 3.034,7) (Desc. 34.934,0)	-33.048,7			
				SUMA:	<u>343</u>	<u>13.254,0</u>
RIO PARAGUAY-Tráfico descendente						
Asunción	523,2	--	+ 523,2	523,2	15	7,8
Pilcomayo	234,9	--	+ 234,9	758,1	147	136,5
Fernosa	815,3	1,1	+ 815,2	1.573,3	153	287,9
Las Palmas	300,0	--	+ 300,0	1.873,3	23	43,1
Conf.R.Paraguay	--	(1.873,3)	-1.873,3			
				SUMA:	<u>308</u>	<u>464,4</u>

Victoria	131,6	--	+ 131,6	270,7	19	3,1
Eldorado	527,9	--	+ 527,9	402,3	10	4,0
Maranjito	43,3	--	+ 43,3	930,8	112	104,2
Santo Pipó	202,5	--	+ 202,5	979,0	27	26,4
Santa Ana	2.496,6	--	+2.496,6	1.181,5	47	55,5
Gramajo	1.052,3	--	+1.052,3	3.673,1	32	117,7
Posadas	4.816,3	--	+4.816,3	4.730,4	7	33,1
Júpiter	530,3	--	+ 530,3	9.546,7	93	887,8
Ituzaingo	222,4	--	+ 222,4	10.127,0	35	354,4
Itá-Ibaté	133,0	--	+ 133,0	10.349,4	76	776,2
Itatí	1.192,0	--	+1.192,0	10.482,4	101	1.068,7
Isla Cerrito	40,0	--	+40,0	11.674,4	37	432,0
Conf.R.Paraguay	(1.873,3)	--	+1.873,3	11.714,4	0	--
Corrientes	5.613,4	626,3	+4.984,1	13.587,7	34	462,0
Barranqueras	29.991,4	2.387,4	+27.604,0	13.571,8	10	185,7
Empedrado	5.643,7	--	+ 5.643,7	46.175,8	58	2.572,2
Bella Vista	109,7	--	+ 109,7	51.919,5	53	4.301,0
Lavalle	461,3	--	+ 461,3	51.929,2	63	3.271,5
Coya	2.521,1	--	+2.521,1	52.391,0	23	1.295,0
Reconquista	141,7	--	+ 141,7	54.912,1	23	1.253,0
Esquina	320,2	--	+ 320,2	55.053,8	95	5.230,1
Riocho Espinillo	139,3	--	+ 139,3	56.374,0	45	2.491,8
				56.513,3	51	2.831,2

<u>P U E R T O S</u>	PESO EN TONELADAS				KMS. LONG. TRAMO	Millares de TON. KM.
	Embarcado	Desembarcado	Saldo	Tráfico p/tramos		
La Paz	2.506,9	--	+2.506,9	58.020,2	156	9.051,2
Paraná	3.645,8	1.704,6	+1.941,2	59.961,4	6	359,8
Bajada Grande	300,0	--	+ 300,0	60.261,4	5	301,3
Santa Fé	39.258,7	69,8	+39.188,9	90.450,2	57	5.668,7
Diamante	15.160,8	--	+15.160,8	114.611,1	51	5.845,2
Gaboto	2.275,0	--	+2.275,0	116.886,1	35	4.091,0
San Martín	709,4	--	+709,4	117.595,5	2	235,2
San Lorenzo	--	2.034,4	-2.034,4	115.561,1	5	577,8
Borghi	--	823,6	- 823,6	114.737,5	5	573,7
Juan Ortíz	--	260,0	- 260,0	114.477,5	15	1.717,2
Rosario	3.709,6	11.268,9	-7.559,3	106.918,2	68	7.270,4
San Nicolás	--	208,0	-208,0	106.710,2	21	2.240,9
Pto. Ruiz	1.412,9	--	+ 1.412,9	108.123,1	176	19.029,7
Pna.Guard B.Miní	--	11,5	-11,5	108.111,6	30	3.243,3
Conf.R.Uruguay	(84.984,0)	3.089,3	+81.894,7	190.003,3	8	950,0
Carmelo	11.799,6	--	+11.799,6	201.205,9	38	7.042,9

Conchillas	39.641,7	--	+39.641,7	241.447,6	34	8.209,2
Colonia	297,3	--	+ 297,3	241.744,9	11	2.659,2
Intersección				237.795,1	40	9.511,8
a Buenos Aires	--	237.795,1	--	3.949,8	15	59,2
a La Plata	--	3.949,8	--			
			<u>SUMA :</u>	<u>1.852</u>	<u>116.432,6</u>	

DELTA Y RIO DE LA PLATA-Tráfico descendente

Pná Guazú B.Miní	32.505,1	--	+32.505,1	32.505,1	100	3.250,5
Buenos Aires	323,5	32.104,1	-31.780,6	724,5	55	39,8
La Plata	--	724,5	-724,5			
			<u>SUMA :</u>	<u>155</u>	<u>3.290,3</u>	

R E S U M E N

DELTA Y RIO DE LA PLATA-Tráfico ascendente.....	87	278,1
RIO DE LA PLATA Y PARANA-Tráfico ascendente.....	1.928	64.704,2
RIO PARAGUAY-Tráfico ascendente.....	373	975,6
RIO URUGUAY-Tráfico ascendente.....	343	2.981,1
RIO URUGUAY-Tráfico descendente.....	343	18.264,0
RIO PARAGUAY-Tráfico descendente.....	388	465,4
RIO DE LA PLATA Y PARANA.....	1.852	116.432,6
DELTA Y RIO DE LA PLATA-Tráfico descendente.....	155	3.290,3
	<u>SUMA :</u>	<u>5.469 207.391,3</u>

POR RUTA Y POR TRAMO FAMILIAL

Período: 1º de enero al 31 diciembre 1949

P U E R T O S	PESO EN TONELADAS				KMS. LONG. RAMO	Millares de TON. KM.
	Embarcado	Desembarcado	Saldo	Tráfico p/tramos		

DELTA Y RIO DE LA PLATA-Tráfico Ascendente

Buenos Aires	8.258,0	--	+8.258,0	8.258,0	30	157,7
Tigre	--	8.258,0	-8.258,0			
				<u>SUMA:</u>	<u>30</u>	<u>157,7</u>

RIO DE LA PLATA Y PARANA-Tráfico Ascendente

Montevideo	300,0	--	--	300,0	220	66,0
La Plata	1.000,0	--	--	1.000,0	20,0	20,0
Buenos Aires	90.023,0	(300,0)	--	90.023,0	40	3.600,9
Intersección				91.023,0	80	7.281,8
Conf. Rio Uruguay	32.001,0	12.005,0	+12.906,0	110.929,0	160	17.743,6
San Pedro	--	40,0	- 40,0	110.889,0	70	7.762,2
San Nicolás	--	12.643,0	-12.643,0	98.246,0	20	1.964,9
V. Constitución	--	11.060,0	-11.060,0	87.186,0	80	4.359,3
Rosario	4.109,0	41.067,0	-36.949,0	50.237,0	20	1.004,7
Borghi	--	1.267,0	- 1.267,0	48.961,0	--	--
San Lorenzo	12.072,0	2.333,0	+ 9.699,0	39.260,0	90	3.278,5
Diamante	606,0	1.783,0	- 1.183,0	57.467,0	60	3.448,0
Santa Fé	7.836,0	8.206,0	+ 1.669,0	59.096,0	10	591,0
Empedrado Grande	--	400,0	- 400,0	58.610,0	--	--
Paraná	8.079,0	2.339,0	+ 2.240,0	60.850,0	160	9.736,0
La Paz	--	1.466,0	- 1.466,0	59.384,0	90	5.340,6
Raquina	--	432,0	- 432,0			

Cays	--	1.722,0	- 1.722,0	55.592,0	20	1.111,8
Lavalle	--	427,0	- 427,0	55.185,0	60	3.300,9
Ocampo	241,0	--	+ 241,0	55.408,0	10	584,1
Bella Vista	--	1.557,0	- 1.557,0	53.349,0	80	4.307,9
Empedrado	--	792,0	- 792,0	53.057,0	60	3.183,4
Barranqueras	350,0	15.801,0	-15.351,0	37.706,0	10	377,1
Corrientes	130,0	23.552,0	-23.422,0	9.234,0	30	278,5
Conf.Río Paraguay	200,0	5.351,0	- 5.351,0	4.233,0	40	169,3
Itatí	--	113,0	- 113,0	4.115,0	100	415,8
Itá-Ibaté	--	439,0	- 439,0	3.626,0	80	290,1
Itusmingo	--	564,0	- 564,0	3.062,0	120	367,4
Posadas	--	2.063,0	- 2.063,0	24,0	160	18,0
Puerto Rico	--	1,0	- 1,0	23,0	80	7,4
Victoria	--	27,0	-27,0	66,0	60	4,0
Puerto Benberg	--	53,0	-53,0	8,0	80	0,4
Iguazú	--	3,0	- 3,0			
				<u>SUMA:</u>	<u>2.170</u>	<u>89.630,9</u>

RIO PARAGUAY-Tráfico Ascendente

Conf.Río Paraguay	Asc. 5.351,0 Desc. 90,0	--	+ 5.331,0	5.331,0	80	108,6
Las Palmas	--	105,0	- 105,0	5.226,0	190	992,9
Pernosa	--	4.028,0	- 4.028,0	1.201,0	170	204,2
Pilcomayo	--	1.201,0	- 1.201,0			
				<u>SUMA:</u>	<u>390</u>	<u>1.303,7</u>

P U E R T O S	PESO EN TONELADAS				KMS. LONG. TRAMO	Millares de TON. KM.
	Embarcando	Desembarcando	Saldo	Trafico p/tramos		

RIO URUGUAY-Trafico ascendente

Conf.R. Uruguay	12.095,0	--	+12.095,0	12.095,0	130	1.572,4
Gualeguayachi	--	390,0	- 390,0	11.715,0	70	320,0
C.del Uruguay	--	7.997,0	- 7.997,0	3.713,0	40	148,7
Colón	--	2.514,0	- 2.514,0	1.204,0	110	133,4
Concordia	--	1.204,0	- 1.204,0			
				SUMA:	<u>350</u>	<u>2.573,5</u>

RIO URUGUAY-Trafico descendente

Concordia	1.223,0	--	+ 1.223,0	1.223,0	110	134,5
Colón	1.082,0	--	+ 1.082,0	2.305,0	40	92,2
C.del Uruguay	221.103,0	--	+221.103,0	223.413,0	70	15.638,9
Gualeguayachi	3.939,0	--	+3.939,0	227.402,0	130	29.562,3
Conf.R. Uruguay	--	Asc. 32.001,0 Desc. 195.401,0	-227.402,0			
				SUMA:	<u>350</u>	<u>45.427,9</u>

RIO PARAGUAY-Trafico descendente

V. Concepción	650,0	--	+ 650,0	650,0	320	208,0
Pilcomayo	293,0	--	+ 293,0	943,0	170	180,3
Fernosa	4.420,0	--	+4.420,0	5.263,0	210	1.193,9
Conf.R. Paraguay	--	Asc. 300,0 Desc. 5.103,0	-5.303,0			
				SUMA:	<u>700</u>	<u>1.494,5</u>

RIO DE LA PLATA Y PARANA-Trafico descendente

Bomborg	35,0	--	+ 35,0	35,0	60	5,1
---------	------	----	--------	------	----	-----

Piray	170,0	--	+ 170,0	1.458,0	10	14,6
Laharrague	104,0	--	+ 104,0	1.623,0	--	--
Montecarlo	225,0	--	+ 225,0	1.732,0	10	17,3
Planohada Giralte	71,0	--	+ 71,0	1.957,0	20	39,1
Puerto Rico	330,0	--	+ 330,0	2.029,0	30	60,8
Santo Pipe	361,0	--	+ 361,0	2.617,0	70	183,2
Pto. Maní	351,0	--	+ 351,0	2.972,0	10	29,8
Santa Ana	2.790,0	--	+ 2.790,0	3.329,0	60	189,7
Gramajo	1.587,0	--	+ 1.587,0	6.119,0	10	61,2
Posadas	3.189,0	--	+ 3.189,0	7.706,0	10	77,1
Júpiter	733,0	--	+ 733,0	10.896,0	90	990,6
Ituzmingó	1.460,0	--	+ 1.460,0	11.633,0	30	350,6
Punta Mercedes	112,0	--	+ 112,0	13.143,0	40	825,7
Itá-Ibaté	497,0	--	+ 497,0	13.266,0	40	829,2
Itatá	139,0	120,0	+ 19,0	13.768,0	100	1.376,8
Corazón	330,0	--	+ 330,0	13.771,0	10	137,7
Conf.R.Paraguay	5.163,0	80,0	+ 5.083,0	14.661,0	30	421,8
Rio Ancho	209,0	--	+ 209,0	19.134,0	--	--
Corrientes	12.033,0	1.716,0	+ 10.317,0	19.343,0	20	820,3
Barraqueras	73.010,0	2.733,0	+ 73.277,0	29.660,0	10	296,6
Valencia	--	717,0	- 717,0	102.937,0	10	1.029,4
				102.200,0	60	5.111,0

P U E R T O S	PESO EN TONELADAS				KMS. LONG. TRAMO	Millares de TMS.KM.
	Embarcado +	Desembarcado -	Saldo	Tráfico p/tramo		
Empedrado	867,0	--	+867,0	103.087,0	50	5.184,4
Piracucito	603,0	--	+603,0	103.690,0	30	3.110,7
Bella Vista	162,0	1,0	+167,0	103.887,0	10	1.038,6
Ocampo	--	1,0	1,0	103.953,0	30	2.361,2
Goya	3.238,0	--	+3.238,0	107.094,0	20	2.141,9
Reconquista	1.252,0	--	+1.252,0	103.345,0	100	10.834,6
Esquina	339,0	1,0	338,0	108.634,0	20	9.731,6
La Paz	3.373,0	--	+3.373,0	112.062,0	160	17.929,9
Paraná	5.057,0	--	+5.057,0	117.119,0	--	--
Bajada Grande	9.214,0	--	+9.214,0	126.363,0	10	1.263,6
Santa Fé	17.012,0	1.027,0	+18.935,0	142.349,0	30	4.270,4
La Juanita	323,0	--	+ 323,0	142.676,0	30	4.830,3
Diamante	34.613,0	--	+34.613,0	177.294,0	20	15.955,5
San Lorenzo	5.575,0	5.702,0	+ 173,0	177.467,0	--	--
Berghi	23.693,0	20,0	+23.653,0	211.125,0	20	4.022,5
Rosario	22.579,0	12.624,0	+10.953,0	211.373,0	50	10.569,9
V.Constitución	6.831,0	1.853,0	+ 4.978,0	216.356,0	20	4.327,1
San Nicolás	20.163,0	--	+20.163,0	226.519,0	30	7.095,4

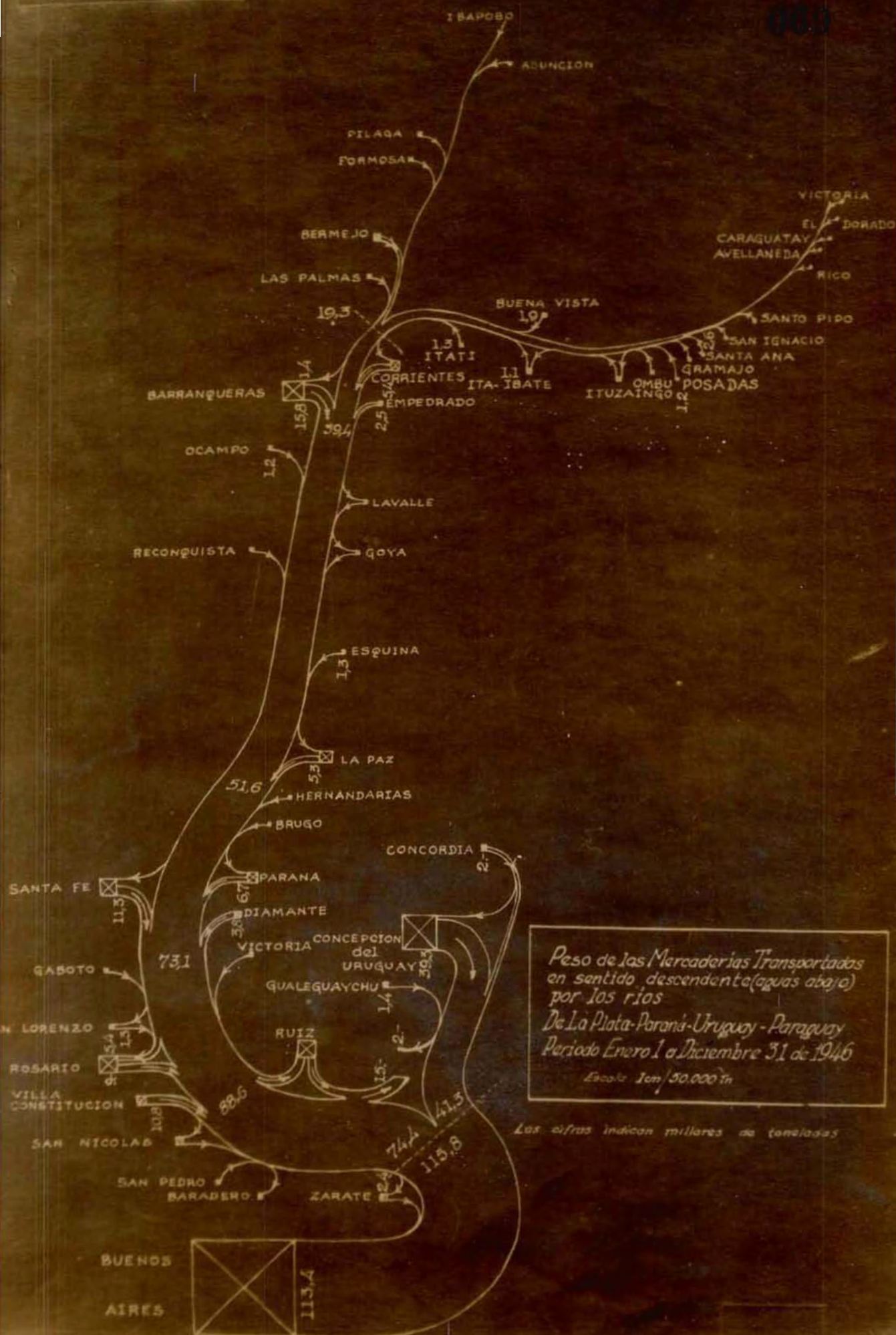
				237.796,0	120	34.835,4
Zarate	--	341,0	- 341,0			
Conf.R.Uruguay	195.401,0	--	+195.401,0	237.454,0	40	11.493,2
Carmelo	5.732,0	--	+5.732,0	432.865,0	--	--
Conchillas	119.017,0	--	+119.017,0	483.637,0	40	19.545,6
Intersección				607.654,0	40	24.306,2
a Buenos Aires	--	604.576,0	--	604.575,0	40	24.183,0
a La Plata	--	3.079,0	--	3.079,0	20	61,6
				<u>SUMA:</u>	<u>1.900</u>	<u>246.050,3</u>

DELTA Y RIO DE LA PLATA-Tráfico descendente

Carabelitas	424,0	--	+ 424,0			
Paraná Cuazú B.Mini	9.912,0	--	+9.912,0	424,0	60	26,4
Buenos Aires	--	10.336,0	- 10.336,0	10.336,0	100	1.033,6
				<u>SUMA:</u>	<u>160</u>	<u>1.059,0</u>

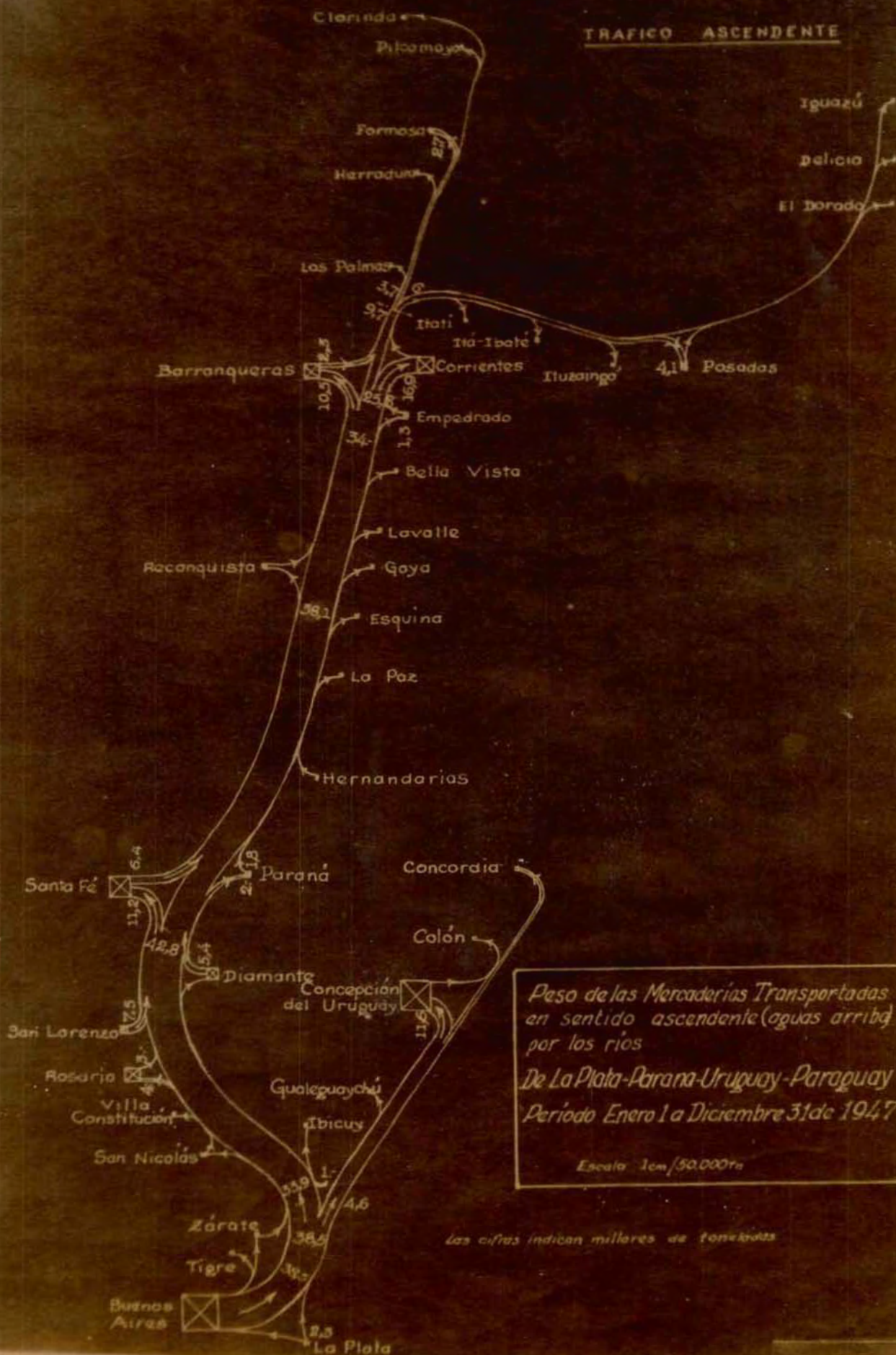
R E S U M E N

DELTA Y RIO DE LA PLATA - Tráfico ascendente.....	30	187,7
RIO DE LA PLATA Y PARANA - Tráfico ascendente.....	2.170	99.630,9
RIO PARAGUAY - Tráfico ascendente.....	380	1.303,7
RIO URUGUAY -Tráfico ascendente.....	350	8.673,6
RIO URUGUAY - Tráfico descendente.....	350	45.427,9
RIO PARAGUAY - Tráfico descendente.....	700	1.494,6
RIO DE LA PLATA Y PARANA - Tráfico descendente.....	1.900	246.050,3
DELTA Y RIO DE LA PLATA - Tráfico descendente.....	160	1.059,0
<u>SUMA TOTAL:</u>	<u>6.040</u>	<u>237.797,5</u>



AÑO 1947

TRAFICO ASCENDENTE



MERCADERÍAS TRANSPORTADAS:Fletes unitarios cobrados.

En el cuadro siguiente, individualizado bajo el B° VI se incluye un detalle de las mercaderías transportadas anualmente desde el mes de mayo de 1944, fecha de iniciación de los servicios hasta 1949, indicándose asimismo el peso-trabajo realizado y los fletes unitarios cobrados por tonelada-kilómetro.-

A través de las cifras consignadas, se observa que durante el año 1949 la cifra mayor en concepto de peso-trabajo realizado ha correspondido al transporte de materiales de construcción que alcanzó a 107.938,7 millares de toneladas-kilómetro de trabajo, cobra un total de 387.797,5 de igual unidad.- En orden de importancia le sigue el transporte de productos agrícolas, con 87.573,1 millares y luego el de productos de Molinea con 78.909,6 millares.-

Obsérvese también como elemento estadístico importante, el incremento constante de las cifras totales anuales que ha pasado de 106.009,7 millares de trabajo-toneladas-kilómetro en 1945, para tomar el primer año completo a 387.797,5 para 1949.- En la misma forma los precios unitarios cobrados por tonelada-kilómetro han pasado de 0,020 en aquel año a 0,035 como valor promedio para 1949.-

A través de estos guarismos se observa el incremento constante de los servicios prestados por la Flota Fluvial, que con consecuencia del aumento que anualmente experimenta su plantel flotante, la más racional utilización de nuestras vías fluviales, la aplicación de servicios combinados ferrefluviales y la introducción de nuevos y ventajosos sistemas, tales como el remolque a empuje.-

COMERCIALIZACION TRANSFRONTADIZA - PESO, TRABAJO REALIZADO Y FIETES UNITARIOS

COMERCIALIZACION	Trabajo Ton. Kms 18-8 al 31-12-944	Flote unitario 31-12-944	Trabajo ton. kms 1-1-45 al 31-12-45	Flote unitario 31-12-45	Trabajo Ton. Kms. 1 9 4 6	Flote unitario
Prod. Agrícolas.	1.001,4	0,019	27.510,4	0,032	41.359,2	0,029
Maderas.	2.167,6	0,016	19.121,5	0,012	14.957,1	0,022
P. de Molinos.	1.341,8	0,016	7.894,6	0,013	12.434,9	0,012
Tortas, aceites, etc.	0,0	0,028	5.062,6	0,016	5.848,6	0,012
Metalos.	1.540,7	0,016	6.006,7	0,016	3.147,0	0,016
Mat. constr.	1.197,7	0,014	6.532,3	0,033	12.752,5	0,020
Maq. horran.	36,5	0,022	53,3	0,025	370,5	0,041
Comb. Sólidos.	3.932,2	0,016	30.532,6	0,016	41.997,4	0,018
Comb. Líquidos.	4,0	0,036	453,4	0,015	2.940,6	0,030
Merc. Generales.	142,8	0,075	2.807,9	0,012	1.692,8	0,061
Totales:	14.269,4	0,017	106.009,7	0,020	128.430,9	0,022

COMERCIALIZACION	Trabajo Ton. Kms 1 9 4 7	Flote unitario	Trabajo Ton. Kms 1 9 4 8	Flote unitario	Trabajo Ton. Kms 1 9 4 9	Flote unitario
Prod. Agrícolas.	23.075,0	0,031	37.940,2	0,032	87.573,1	0,041
Maderas.	17.291,1	0,022	16.124,4	0,021	19.304,4	0,029
P. de Molinos.	32.391,0	0,014	34.411,1	0,015	78.909,6	0,022
Tortas, aceites, etc.	3.656,3	0,022	3.221,4	0,031	14.165,3	0,022
Metalos.	5.159,6	0,016	1.222,8	0,017	23.696,6	0,022
Mat. constr.	22.024,2	0,022	32.222,7	0,022	107.922,7	0,022
Maq. horran.	721,2	0,075	2.416,0	0,016	2.494,2	0,022
Comb. Sólidos.	22.524,6	0,022	22.527,2	0,022	24.572,2	0,022
Comb. Líquidos.	7.244,7	0,021	2.222,7	0,022	2.212,2	0,022
Merc. Generales.	3.122,8	0,022	7.201,2	0,075	9.822,2	0,022
Totales:	124.811,0	0,022	227.321,3	0,020	357.797,5	0,022



CAPITULO IV

CUADROS ESTADÍSTICOS - RENDI-
MIENTO DE BODEGAS.

DISCRIMINACION DE CARGAS Y FLE-
TES EN ATENCION AL TIPO DE CAR-
GA Y EMBARCACION.

MERCADERIAS TRANSPORTADAS EN TO-
NELADAS - FLETES COBRADOS, MERCA-
DERIAS TRANSPORTADAS DURANTE EL
AÑO 1949 DISCRIMINADAS POR SU
NATURALEZA - PESO TRANSPORTADO
Y TRABAJO REALIZADO POR RUTA Y
POR PERIODOS.

-----000-----

CAPITULO IV

En el presente Capítulo analizaremos algunos cuadros estadísticos de indudable interés, a través de los cuales puede apreciarse la evolución de conceptos importantes, tales como el rendimiento de bodegas clasificado por tipo de embarcación; peso y flete cobrado por las mercaderías conducidas; discriminación de cargas y fletes clasificadas por tipo de cargas y embarcación, y tonelaje y clase de las mercaderías transportadas.-

La evolución que se observa en los fletes cobrados por el Organismo estudiado, que constituye su principal fuente de ingresos, tal como surge de sus Balances anuales, tiene correlación con el incremento anual de unidades en servicio, y por consiguiente con la capacidad transportable, medida en toneladas-kilómetro.

Vemos así que para las embarcaciones denominadas autopropulsoras, constituidas por vapores y buques a motor, se ha totalizado en concepto de fletes cobrados durante el año 1949, la suma de \$ 6.618.300,00 para lo cual el Organismo ha puesto en servicio durante ese año un total de 37 unidades que totalizaron 19.532 toneladas-kilómetro de capacidad con un rendimiento promedio diario de \$ 0,341 por unidad transportada.-

Si a estas cifras se agregan las correspondientes a las embarcaciones que accionan a remolque, el monto de fletes cobrados se eleva a \$ 13.822.654,00, en tanto que las embarcaciones utilizadas alcanza a totalizar 96 unidades con 50.819 toneladas-kilómetro de capacidad de carga y \$ 0,756 de promedio diario de rendimiento por unidad.-

Si comparamos los guarismos indicados con los correspondientes a los años anteriores, se ob-

serva en todos estos conceptos un incremento anual notable particularmente en el monto de fletes cobrados, que de \$ 3.208.907 obtenidos durante el año 1946 se duplicó en 1948, repitiéndose esta proporción de aumento para el año 1949.-

Se incluye a continuación un cuadro comparativo del rendimiento de bodegas obtenido por la Flota durante los últimos cuatro años.-

CUADRO VII
RENDIMIENTO DE BODEGAS

<u>1946</u>	<u>Flotes y varios mñ.</u>	<u>Plantel de Carga</u>		<u>Rendimiento por día s/tn.</u>
		<u>Unidades</u>	<u>Capacidad T.K</u>	
Vapores:	915.110	7	5.850	0,434
Buques a motor:	702.509	10	3.830	0,509
Chatas y barca- zas de hierro:	686.784	18	6.509	0,293
Barcazas de ma- dera:	<u>904.504</u>	<u>29</u>	<u>10.258</u>	<u>0,245</u>
	<u>3.208.907</u>	<u>64</u>	<u>26.447</u>	<u>0,337</u>
<u>1947</u>				
Vapores:	1.324.475	7	5.850	0,629
Buques a motor:	1.170.516	14	5.273	0,617
Chatas y barca- zas de hierro:	880.432	18	6.528	0,371
Barcazas de ma- dera:	<u>1.250.673</u>	<u>29</u>	<u>10.300</u>	<u>0,337</u>
	<u>4.626.146</u>	<u>68</u>	<u>28.011</u>	<u>0,459</u>
<u>1948</u>				
Vapores:	1.576.897	7	5.996	0,730
Buques a motor:	1.897.729	18	7.276	0,724
Chatas y barca- zas de hierro:	1.621.350	21	9.570	0,471
Barcazas de ma- dera:	<u>1.523.419</u>	<u>29</u>	<u>10.300</u>	<u>0,411</u>
	<u>6.619.395</u>	<u>75</u>	<u>33.142</u>	<u>0,555</u>
<u>1949</u>				
Vapores:	6.618.300	37	19.532	0,941
Buques a motor:				
Chatas y barca- zas de hierro:	<u>7.204.354</u>	<u>59</u>	<u>31.287</u>	<u>0,640</u>
Barcazas de ma- dera:	<u>13.822.654</u>	<u>96</u>	<u>50.819</u>	<u>0,756</u>

DISCRIMINACION DE CARGAS Y FLETES EN ATENCION AL TIPO
DE CARGA Y EMBARCACION

Tal como expresáramos al estudiar el articulado del decreto de creación de la Flota N° 9906/45, las Reparticiones Nacionales, autárquicas o no, estarían obligadas a emplear embarcaciones de la Administración del Transporte Fluvial, cuando tuvieran que enviar cargas por vía fluvial a los puertos de sus itinerarios, siempre que no existieran razones de suma urgencia debidamente fundadas que requirieran el empleo de otras vías.-

Estos conceptos se vieron confirmados en la práctica y pueden apreciarse a través del cuadro que se agrega.- En efecto, del importe total de \$ 13.527.220 cobrados en concepto de fletes durante el año 1949, han correspondido a carga oficial la suma de \$ 8.157.070, vale decir un 60%, correspondiendo el 40% restante a cargas particulares y tráfico ferreofluvia. - Durante los años anteriores, esta proporción se ha mantenido por sobre el 50% de la cifra total cobrada.-

Con respecto al peso total en toneladas de carga transportadas, las mayores cifras han sido alcanzadas por las embarcaciones de sistema a remolque, constituidas por chatas y bargeas de hierro, y bargeas de madera.- Durante el año 1949, el total transportado por estas embarcaciones alcanzó a - - - 427.503,0 millares de toneladas, contra 376.840,0 de igual unidad, transportadas por embarcaciones autopropulsoras, constituidas por vaporas y buques a motor.- Vale decir, que el total transportado, que en 1949 alcanzó a 804.343,0 millares de toneladas con un promedio mensual de 67.028,0, superó en 400 millones de toneladas a la cifra alcanzada en el año 1948, tal como se desprende del cuadro N° VIII.-

Las mismas características se observan si se efectúa el análisis comparativo del trabajo total medido en toneladas-kilómetro, que de 138.430,9 millares de toneladas-kilómetro alcanzadas en 1946, se elevó a 387.797,5 para 1949, cifra esta que se distribuye en 175.172,2 para embarcaciones autopropulsoras y 212.625,3 para remolque.-

Se agrega a continuación el cuadro estadístico respectivo, a través de cuyos guarismos se podrá apreciar gráficamente la evolución de los conceptos comentados.-

LISTAS

	1946		1947	
	Total	Promedio mensual	Total	Promedio mensual
<u>Total mta.</u>	3.068.922	255.743	4.424.319	368.693
Carga oficial.	1.599.353	133.279	2.269.890	189.157
Carga particular.	1.370.247	114.187	1.511.304	125.942
Trafico ferroviario.	99.322	8.277	843.125	70.260
Vapores.	879.871		1.304.996	108.749
Buques a motor.	684.146		1.157.005	96.417
Chatas y barcasas de hierro	652.375		754.819	62.901
Barcasas de madera.	552.530		1.205.873	100.489
	<u>3.068.922</u>	<u>255.743</u>	<u>4.424.319</u>	<u>368.693</u>
<u>Peso Total (toneladas)</u>	<u>213.370,0</u>	<u>17.780,0</u>	<u>326.929,0</u>	<u>27.244,1</u>
Vapores.	62.530,6		82.084,9	6.840,4
Buques a motor.	33.920,3		56.809,8	4.734,1
Chatas y barcasas de hierro.	53.425,8		74.543,1	6.211,9
Barcasas de madera.	63.493,3		113.492,2	9.457,5
	<u>213.370,0</u>	<u>17.780,0</u>	<u>326.929,0</u>	<u>27.244,1</u>
<u>Trabajo Total.</u>				
<u>Millares de Ton.Mta.</u>	<u>138.430,9</u>	<u>11.535,9</u>	<u>194.811,0</u>	<u>16.234,3</u>
Vapores.	43.323,7		60.087,7	5.007,3
Buques a motor.	28.196,8		48.018,6	4.001,5
Chatas y barcasas de hierro.	24.527,6		29.388,4	2.448,7
Barcasas de madera.	42.382,8		57.326,3	4.776,8
	<u>138.430,9</u>	<u>11.535,9</u>	<u>194.811,0</u>	<u>16.234,3</u>
<u>Flote Unitario Promedio t-T-K.</u>		<u>0,0022</u>	<u>0,003</u>	
Vapores.		0,020		
Buques a motor.		0,024		
Chatas y barcasas de hierro.		0,026		
Barcasas de madera.		0,020		

CUADRO VIII

RESERVA TIPO DE CARGA Y DE DEPRECIACION AL:

Cienbre de cada año

Año mensual	1948		1949	
	Total	Promedio mensual	Total	Promedio mensual
8.693	6.273.150	522.762	13.527.220	1.127.268
9.135	3.714.140	309.511	8.157.070	679.755
9.275	1.959.942	163.328	4.218.000	351.500
10.283	599.068	49.923	1.158.150	96.013
	1.553.8060		6.534.330	
	1.282.066)			
	1.543.901		6.992.890	
	1.293.377			
8.693	6.273.150	522.762	13.527.220	1.127.268
243,1	404.700,2	33.725	804.343,0	67.028
	119.071,2		376.840,0	
	75.496,8			
	114.801,2		427.503,0	
	95.331,0			
243,1	404.700,2	33.725	804.343,0	67.028
234,0	207.391,3	17.282	387.797,5	32.316,4
	47.108,1		175.172,2	
	57.020,6			
	56.449,2		212.625,3	
	46.813,4			
234,1	207.391,3	17.282	387.797,5	32.316,4
0,023		0,030		0,035
0,022		0,033)		0,037
0,024		0,033)		
0,026		0,027)		0,033
0,021		0,028)		

AUTOPROPULSORAS

A RESOLQUE

AUTOPROPULSORAS

A RESOLQUE

AUTOPROPULSORAS

A RESOLQUE

AUTOPROPULSORAS

A RESOLQUE

MERCADERIAS TRANSPORTADAS EN TONELADAS-FLETES COBRADOS-
MERCADERIAS TRANSPORTADAS DURANTE EL AÑO 1949 DISCRIMI-
NADAS POR SU NATURALEZA

En los cuadros insertos a continuación se consignan las cifras correspondientes a las mercaderías transportadas por la Flota Fluvial, desde mayo de 1944 hasta diciembre de 1949, y fletes cobrados por tales servicios, en ese mismo período.- Además, se agregan las cifras estadísticas correspondientes al año 1949, clasificadas por tipos de productos y sub-productos, indicándose las cantidades transportadas, flete cobrado y trabajo realizado, medido en toneladas-kilómetro.-

A través de las cifras transcritas, se observa que para los dos últimos años considerados, vale decir 1948 y 1949, el mayor tonelaje transportado correspondió a Materiales de Construcción, representando en este último más del 50 % del total.- De tales materiales transportados, ocupa el primer lugar en importancia la arena, con 209.174,0 toneladas, siguiéndole en orden de importancia la piedra y el pedregullo con más de 180.000,0 toneladas.- En tal sentido, no debe olvidarse que la Flota también efectúa el transporte de tales productos por cuenta propia, procediendo a su venta directa en plaza, tal como puede apreciarse a través del análisis de ingresos, efectuado en el Capítulo respectivo del presente trabajo.-

El segundo lugar en importancia, lo ha ocupado durante el año 1949 el transporte de productos agrícolas con 170.705,0 toneladas transportadas.- De esta cifra, ha correspondido más del 50% al transporte de lino y maíz, tal como puede apreciarse en el detalle que se agrega.-

Las mismas características se observan con respecto a los fletes cobrados, cuyos mayores importes han correspondido al transporte de materiales de construcción y productos agrícolas, en ese orden, con \$ 4.203.200 y \$ 3.618.800, llegando a representar el 31 % y 26 % respectivamente del monto total recaudado por la Flota en concepto de fletes.-

Como característica notable de las cifras totales del año 1949 correspondientes a tonelaje transportado y fletes cobrados, debe observarse que los mayores importes han sido obtenidos en el tráfico descendente, pudiéndose extraer en conclusión, la importancia de los servicios que presta la Flota a las poblaciones del interior, en cuanto se refiere al transporte de mercancías y productos, de tales poblaciones hacia la urbe.-

Vemos así, que de la cifra total transportada durante ese año, vale decir 804.343,0 toneladas, han correspondido 644.938,0 al tráfico descendente, y sólo 159.405,0 al de sentido ascendente.-

En la misma forma, del monto total percibido en concepto de fletes, \$ 13.527.220,00, han correspondido al tráfico descendente \$ 10.476.960, y tan sólo \$ 3.050.260,00 al de sentido inverso.-

A los efectos de un más completo análisis gráfico, se incluye el cuadro N° XI donde se consignan los datos completos del año 1949, clasificados por cuatrimestre.-

En los cuadros XII a); XII b); y XII c), se indican las mismas cifras, pero clasificadas por productos, con los respectivos fletes unitarios y la discriminación por rutas, consignándose además el pe-

se transportado en toneladas y el trabajo realizado por ruta medido en toneladas-kilómetro.--

Finalmente, y completando el presente Capítulo, se incluye el detalle completo de las mercaderías conducidas desde 1944 a 1949, a través de cuyas cifras puede apreciarse una vez más, la evolución favorable de los servicios a cargo del Organismo estudiado.--

-----000-----

MERCADERIAS TRANSPORTADAS EN TONELADAS
Y FLETES COBRADOS EN MILES DE PESOS

BASE DE MERCADERIAS	1944		1945		1946		1947		1948		1949	
	Mayo-Diciembre		Enero-Diciembre		Enero-Diciembre		Enero-Diciembre		Enero-Diciembre		Enero-Diciembre	
	Flete	Tonelaje	Flete	Tonelaje	Flete	Tonelaje	Flete	Tonelaje	Flete	Tonelaje	Flete	Tonelaje
café y prod.ag.	27,0	3.381,2	872,9	60.829,6	1197,7	84.635,2	1022,9	67.567,5	1442,2	72.524,2	3618,8	170.705,0
aderezos.	25,5	4.950,6	235,5	16.539,3	342,8	15.109,4	447,6	19.122,7	498,4	18.546,0	760,2	18.610,0
azúcar, harinas y prod. de molino.	21,2	1.780,3	101,5	7.915,4	150,3	11.331,5	497,3	34.401,8	523,2	32.663,5	1699,8	73.146,0
grasas, aceites, etc.	6,2	1.119,5	78,7	5.420,2	106,9	7.155,7	101,8	6.043,2	101,4	4.920,6	467,7	18.329,0
textiles.	20,4	1.119,4	96,9	6.914,3	48,2	3.300,2	83,5	6.676,3	34,6	2.635,0	537,7	35.144,0
materiales de const.	16,6	1.303,7	213,5	15.192,9	272,3	30.712,2	694,4	81.306,9	1471,1	158.970,7	4203,2	404.749,0
combust. sólidos.	51,1	3.148,0	431,7	33.816,9	750,9	53.370,3	1038,6	93.558,3	1221,9	78.520,3	924,9	44.275,0
combust. líquidos.	0,1	--	7,4	576,5	88,4	4.186,8	228,5	9.772,2	300,8	9.898,3	382,7	10.307,0
mercaderías generales.	10,8	252,1	51,3	3.918,6	82,7	2.847,1	212,4	6.503,3	557,8	21.964,3	789,6	25.561,0
maquinarias y Herr.	1,0	37,6	2,0	145,7	22,7	720,9	57,3	1.966,3	121,8	4.051,7	142,6	3.517,0
Totales:		15.992,4		150.963,4		213.370,0		326.918,0		404.700,2		804.343,0
	242,9		2.142,2		3.068,9		4.424,3		6.273,1		13.527,2	

CUADRO XMERCADERIAS DISCRIMINADAS POR SU NATURALEZA-PESO TRANSPORTADO EN EL AÑO 1949Período: 1° enero al 31 diciembre de 1949

<u>M E R C A D E R I A S</u>	<u>Toneladas del año</u>
------------------------------	--------------------------

PRODUCTOS AGRICOLAS

Algodón fibra.....	6.041,0
Algodón semilla.....	351,0
Arroz.....	5.132,0
Avena.....	2.066,0
Cirasel.....	26,0
Lino.....	68.642,0
Maíz.....	37.316,0
Nabo.....	127,0
Tabaco.....	2.431,0
Trigo.....	27.405,0
Tung.....	1.338,0
Yerba mate.....	19.187,0
Varios.....	643,0
SUMA:...	170.705,0

MADERAS

Aserradas o torneadas duras.....	1.216,0
Aserradas o torneadas no duras.....	2.986,0
Ptes., Dts., Rollizos y Vigas duras.....	8.604,0
Ptes., Dts., Rollizos y Vigas no duras.....	5.804,0
SUMAS:...	18.610,0

PRODUCTOS DE MOLINO

Afrecho y afrechillo.....	374,0
Azúcar.....	42.520,0
Harina de lino.....	8.544,0
Harina de maíz.....	537,0
Harina de trigo.....	20.193,0
Varios.....	978,0
SUMA:...	73.146,0

TORTAS, ACEITES, ETC.

Aceites.....	1.913,0
Extracto de quebrado.....	4.994,0
Tortas oleaginosas y residuos.....	11.422,0
SUMA:...	18.329,0

MERCADERIAS	Toneladas del año
<u>METALES</u>	
Varios.....	47,0
Hierro en lingotes.....	23.197,0
Plomo.....	11.886,0
Zinc.....	15,0
<u>SUMA.....</u>	<u>35.144,0</u>
<u>MATERIALES DE CONSTRUCCION</u>	
Alambre, barras y tirantería metálica.....	1.547,0
Arena.....	209.174,0
Artefactos.....	7,0
Bulonería.....	47,0
Cal.....	58,0
Cañerías en general.....	860,0
Cemento.....	8.680,0
Chapas metálicas.....	1.094,0
Galpones desarmados.....	659,0
Pedregullo y piedras.....	180.455,0
Rieles.....	351,0
Techados.....	130,0
Tejas.....	300,0
Varios.....	1.387,0
<u>SUMA.....</u>	<u>404.749,0</u>
<u>MAQUINA Y HERRAMIENTAS</u>	
Varios.....	3.517,0
<u>SUMA.....</u>	<u>3.517,0</u>
<u>COMBUSTIBLES SOLIDOS</u>	
Carbón mineral.....	27.773,0
Carbón vegetal.....	1,0
Leña.....	16.501,0
<u>SUMA.....</u>	<u>44.275,0</u>
<u>COMBUSTIBLES LIQUIDOS</u>	
Varios a granel.....	1.090,0
Varios en tambores.....	9.217,0
<u>SUMA.....</u>	<u>10.307,0</u>
<u>MERCADERIAS GENERALES</u>	
Bebidas y comestibles.....	369,0
Cueros.....	650,0
Ferretería.....	75,0
Lanas.....	964,0
Materiales para barcasas.....	8.504,0
Materiales del ejército.....	1.276,0
Tambores vacíos.....	2.211,0
Varios.....	11.512,0
<u>SUMA.....</u>	<u>25.561,0</u>
<u>TOTALES GENERALES</u>	<u>804.343,0</u>

CUADRO XI

MERCADERIAS CONDUCIDAS EN EL
AÑO 1949

PESO TRANSPORTADO Y FLETE PRODUCIDO POR MES, CUATRIMESTRE Y POR RUTA

MES	PESO TONELADAS			FLETE \$ m/n.		
	Ascendente	Descendente	Total	Ascendente	Descendente	Total
ENERO	9.866,0	32.029,0	41.895,0	224.510	560.370	785.380
FEBRERO	13.812,0	32.761,0	46.573,0	287.710	589.480	847.190
MARZO	10.514,0	35.974,0	46.488,0	255.570	640.410	895.980
ABRIL	11.658,0	31.507,0	43.165,0	263.760	616.640	880.400
1º Cuatrimestre:	46.850,0	132.271,0	179.121,0	1.001.550	2.407.400	3.408.950
MAYO	7.241,0	47.372,0	54.613,0	154.610	716.970	871.580
JUNIO	8.733,0	46.096,0	54.829,0	174.940	761.730	936.670
JULIO	13.605,0	53.318,0	66.923,0	225.080	929.270	1.154.350
AGOSTO	11.696,0	62.454,0	74.150,0	261.160	959.890	1.221.050
2º Cuatrimestre:	41.275,0	209.240,0	250.515,0	826.790	3.367.860	4.194.650
SEPTIEMBRE	9.449,0	75.424,0	84.873,0	193.430	1.204.190	1.397.620
OCTUBRE	14.846,0	68.470,0	83.316,0	270.270	1.037.860	1.308.130
NOVIEMBRE	23.115,0	80.629,0	103.744,0	346.060	1.199.200	1.545.260
DICIEMBRE	24.870,0	75.904,0	100.774,0	413.110	1.260.450	1.673.560
3º Cuatrimestre:	72.280,0	300.427,0	372.707,0	1.222.920	4.701.700	5.924.620
SUMA ANUAL	159.405,0	644.938,0	804.343,0	3.050,260	10.476.960	13.527.220

MERCADERIAS TRANSPORTADAS: PESO, TRABAJO REALIZADO, FLETE TOTAL Y FLETE UNITARIO

Período: 1º Enero al 31 Diciembre 1949

MERCADERIA	PESO TONELADAS	TRABAJO TON-KM.	FLETE TOTAL m\$	FLETE UNITARIO \$/TON-KM
PROD. AGRICULAS	170.705,0	87.573,1	3.618.800	0,041
MADERAS	18.610,0	19.304,4	760.220	0,039
PROD. MOLINOS	73.146,0	78.909,6	1.699.790	0,022
TORTAS, ACEITES, etc.	18.329,0	14.165,3	467.740	0,033
METALES	35.144,0	23.696,6	537.660	0,023
MAT. CONSTRUCCION	404.749,0	107.938,7	4.203.210	0,039
MAQ. Y HERRAMIENTAS	3.517,0	2.424,9	142.620	0,059
COMB. SOLIDOS	44.275,0	34.978,9	324.940	0,026
COMB. LIQUIDOS	10.307,0	8.913,2	382.660	0,043
MERCADERIAS GENERALES	25.561,0	9.892,8	789.580	0,080
TOTALES GENERALES	804.343,0	387.797,5	13.527.220	0,035

MERCADERIAS CONDUCIDAS: FLETE TOTAL Y UNITARIO PRODUCIDO POR RUTA

Período: 1º Enero al 31 Diciembre 1949

<u>MERCADERIAS</u>	<u>FLETE EN \$ M/N.</u>			<u>FLETE UNITARIO EN \$ TN-KM</u>		
	<u>Discriminacion por ruta</u>		<u>TOTAL</u>	<u>Discriminacion por ruta</u>		<u>TOTAL</u>
	<u>ASC.</u>	<u>DESC.</u>		<u>ASC.</u>	<u>DESC.</u>	
P. AGRICOLAS:	130.650	3.488.140	3.618.800	0,035	0,042	0,041
MADERAS:	82.780	677.440	760.220	0,033	0,040	0,039
P. MOLINOS:	420.480	1.279.310	1.699.790	0,020	0,022	0,022
T. ACEBITES, ETC.:	47.470	420.270	467.740	0,040	0,032	0,033
METALES:	281.270	256.390	537.660	0,029	0,018	0,023
M. CONSTRUCCION:	525.850	3.677.360	4.203.210	0,032	0,040	0,039
MAQUINAS	127.530	15.090	142.620	0,055	0,132	0,059
COMB. SOLIDOS	618.880	306.060	924.940	0,029	0,023	0,026
COMB. LIQUIDOS:	382.660	--	382.660	0,043	--	0,043
MERC. GENERALES:	432.680	356.900	789.580	0,074	0,089	0,080
<u>TOTALES GENERALES:</u>	3.050.260	10.476.960	13.527.220	0,032	0,036	0,035

CUADRO XII c)

MERCADERIAS: PESO TRANSPORTADO Y TRABAJO REALIZADO POR RUTA

Período: 1º enero al 31 de diciembre 1949

MERCADERIAS:	Peso en toneladas.			Millares Ton-Km.		
	Discriminación por ruta		TOTAL	Discriminación por ruta		TOTAL
	Ase.	Dese.		Ase.	Dese.	
P.AGRICOLAS	6.850,0	163.855,0	170.705,0	3.770,8	83.802,3	87.573,1
MADERAS	3.415,0	15.195,0	18.610,0	2.520,1	16.784,3	19.304,4
P.MOLINOS	20.530,0	52.616,0	73.146,0	21.422,9	57.426,7	78.909,6
T.ACEITES,ETC.	2.457,0	15.872,0	18.329,0	1.178,2	12.987,1	14.165,3
METALES	23.327,0	11.817,0	35.144,0	9.776,8	13.919,8	23.696,6
M.CONSTRUCCION	42.702,0	362.047,0	404.749,0	16.350,9	91.587,8	107.938,7
MAQUINAS	2.240,0	1.277,0	3.517,0	2.310,7	114,2	2.424,9
COMB.SOLIDOS	27.784,0	16.491,0	44.275,0	21.636,1	13.342,8	34.978,9
COMB.LIQUIDOS	10.307,0	--,-	10.307,0	8.913,2	--,-	8.913,2
MERC.GENERALES	<u>19.793,0</u>	<u>5.768,0</u>	<u>25.561,0</u>	<u>5.836,1</u>	<u>4.006,7</u>	<u>9.842,8</u>
<u>TOTALES GENERALES:</u>	<u>159.405,0</u>	<u>644.938,0</u>	<u>804.343,0</u>	<u>93.765,8</u>	<u>294.031,7</u>	<u>387.797,5</u>

MERCADERÍAS CONDUCTIDAS -- PESO TRANSPORTADO Y FLE-
TE PRODUCIDO POR PERIODOS

PERIODO	PESO - KILOGRAMOS			FLETE n.ºn.				
	Ascendente	Descendente	Total	Ascendente	Descendente	Total		
15/5 al 31/8/44:	1.627.752	3.844.659	5.532.411	23.362	66.352	89.714		
1/9/44 al 31/12/44:	2.995.130	7.464.233	10.459.963	42.584	111.672	154.256		
Total año 1944: (7½ meses)	4.682.882	11.308.492	15.992.374	65.946	178.024	243.970		
			Estadías:	3.244				
			Total recaudado:	247.214				
1/1 al 31/12/45:	30.323,2	120.646,2	150.969,4	389.122	1.753.269	2.142.391		
	Ascendente	Descendente	Mixta	Ascendente	Descendente	Mixta		
1/1/ al 31/12/46:	61.876,6	134.442,7	17.050,7	697.823	2.124.933	246.166	3.068.922	
1/1/ al 31/12/47:	71.524,2	245.451,5	9.342,3	326.913,0	1.049.730	3.221.794	152.735	4.424.319
1/1/ al 31/12/48:	107.638,8	297.061,4	-,-	404.700,2	1.945.780	4.327.370	-,-	6.273.150
1/1/ al 31/12/49:	159.405,0	644.932,0	-,-	804.343,0	3.060.260	10.476.960	-,-	13.527.220

CAPITULO V

ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE
FLUVIAL - REGLAMENTO INTERNO.

DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION.

DEL ADMINISTRADOR.

DEL DEPARTAMENTO COMERCIAL.

DEL DEPARTAMENTO TECNICO.

DEL DEPARTAMENTO DE CONTABILI-
DAD.

---ooo---

CAPITULO V.-ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIAL - REGLAMENTO
INTERNO

La Administración del Transporte Fluvial se rige por un Reglamento Interno, aprobado por Decreto del Superior Gobierno de la Nación que lleva N°8395, de fecha 28 de marzo de 1947.-

Dicho reglamento comprende 21 artículos a través de los cuales se hallan fijadas las funciones, deberes y obligaciones de cada Departamento, y sus correspondientes funcionarios y empleados.-

El organismo se halla dirigido por un Consejo de Administración constituido originariamente por el señor Director Nacional de Navegación y Puertos, el Administrador y los respectivos Jefes Departamentales de las Secciones: Comercial, Técnica y de Contabilidad, a cada una de las cuales nos referiremos.-

Dicho Consejo de Administración tiene funciones directivas y consultivas, presidiendo sus deliberaciones el señor Director Nacional de Navegación y Puertos.- Entre sus funciones principales fijas se hallan las siguientes:

- a) Proponer al Poder Ejecutivo la compra, venta o arriendo de embarcaciones, inmuebles, instalaciones fijas, etc, de o para la Administración;
- b) Cumplir o hacer cumplir con las exigencias estipuladas por las Leyes de Contabilidad y de Obras Públicas, en todo aquello que no se oponga a S.D. N° 9906/45 de creación de la Administración del Transporte Fluvial;
- c) Intervenir en todo cuanto se vincule con las bajas, ascensos y promociones del personal embarcado y obre

ro dispuestas por el Administrador;

- d) Realizar, a propuesta del Administrador, convenios o contratos relativos a la explotación comercial del Transporte Fluvial, fuera de las tarifas normales, cuando la importancia del fletamento así lo hagan aconsejable;
- e) Considerar el presupuesto anual de gastos y cálculo de recursos y elevarlos al Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, para su aprobación con intervención del Ministerio de Hacienda.-

En este sentido debe aclararse que de acuerdo con lo prescripto por el Decreto n° 14.009/49 de Estructuración del Ministerio de Transportes de la Nación y creación de las respectivas Subsecretarías, el organismo que estudiamos ha pasado a depender de la Subsecretaría de Marina Mercante, del Ministerio de Transportes.- Por lo tanto, habiendo dejado de depender del Ministerio de Obras Públicas, sus relaciones futuras se mantienen directamente con el Ministerio antes citado, modificándose en tal sentido las cláusulas de su Reglamento Interno.

- f) Considerar y elevar a la aprobación del Poder Ejecutivo, los acuerdos relativos a tarifas, fletes e itinerarios con otras empresas de navegación, cuando conveniencias de bien público lo aconsejen;
- g) Realizar, a propuesta del Administrador, los convenios de transportes mixtos con otras reparticiones nacionales o empresas privadas de transporte terrestre;
- h) Establecer, también a propuesta del Administrador, las tarifas de fletes u otros servicios y las modi-

ficaciones que a las mismas aconsejen la marcha de la explotación del servicio, las necesidades de la economía nacional u otros factores que se presenten.--

DEL ADMINISTRADOR.

El Administrador es un funcionario nombrado por el Poder Ejecutivo y actúa como representante legal del organismo.-- Ejerce funciones directivas, y entre las más importantes deben citarse las siguientes:

- a) Tener a su cargo la gestión económica-financiera de la Administración;
- b) Tener bajo su control todas las actividades de la Flota, tanto las de carácter administrativo, como de alistamiento, explotación y comercialización de las embarcaciones;
- c) Formular los planes de explotación de las embarcaciones, distribuir y asignar bodegas, tarifas, fletes, etc., teniendo en cuenta el estado de la plaza, la situación del mercado, etc., de acuerdo con las directivas que imparte el Consejo de Administración;
- d) Proponer al citado Consejo de Administración la realización de acuerdos o convenios relativos a tarifas, fletes, itinerarios, etc. con empresas similares u otras reparticiones nacionales o empresas privadas de transporte terrestre;
- e) Establecer y modificar las tarifas, cuando la explotación del servicio a las necesidades de la economía nacional lo aconsejen, las que regirán con carácter provisional, hasta su aprobación por el Consejo de Administración;
- f) Llevar a la consideración del Consejo de Administración el presupuesto anual de gastos y cálculo

- de recursos, presentando mensualmente al Consejo, un balance sobre la explotación del servicio;
- g) Formular anualmente la memoria, Balance General y Cuenta de Ganancias y Pérdidas y ponerlas a consideración del Consejo de Administración;
 - h) Tener bajo su control directo la Sección Suministros, Almacenes, Personal y disponer el otorgamiento de órdenes de pasajes y de transporte que se requieran para el funcionamiento de los servicios a cargo de la Administración;
 - i) Autorizar el movimiento de fondos, visando las respectivas órdenes de pago;
 - j) En general tiene a su cargo todas las funciones emergentes de su mandato de Administrador, debiendo dar cuenta periódicamente al Consejo, mediante informes, cuadros estadísticos, balances, etc., del desarrollo de su gestión;

DEL DEPARTAMENTO COMERCIAL.

Dicho Departamento se halla a cargo de un funcionario con el nombre de Jefe del Departamento Comercial, que como hemos dicho ya, forma parte del Consejo.--

El Departamento a su cargo comprende los siguientes servicios internos:

- 1) Fletes y tarifas.
- 2) Conocimientos y Liquidaciones.
- 3) Interior.
- 4) Puerto y Retiraje (Capital).
- 5) Aduana.
- 6) Reclamaciones y Averías.
- 7) Estadística.

El Departamento Comercial, como su nombre lo indica, atiende todo lo relativo a las actividades comerciales de la Administración, teniendo a su

cargo entre otras, las siguientes funciones:

- a) Aplicar las tarifas aprobadas por la Administración;
- b) Mantener contacto con el comercio, con el fin de estar al tanto de las necesidades del mercado;
- c) Proponer la aplicación de tarifas especiales en casos de transporte de mercaderías cuyo flete no esté determinado;
- d) Atender las consultas que el público formule acerca de cualquier cuestión relacionada con la parte comercial de los servicios, condiciones de su prestación, tarifas, embarques, etc;
- e) Proponer innovaciones o cambios en los itinerarios, tarifas, reglamentaciones, etc., cuando las circunstancias lo aconsejen;
- f) Mantener al día el clasificador de cargas;
- h) Controlar y preparar la publicidad comercial del organismo;
- i) Promover el máximo aprovechamiento de las bodegas disponibles, prestando particular atención en lograr los embarques necesarios para ese objeto; tender igualmente al máximo aprovechamiento del plantel, de las instalaciones y de la organización técnica comercial de la Administración;
- j) Extender las órdenes de embarque correspondientes a los pedidos de bodegas, cuyo acordamiento haya dispuesto la Administración;
- k) Vigilar que las Agencias y Representaciones del interior envíen a los puertos de destino la documentación pertinente en tiempo oportuno y a la Administración las copias de la misma, necesarias para el control;
- l) Intervenir en las designaciones de agentes marítimos y contratistas estibadores, y controlar el cum

plimiento de las funciones de los mismos, así como también, controlar las operaciones de carga y descarga tratando que se ejecuten en la forma más conveniente posible para los intereses de la Administración, disponiendo lo necesario para tales fines;

- m) Controlar las cuentas de las agencias y contratistas estibadores y ejercer las funciones de Agente Marítimo en el puerto de la Capital, confeccionando la documentación de embarque y aduanera, guías, conocimientos, manifiestos, etc., tramitando la entrada y salida de los buques de ese puerto;
- n) Controlar las liquidaciones de fletes efectuados por agencias y representantes del interior, formulando las que por cualquier motivo no hayan efectuado éstas;
- o) Tener a su cargo el personal de encargados apuntadores de carga y descarga y de comisarios de las embarcaciones, salvo en lo que se refiere, para estos últimos, al manejo de fondos, en cuya tarea ese personal responderá directamente ante el Departamento de Contabilidad;
- p) Confeccionar los partes de las operaciones de descarga y carga que realicen las embarcaciones en ese puerto y dar curso a las reclamaciones contra la Administración por falta de mercaderías o avería, o por incumplimiento de cualquier otra obligación de la misma, que alegara el reclamante, relativa a las actividades comerciales;
- q) Dar forma a las quejas o reclamaciones que deba plantear la Administración contra terceros, relacionadas con la prestación de servicios de carácter comercial, y compilar estadísticas relativas al movimiento y recorrido efectuado por las embarcaciones, carga trans-

portada, flates liquidados, etc., presentar planillas mensuales, cuatrimestrales y anuales en la forma que la Administración establezca, sin perjuicio de suministrar los datos que le sean requeridos en cualquier momento;

- r) Intervenir en la preparación y en el cumplimiento de los convenios o contratos que la Administración celebre con otras entidades o personas para la prestación a las mismas de cualquier servicio;
- s) Intervenir en la preparación y vigilar el cumplimiento de los convenios o contratos que la Administración celebre con otras entidades o personas para la prestación por las mismas a la Administración o a terceros, de cualquier servicio o para asegurar la colaboración de tales entidades o personas en la prestación de tales servicios.- Entre las causales de esos convenios o contratos se consideraran comprendidas las siguientes:
 - 1) Transportes en combinación con los que realiza la Administración;
 - 2) Carga, descarga, estibaje a bordo de mercaderías y servicios de guinche;
 - 3) Ocupación de muelles, planchadas, depósitos o plazoletas;
 - 4) Concesión o arrendamiento de embarcaciones, instalaciones, planteles o propiedades adecuadas;
 - 5) Servicio de agencias marítimas, despachos aduaneros, representaciones, peritajes o asesoramientos;

DEL DEPARTAMENTO TECNICO.

Este Departamento, cuyo titular deberá ser Ingeniero Naval o de otra especialidad, siempre

que posea suficiente experiencia en técnica naval y mecánica, reviste particular importancia dentro del organismo que estudiamos.-

Su titular, que actúa bajo el nombre de Jefe del Departamento Técnico, es nombrado por el Poder Ejecutivo y forma parte del Consejo, tal como lo hemos expresado al referirnos a la constitución del mismo.-

El Departamento Técnico comprende las siguientes secciones principales:

- 1) Inspección planteles.
- 2) Armamento.
- 3) Estadística e Inventarios.

Cada una de estas secciones tiene a su cargo tareas específicas, y entre las más importantes de INSPECCION PLANTELES pueden mencionarse las siguientes:

- a) Atender la conservación de las embarcaciones, manteniéndolas en las mejores condiciones de navegabilidad y de seguridad para la conducción de las cargas;
- b) Proponer las construcciones en talleres oficiales, compra, venta o arriendo de embarcaciones de o para la Administración, necesarias para mantener el servicio en eficientes condiciones de explotación;
- c) Formular el presupuesto anual de gastos para construcciones, adquisiciones de embarcaciones, trabajos de renovación y conservación, materiales de dotación fija, de consumo, combustible, etc;
- d) Solicitar de los talleres oficiales de la Dirección Nacional de Navegación y Puertos la ejecución inmediata de los trabajos, modificaciones, transformaciones, reparaciones, etc., que requieran las embarcaciones, dando cuenta inmediata al -administrador-

- dor y controlando el cumplimiento eficiente de los mismos; proponer a la Administración la ejecución de trabajos a otros talleres oficiales o particulares; e) Redactar memoria anual de los trabajos efectuados;
- f) Controlar el correcto funcionamiento de las maquinarias y demás mecanismos de a bordo y vigilar el cumplimiento de las disposiciones que se tomen sobre carga de embarcaciones, estibajes, etc.;
 - g) Controlar las inversiones y gastos que produzcan las embarcaciones en concepto de conservación y reparación, conformando las facturas respectivas, y verificar los movimientos de materiales de dotación fija, cargos y descargos de cada embarcación y el consumo de materiales, combustibles, lubricantes, etc., de las mismas, tendiendo a aumentar el rendimiento económico;
 - h) Proponer por intermedio de Almacenes, el programa de adquisiciones de materiales de acuerdo con las existencias y consumos de las embarcaciones, y suministrar los costos para formular las tarifas que correspondan por servicios especiales a prestar o prestados, remolques, asistencia a buques varados, etc., que requieran unidades pertenecientes a entidades oficiales o particulares;
 - i) Tomar las providencias indispensables para satisfacer las exigencias reglamentarias en cuanto a los títulos que debe poseer el personal embarcado y la obtención de los certificados que otorga la Prefectura General Marítima y otras instituciones, recabando las inspecciones correspondientes;
 - j) Proponer al Administrador el nombramiento, ascensos, remoción, bajas, sueldos, gratificaciones y medidas disciplinarias del personal embarcado y obrero, y

- establecer y verificar las horas extras trabajadas por el mismo personal, cualquiera sea su categoría;
- k) Intervenir en los sumarios por averías de embarcaciones, falta o deterioro de materiales, etc., investigando los hechos y estableciendo las medidas que procedan;

-o-o-o-o-o-

La Sección Armamento que comprende los servicios de: a) Navegación y Personal; b) Alistamiento y movimiento; c) Aprovisionamiento; tiene a su cargo las siguientes funciones principales:

- a) Disponer lo necesario para que en cuanto a la navegación, rutas a seguir, entrada, salida, movimiento de embarcaciones en puerto, etc., se cumplan estrictamente las instrucciones respectivas;
- b) Dotar a las embarcaciones de los instrumentos, útiles y cartas de navegación necesarios, ejerciendo el control de las existencias a bordo de los inventarios de navegación, señales, libros rubricados, demás impresos reglamentarios exigidos por la autoridad marítima y disposiciones e instrucciones referentes a seguridad general, régimen del personal, sobre cargas, etc.;
- c) Evacuar las informaciones que demande la Prefectura General Marítima y proveer el despacho de las embarcaciones para los destinos prefijados, confeccionando los roles del personal embarcado;
- d) Intervenir en la entrega y recepción de los cargos de inventario, llevar el fichero del personal embarcado y a embarcarse, registrando y teniendo al día el movimiento de ese personal;
- e) Mantener al día y perfectamente clasificadas todas las ordenanzas, reglamentaciones, disposiciones,

- convenios leyes, etc., controlando su estricto cumplimiento;
- f) Formular los pedidos de materiales a Almacenes en base a las indicaciones de los Capitanes, Patrones, Maquinistas y previa verificación de la verdadera necesidad del barco;
 - g) Gestionar ante la Aduana y demás organismos que intervienen, los permisos para embarcar las provisiones para consumo, y disponer el alistamiento final de las embarcaciones para su salida, controlando el suministro de materiales, combustibles, agua, personal de tripulantes, según rol aprobado, etc.;
 - h) Controlar las entradas, salidas y movimientos de embarcaciones en puerto, indicando número, unidad, remolcadores, etc., que harán el movimiento, evitando demoras e inconvenientes;
 - i) Controlar la asistencia del personal embarcado, en puerto y en navegación y verificar que las embarcaciones zarpen con la documentación completa y actualizada que exigen las reglamentaciones vigentes;

-o-o-o-o-

Por la Sección Estadística e Inventarios, el Departamento Técnico tendrá las siguientes funciones:

- a) Realizar los inventarios de materiales, elementos de inventario, etc., llevando el control de las existencias dando la respectiva intervención al Departamento de Contabilidad;
- b) Practicar, por lo menos cada dos años, un nuevo inventario de materiales de dotación fija existente, indicando las diferencias que resultasen;
- c) Justificar o no la sustitución de elementos de inventario, incrementos, pérdidas, inutilizaciones,

- etc., previa comprobación, confeccionando las respectivas planillas de movimiento de inventario con intervención del Departamento de Contabilidad;
- d) Llevar registro estadístico de explotación de las embarcaciones, indicando horas de navegación efectiva, demoras, distancias, consumo, etc;
 - e) Registrar los consumos de materiales, combustibles, lubricantes, etc;
 - f) Proveer a las embarcaciones de los formularios necesarios de partes diarias de navegación y asistencia de persona;

DEL DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

Estará a cargo de un funcionario que se denominará Jefe del Departamento de Contabilidad, designado por el Poder Ejecutivo, que a la vez formará parte del Consejo de Administración.- Dicho funcionario tendrá el título de Doctor en Ciencias Económicas o Contador Público Nacional.-

Tendrá a su cargo las siguientes funciones principales:

- a) Recepción, contabilización, distribución, contralor y rendición de fondos provenientes:
 - 1) de la recaudación de los servicios de explotación;
 - 2) del préstamo autorizado por el artículo 7° del S.D. N° 9906 del 4 de mayo de 1945;
 - 3) de otras fuentes no mencionadas en los incisos anteriores, ingresados con carácter transitorio o definitivo;
- b) Contabilizar el movimiento de materiales y bienes del activo fijo y controlar que todo servicio prestado por la Administración ha sido debidamente facturado a las tarifas aprobadas;

- c) Percibir todas las recaudaciones e importes que abonen los representantes y agentes en el interior;
- d) Vigilar el estricto cumplimiento de la Ley de Contabilidad, del Decreto Ley N° 9906 del 4 de mayo de 1945 y de toda otra disposición, en cuanto se refiera a créditos, recursos, cobros, pagos, especies, liquidaciones y rendiciones de cuentas;
- e) Observar por escrito, en cada caso la falta de cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior.-- Si la orden le fuera reiterada por la Administración le dará cumplimiento, cesando en tal caso su responsabilidad;
- f) Recabar directamente de los demás Departamentos y Secciones de la Administración, los datos que considere necesarios para el mejor desempeño de la función de contralor que le compete;
- g) Deberá dársele conocimiento anticipado de:
 - 1) Los compromisos que puedan traducirse en una erogación;
 - 2) Los contratos de compra-venta, de alquileres de bienes muebles e inmuebles, de locación de servicio, de construcción de embarcaciones y otros cuyos pagos deba efectuarse total o parcialmente con los recursos asignados a la Administración;
 - 3) Las autorizaciones acordadas para ejecutar obras o invertir fondos;
 - 4) Las Leyes, Acuerdos de Gobierno, Decretos del Poder Ejecutivo, Resoluciones Ministeriales, del Consejo de Administración y del Administrador, que se realicen con la forma de liquidación, entrega, inversión y rendición de fondos y el movimiento de especies;

- h) Formular e intervenir preventivamente las órdenes de pago y de transferencia de fondos y cumplir con las siguientes obligaciones;
- 1) Formular cargo a cada responsable por los fondos y las especies que le sean entregados para la atención de un servicio cualquiera y exigir de los mismos la presentación de la cuenta, documentos o rendiciones, a su debido tiempo;
 - 2) Preparar las rendiciones de cuentas a la Contaduría General de la Nación, de las inversiones regularizadas, de conformidad con el sistema implantado por dicha Repartición;
 - 3) Presentar diariamente al Administrador un estado de los fondos disponibles en caja y banco y formular mensualmente un balance de resultados;
 - 4) Exigir la presentación de la fianza al personal que maneje fondos y especies;
 - 5) Formular el balance general y la cuenta de ganancias y pérdidas al cierre de cada ejercicio económico;
- i) Intervenir en las aperturas y adjudicaciones de licitaciones públicas y privadas y preparar el presupuesto anual de gastos y el cálculo de recursos;
- j) Cuando constatare errores en la documentación que intervenga, solicitará las aclaraciones pertinentes a los Departamentos o Secciones o a los terceros de quienes provengan.- En el caso de comprobar negligencia de algún funcionario o actos observables de terceros contratantes con la Administración, propondrá al Administrador las medidas que correspondan;

El Departamento de Contabilidad estará integrado por los siguientes servicios:

- I - Contralor de liquidaciones y despacho;
- II - Teneduría de libros;
- III - Contabilidad y control de inventario y Almacenes;
- IV - Tesorería;
- V - Intervención de Tesorería;

1º) - El Servicio de Contralor de Liquidaciones y Despacho estará a cargo de un empleado con la denominación de Encargado de Despacho y se ocupará de:

- a) Registrar las comunicaciones relativas a la carga y descarga de mercaderías;
- b) Formular una planilla semanal con los datos de las descargas por las cuales no se hubiera recibido liquidación;
- c) Controlar las liquidaciones recibidas del Departamento Comercial, con el registro de comunicaciones de carga y descarga;
- d) Verificar las tarifas aplicadas y cálculos en las liquidaciones;
- e) Despacho de expedientes;
- f) Registro de entrada y salida de expedientes;
- g) Archivo de notas e informes;

2º) - El Servicio de Teneduría de Libros estará a cargo de un empleado con la denominación de Encargado de Teneduría de Libros y tendrá a su cargo:

- a) Contabilidad de presupuesto;
- b) Contabilidad de previsión;
- c) Contabilidad comercial;
- d) Revisación de licitaciones;
- e) Revisación de los cálculos de las planillas de jornales;
- f) Revisación documentos de gastos;
- g) Balances mensuales;

- h) Balances anuales;
- i) Liquidación de documentos de gastos;
- j) Confección de las planillas de pago;
- k) Afectación de sueldos;

Para registrar las operaciones de las contabilidades mencionadas, este servicio llevará los siguientes libros:

a) Presupuesto y previsión:

- 1) Diario de Contabilidad de presupuesto;
- 2) Mayor de contabilidad de previsión;

b) Contabilidad comercial:

- 1) Subdiario de liquidaciones;
- 2) Subdiario de erogaciones varias;
- 3) Subdiario de ingresos;
- 4) Subdiario de egresos;
- 5) Subdiario de cancelación de pagos provisorios;
- 6) Diario principal;
- 7) Mayor principal;
- 8) Mayores auxiliares;

3º) - El Servicio de Contabilidad y Control de Inventarios y Almacenes estará a cargo de un empleado con la denominación de Encargado de la Contabilidad y Control de Inventarios y Almacenes y tendrá a su cargo:

- a) Contabilizar las entradas a los Almacenes en el libro subdiario de entradas a Almacenes;
- b) Contabilizar las entradas y salidas de materiales en el fichero;
- c) Controlar las existencias de Almacenes cuando lo estime necesario;
- d) Intervenir en los recuentos periódicos de las existencias de los Almacenes;
- e) Contabilizar los inventarios de bienes del activo fijo, en el subdiario de inventario, ficheros y

carpetas de responsables;

- f) Contabilizar los cargos, descargos y transferencias de bienes del activo fijo;
- g) Formular planillas trimestrales con los movimientos de inventario del activo fijo;
- h) Preparar las comunicaciones al Registro de Bienes del Estado;

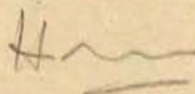
4°) - El Servicio de Tesorería estará a cargo de un empleado con la denominación de Tesorero y tendrá a su cargo:

- a) Depositar dentro de las 24 horas de su percepción, en las cuentas bancarias correspondientes, los fondos que ingresen a ellas, siendo responsable de su movimiento.- Los ingresos y egresos de los fondos a o de las Instituciones Bancarias se efectuarán a la orden conjunta del Administrador y de los Jefes de los Departamentos de Contabilidad y Comercial;
- b) Efectuar por regla general los pagos de gastos con cheques cruzados a la orden de los respectivos acreedores, previa orden de pago firmada por el Administrador y el Jefe del Departamento de Contabilidad;
- c) Mantener en caja el efectivo mínimo indispensable para la atención de los pagos urgentes y pequeños gastos;
- d) Efectuar la cobranza de los servicios;
- e) Confeccionar el parte diario de ingresos y egresos;
- f) Gestionar los cobros;
- g) Controlar los anticipos;
- h) Efectuar los pagos de haberes y gastos;
- i) Llevar el registro de actas labradas con motivo de los arquesos de caja;

j) Ingresar las retenciones sobre haberes;

5º) - El Servicio de Intervención de Tesorería tendrá a su cargo:

- a) El registro de los documentos que pasan a Tesorería;
- b) Formulación de las órdenes de pago;
- c) Registro de poderes, contratos, cesiones y embargos;
- d) Registro de deudores morosos del Fisco;
- e) Rendiciones de cuentas a la Contaduría General de la Nación.-



---900---

CAPITULO VI

ADMINISTRACION DEL TRANS-
PORTE FLUVIAL.

EL CLASIFICADOR DE CARGAS.

CATEGORIAS.

-----000-----

CAPITULO VI

ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIAL-CLASIFICADOR
DE MERCADERIAS GENERALES POR CATEGORIA

Al referirnos en el Capítulo respectivo a las funciones asignadas al Departamento Comercial de la Administración del Transporte Fluvial, mencionamos entre otras, la de mantener al día el Clasificador de Cargas.--

Es precisamente a dicho Clasificador de Cargas, al que nos referiremos en el presente Capítulo, cuya copia transcribimos por considerar de interés su conocimiento como material bibliográfico.--

Como puede apreciarse, en dicho Clasificador las mercaderías se hallan ordenadas alfabéticamente, según su denominación, asignándose a cada una de ellas el número que le corresponde según su categoría.

Las categorías comprendidas entre los números 1 a 7, se aplicará para transportes AGUAS ARRIBA, es decir en sentido ascendente.--

Para los transportes AGUAS ABAJO, vale decir en sentido descendente, se aplicarán en lugar de números, letras, cuya equivalencia se fija en el mismo clasificador, en la forma que se indica a continuación:

X Para Transportes Aguas Abajo (descendentes) la tarifa se determinará como sigue:

- 1º) Figurando la mercadería expresamente en tarifas especiales, deben aplicarse éstas;
- 2º) No figurando las mercaderías en tarifas especiales, pero contándose con tarifas descendentes con categorías (por letras) para el recorrido deseado, de determinarse la categoría consultando la lista

de clasificación de productos agropecuarios e industriales; en su defecto, la categoría numérica que resulte del clasificador se aplicará en el siguiente cuadro de equivalencias para obtener la categoría por letra requerida:

Categoría 1 - equivalente a categoría II					
"	2 -	"	"	"	P
"	3 -	"	"	"	V
"	4 -	"	"	"	W
"	5 -	"	"	"	X
"	6 -	"	"	"	Y
"	7 -	"	"	"	Z

- 3°) No figurando la mercadería en tarifas especiales y no existiendo tarifas descendentes para el recorrido deseado, debe determinarse la tarifa que hubiera correspondido en sentido ascendente y aplicar un 20% de recargo.-

Toda mercadería que por figurar insuficientemente descripta en la documentación resulte imposible de clasificar, se aforará a categoría 7.

En lo referente a Transportes Aguas Arriba (Ascendentes) la tarifa a aplicar deberá determinarse como sigue:

- 1°) Figurando la mercadería expresamente en tarifas especiales, deben aplicarse éstas;
- 2°) No figurando la mercadería en tarifas especiales, debe determinarse la categoría (número consultando el clasificador);
- 3°) No figurando la mercadería en tarifas especiales ni en el clasificador, debe consultarse la lista del clasificador de productos agropecuarios e industriales.-

Toda mercadería que por figurar insuficientemente descripta en la documentación resulte imposible de clasificar, se aforará a categoría 7.-

CLASIFICADOR DE MERCADERIAS GENERALES POR CATEGORIA

ARTICULOS	CAT.	ARTICULO	CAT.
Abonos artific. o calcár....	1 "A"	Aistolex.....	4
Abraxaderas.....	3	Ajos o ajíes en cualquier envase.....	2
Acarioina (ver antisépticos)		Alambiques.....	6
Accesorios no esp. para má- quina.....	3	Alambre liso en rollos..	1
Aceite en damajuanas.....	4	Alambre de cobre o bronce en rollos.....	2
Aceite en general, cascos..	1	Alambre de pua en rollos	2
Aceite en general, cajones o latas.....	2	Alambres tejidos.....	3
Aceitunas en cajones.....	2	Alambres en cajones.....	3
Aceitunas en damajuanas o garrafas.....	4	Albayaide.....	3
Acero en chapas planas y ba rras.....	1	Alcohol en damajuanas... 5	
Acero estampado.....	3	Alcohol puro en envases. 4	
Acetona.....	6	Alcohol carburado o des- naturalizado, en otros envases.....	2
Achicoria en cajones.....	2	Alcornoque en esq. o far- dos.....	6
Acidos no inflamables en ca jones, esqueletos y tambores	3	Alfarería, artículos de..	4
Acidos inflamables o corro- sivos en cajones, esqueletos o tambores (doble peso)....	3	Alfombras.....	4
Acidos no inflamables, en damajuanas.....	5	Alimentos para aves.....	2
Acidos inflamables o corro- sivos en damajuanas (doble peso).....	5	Almacén art. de (no espe- cificados).....	2
Acumuladores eléctricos....	4	Almanaques.....	4
Adoquines a granel.....	1	Almendras.....	2
Adornos de hierro o marmol en cajones.....	5	Almidón.....	2
Adornos y objetos de arte, en cajones.....	6	Alpargatas.....	2
Aftozal.....	3	Alquitrán en barricas o cascos.....	1
Afrecho de trigo, maíz o a- rroz.....	2	Alquitrán en cajones....	2
Afrechillo.....	2	Alumbre.....	3
Agua lavandina, en damajua- nas.....	3	Aluminio en lingotes....	1
Aguarrás en damajuanas....	5	Aluminio en chapas o per- files.....	3
id. en otros envases.....	3	Amasadoras y accesorios. 5	
Agua mineral en cajones o esqueletos.....	2	Amianto.....	3
		Amoniaco en cajones, ci- lindros o tambores.....	3
		Anclas.....	3
		Anchoas.....	2
		Anilinas.....	4
		Animales silvestres en jaulas o cajones (triple	

ARTICULOS	CATEG.	ARTICULOS	CATEG.
flete).....	7	Artículos de imprenta....	3
Anís en grano.....	2	Artículos de juguetería	
Antisépticos en tambores,		excepto rodados.....	5
bolsas o cascotes.....	1	Artículos de menaje.....	4
Antisépticos en cajones o		Artículos de librería....	4
latas.....	2	Artículos de limpieza no	
Aparatos contra incendio...	5	especificados.....	3
Aparatos de electricidad,		Artículos de leña.....	5
gas y accesorios.....	5	Artículos de mercería....	4
Aparatos de radiotelefonía,		Artículos de mimbre.....	7
radiotelegrafía y accese-		Artículos de música.....	6
rios.....	5	Artículos de óptica.....	5
Aparatos de telefonía y te-		Artículos de papelería...	4
legrafía.....	5	Artículos de peluquería..	5
Aparatos hormiguicida, lan-		Artículos de perfumería..	4
gosticida.....	5	Artículos de pinturería..	3
Aparatos surtidores de naf-		Artículos de repelería....	4
ta.....	5	Artículos de santería	
Aparejos.....	3	(excepto estatuas).....	5
Apicultura (exceptuando abe-		Artículos de sombrerería.	6
jas).....	6	Artículos de sport.....	5
Aporcadoras.....	3	Artículos de talabartería	4
Arados en cajones.....	2	Artículos de tienda.....	4
Arados o mancebas armados..	3	Artículos de veterinaria.	5
Arandelas y argollas.....	2	Artículos de yeso.....	6
Arcilla.....	3	Artículos de zapatería...	5
Arenilla en bolsas.....	1	Artículos navales.....	3
Arena en bolsas.....	1	Art. sanitarios no espec..	4
Arpillera en fardos.....	2	Arve es secas en bolsas..	2
Arpillera en piezas.....	3	Asadores.....	3
Arsénico en tambores.....	2	Aserrín en bolsas.....	3
Arseniato de plomo en tamb.	2	Asientos de madera para	
Artículos de alfarería.....	4	inodoro.....	4
Artículos de almacén.....	2	Asfalto en barricas o tan-	
Artículos de armería.....	4	beras.....	1
Artículos de bazar.....	4	Asfalto en panes.....	2
Artículos de cigarrería....	4	Asfasol en tambores.....	1
Artículos de cirugía.....	5	Ataúdes.....	7
Artículos de confitería....	3	AutoClaves.....	6
Artículos de droguería.....	5	Automoviles desarmados en	
Artículos de electricidad..	5	cajones.....	5
Artículos de enlozados.....	4	Autom. armados sin embala-	
Artículos de Farmacia.....	5	je.....	6
Artículos de ferretería....	3	Aves no domesticadas (do-	
Artículos de fiambrería....	3	ble flete).....	7
Artículos de fotografía....	5	Azarcón en cascotes.....	2
		Azufre en bolsas.....	2
		Agufrs en cajones.....	3
		Azul.....	2
		Azulejos en caja esquel.	1

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
"B"			
Bacalao en cajones.....	2	Bochas.....	5
Balancines.....	3	Bolitas de vidrio.....	5
Balanzas y básculas.....	5	Bolsas de papel.....	2
Balanzones.....	3	Bolsas vacías de argillera en atados.....	3
Baldes.....	3	Bolsas vacías en fardos pren- sados.....	2
Baldes volcadores.....	6	Bolsas de cocina o playa.....	4
Baldosas en esqueletos o cajones.....	1	Bombas de mano.....	3
Baldosas sueltas.....	5	Botes.....	6
Baldosas de madera en es- queletos.....	2	Botiquines.....	5
Bancos y asientos.....	7	Botellas vacías en cajones, far- dos o esqueletos.....	4
Bandejas de metal o cartón	5	Botellas vacías en cajones o esqueletos, de retorno.....	2
Bañaderas y brotes desarma- dos.....	5	Boyas.....	6
Bancos y bañaderas de latón	5	Braseros.....	3
Bancos de hierro enlozados..	4	Breas en cascos.....	1
Barniz.....	3	Breas en otros envases.....	3
Barriles ex-cerveza (retor- no).....	2	Bronce en barras, chapas o lin- gotes.....	2
Batatas en bolsas.....	1	Bujes.....	3
Batas, amasadoras y acce- sorios.....	5	Bulbos en cajones.....	3
Baterías eléctricas.....	4	Bulones.....	2
Baúles vacíos.....	6		
Bazar, artículos, de.....	4		
Bebederos.....	5		
Bebidas en cascos.....	1		
Bebidas en cajones y esque- letos.....	2		
Bebidas en damajuanas.....	4		
Bencinas.....	4		
Betún.....	3		
Bicarbonato de soda.....	5		
Bicicletas desarmadas en cajones.....	3		
Bicicletas armadas.....	6		
Bidets.....	4		
Billares desarmados.....	6		
Bombos.....	7		
Bigornias.....	3		
Bisulfito de sodio (doble- peso).....	3		
Bisecoches.....	2		
Blok en barriles y cascos..	1		
Blok en cajones.....	2		

C-17

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
Caballetes galvanizados.....	3	Carburo de calcio en tambo-	
Cabo señal de alambre.....	3	res.....	3
Cabos de escobas, hachas,		Carne salada.....	3
etc.....	3	Carne conservada.....	3
Cables eléctricos.....	3	Cargadores aereos.....	6
Cables de acero.....	1	Carretillas de mano arma-	
Cables de cobre.....	2	das.....	5
Cabriadas de madera.....	6	Carpintería metálica.....	5
Cabriadas de hierro.....	3	Carpintería de madera.....	6
Cabrita hınca pilotes.....	7	Carretillas de mano desar-	
Cacao.....	2	mandas.....	3
Cadenas en cajones o cascotes	2	Carros desarmados no espe-	
Café en bolsa.....	2	cificados.....	6
Café tostado o molido.....	3	Cartón en fardos.....	3
Cajas de hierro.....	5	Cartón asfáltico en chapas	4
Cajas vacías (50% recargo).	7	Cartón prensado en chapas..	4
Cajas de cartón desarmadas.	4	Cartón para huevos.....	4
Cajones fúnebres.....	7	Cartulina.....	4
Cajones de madera para medi-		Cartuchos vacíos.....	3
dores eléctricos.....	6	Cascos y barriles vacíos..	7
Cajones de hierro para medi-		Cascos y barriles vacíos	
dores eléctricos.....	5	de retorno.....	6
Cajones desarmados en lios.	3	Cascos vacíos desarmados..	3
Cajones vacíos armados.....	7	Cascina.....	2
Calderas.....	7	Castañas secas.....	2
Calentadores.....	4	Catres.....	5
Caloríferos o radiadores de		Cebollas.....	2
hierro en secciones.....	3	Cedazos.....	4
Calzado.....	5	Celosisas de hierro.....	3
Canas de hierro y bronce....	5	Celosisas de madera.....	5
Cámaras de cemento.....	4	Celotex.....	5
Cambios Decauville armados,		Celulinaen damajuanas.....	5
con durmientes metálicos...	3	Cenefas.....	3
Camillas.....	5	Cepillos.....	3
Camiones armados sin emba-		Cera para pisos.....	3
lar.....	6	Cera virgen.....	2
Canaleras galv. para desaga-		Cerveza, cajones canastos	
gues.....	5	o barriles.....	2
Canastos vacíos, mimbres...	7	Cigarrería.....	4
Cáñamo en fardos.....	3	Cine en chapas o lingotes.	1
Caños cromados o niquelados	5	Cine en rollos.....	2
Caños de barro vitres.....	4	Ciruelas en cajones.....	2
Caños de cobre.....	3	Claraboyas.....	5
Caños de fibra cemento.....	3	Clavos de olor.....	2
Caños de hierro.....	2	Clavos.....	2
Caños de hormigón.....	3	Clorato de potasio.....	3
Caños de latón.....	3	Cloruro de bario.....	3
Caños de plomo.....	1	Cloruro de metilo en tubos	3
Caños de zinc.....	5	Cobre en barras o chapas...	2
Carbonatos de calcio o soda		Cocinas de gas, supergas o	
en tambores.....	2	para cualquier combustible	
		líquido.....	5

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
<u>"C"</u>			
Cocinas económicas de hierro.....	3	Correas para máquinas.....	3
Cocinas de latón.....	5	Cortinas de junco y paja.....	6
Cocinas eléctricas.....	5	Cortinas de madera.....	5
Cochecitos de mimbre para niños.....	7	Cortinas de metal.....	3
Coches plegadizos.....	6	Costaneros.....	3
Codos fibro-cemento.....	4	Crin vegetal.....	5
Cojinetes.....	3	Crisoles.....	3
Cola de pegar.....	3	Cristalería en cajones o barricas.....	4
Colchones.....	5	Cristales.....	4
Columnas de hierro.....	2	Cuadros en cajones o esqueletos.....	5
Confitería.....	3	Cubiertas de lienzo.....	3
Conservas.....	2	Cubiertas y cámaras de goma.....	5
Contramarcas.....	4	Cuchillas para arado.....	3
Corchos en planchas conglomeradas.....	6	Cuchillería.....	5
Coronas fúnebres.....	6	Cunas.....	7
		Cunas de mimbre.....	7

"CH"

Champagne.....	2	Chapas onduladas y lisas galvanizadas.....	1
Chapas asfálticas.....	4	Chapas de viruta prensada.....	4
Chapas cartón prensado.....	4	Chocolate.....	2
Chapas fibra madera.....	4	Chucho.....	2
Chapas fibro-cemento.....	2		
Chapas de hierro planas.....	1		

"D"

Dama Juanas vacías.....	5	Dextrina en bolsas.....	3
Dama Juanas con bebidas.....	4	Dinamos.....	4
Dama Juanas con arroz.....	3	Droguería.....	5
Dátiles.....	2	Droguería industrial excepto ácidos inflamables y corrosivos.....	3
Depósitos de h ^o fundido.....	5	Dulces en cajones o latas.....	2
Descarnes.....	4	Durmientes metálicos sencillos para vías.....	1
Descarozados.....	2		
Desgranadores.....	5		
Desincrustantes en cajones.....	3		
Desincrustantes en cascos.....	2		
Desinfectantes (ver antisépticos).....			
Desnatadoras.....	5		
Desvicos Decauville armados.....	5		

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
<u>"G"</u>			
Galletas.....	2	Grampas.....	2
Garbanzos.....	2	Granito, mármol en bolsas	1
Garrapaticida (ver antisár-		Granza de seña y trigo...	2
nicos.....		Granza de piedra en bal-	
Gas carbónico en tubos.....	2	sas.....	1
Gases no inflamables ni co-		Grasa comestible en latas	
rrrosivos, en tubos.....	2	o cascotes.....	1
Gases inflamables o corrosi-		Grasa comestible en caja-	
vos.....	4	nes.....	2
Gasógenos.....	6	Grasa mineral en cajones.	2
Glicerina.....	5	Grasa mineral en tambores	1
Glucosa.....	2	Grillas sueltas.....	2
Goma laca.....	3	Guadañas.....	3
Goma para pegar cubiertas..	4	Guinches a vapor armados.	7
Gorras en esqueletos.....	6	Guitarras.....	6
Grafito.....	3		
<u>"H"</u>			
Habas.....	2	Hilo para bolsas.....	3
Nachas.....	3	Hilo sisal.....	3
Harina de avena.....	2	Hipoclorito de sodio.....	5
Harina de centeno.....	2	Hiposulfito de sodio.....	3
Harina de lino mostaza.....	2	Hojalata en cajones.....	1
Hecillas.....	3	Hojalatería, artículos de	5
Heladeras en general.....	5	Hongos.....	6
Herramientas no específicas..	3	Horniguicida, aparatos...	5
Hidrófugo en latas.....	3	Horniguicida en polvo o	
id. en tambores.....	2	líquido.....	3
Hierro en barras, lingotes,		Hornallas.....	3
vigas y varillas.....	1	Hornos.....	5
Hierro en chapas o planchas		Horquillas.....	3
planas.....	1	Hule.....	3
Higos secos.....	2		
Hilos de algodón o lana en			
cajones.....	4		
<u>"I"</u>			
Imágenes.....	6	Inodoros.....	4
Impermeables en rollos para		Insecticidas.....	3
techos.....	3	Instrumentos musicales...	6
Impermeables, tienda.....	4	Instrumentos de medición	
Implementos agrícolas.....	3	o precisión.....	5
Imprenta, máquinas no espe-			
cificadas.....	3		
Incubadoras.....	6		

ARTICULOS	CAT	ARTICULOS	CATOS.
<u>"J"</u>			
Jabón común.....	1	Juguetes (excepto roda-	
Jabón de tocador.....	4	dos).....	5
Jarabe en frascos.....	2	Juegos de sape.....	6
Jaulas y nidos.....	7	Junco en atados.....	6
Jaulas y nidos con pájaros			
etc (doble flete).....	7		
<u>"K"</u>			
Kerosene en cajones.....	2	Klingerit (asianto).....	3
<u>"L"</u>			
Lacre.....	4	Lomas y encerados.....	3
Ladrillos para limpiar mts.		Loza en barricas o cajo-	
en cajones o esqueletos....	2	nes.....	5
Ladrillos refractarios en		Lustra muebles.....	3
cajones o esqueletos.....	1	Llantas de goma.....	4
Ladrillos refractarios suel-		Llantas de hierro.....	3
tos.....	3		
Lámparas eléctricas.....	6		
Lamparería.....	4		
Languosticida, aparatos.....	5		
Languosticidas, específicos.	3		
Latas vacías con 50% de re-			
cargo.....	7		
Latitas para pomada.....	6		
Latón en barra o chapas....	2		
Lavandina en cajones o dama-			
juanas.....	3		
Lavatorios de hierro.....	5		
Lebrillos.....	5		
Leche condensada.....	2		
Legumbres en conserva.....	2		
Legumbres en damajuanas....	3		
Lentejas en bolsa.....	2		
Letreros luminosos.....	5		
Librería.....	4		
Líquido limpiametales.....	3		
Líquido para mata-fuego....	3		
Líquidos en damajuanas, ex-			
cepto inflamables y corro-			
sivos.....	4		
Líquido para refrigerar....	3		
Lombricidas en cajones.....	3		
Lomillería.....	4		

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
<u>"N"</u>			
Macetas de barro.....	5	Material para revoques..	1
Machetes.....	3	Mates.....	6
Maderas duras aserradas...	1	Mates en bruto.....	5
Maderas no duras aserradas	2	Masas para ruedas.....	3
Maderas terciadas.....	3	Mechas para lámparas....	4
Maíz pisado y quebrado....	2	Medidas de latón.....	5
Magnesia industrial en bol-		Medidores de agua, gas o	
sas, barricadas o cajones.	3	electricidad.....	5
Magnesia elaborada.....	5	Menaje.....	4
Malacates.....	3	Mercería.....	4
Mandiles.....	4	Metal desplegado.....	3
Mangueras de goma o lona..	3	Miel en cajones o latas.	2
Manómetros.....	5	Miel en tambores o cas-	
Manequías.....	6	cos.....	1
Manteca.....	3	Mimbre, artículos de....	7
Máquinas para escribir y		Miembro sin trabajar....	6
calcular.....	6	Minio.....	2
<u>MÁQUINAS NO ESPECIFICADAS:</u>		Moldes de hierro para hr	
Armadas, sueltas, en cajo-		sigón.....	3
nes o esqueletos, bultos		Moldes para hielo.....	5
hasta 2.000 kgs.....	5	Molinillos de mano.....	5
Desarmadas, en cajones y		Molinos a vapor o viento	5
esqueletos, bultos hasta		Monumentos funerarios...	6
2.000 kgs.....	3	Mosaicos en cajones o es	
Máquinas express.....	6	queletos.....	1
id. de cortar fiambre...	6	Mosaicos sueltos.....	5
id. de cardar.....	7	Mostaza en grano.....	5
id. de fumigar y simil..	7	Mostaza en tarro.....	2
Marcos para puerta y venta		Mostradores.....	7
na.....	5	Motocicletas armadas....	6
Marcos y varillas para cua		Motocicletas desarmadas	
dros en estados.....	4	en cajones.....	3
Marmitas.....	3	Motores para autos.....	5
Mármol suelto.....	3	Motores eléctricos.....	5
id. en cajones o esque-		Motores a explosión.....	5
letos.....	2	Muebles de hierro, made-	
Mármol molido.....	1	ra o mimbre.....	7
Macilla.....	2	Munición en cajones...	1
Mata-fuegos, aparatos....	5	Muertos de hormigon para	
Materiales para radiotele-		fondeo, boyas o anclas..	1
fonía y telegrafía, no es-		Música, artículos de....	6
pecificados.....	5		
Materiales de construcción			
no especificados.....	6		

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
<u>"N"</u>			
Nafta en cajones.....	4	Negro de humo.....	3
Naftalina.....	4	Nueces.....	2
Naipes en cajones.....	4		
<u>"O"</u>			
Objetos de arte.....	6	Oxido de hierro en cajo-	
Oera en barricas.....	2	nes.....	3
Ollas.....	3	Oxido de hierro en tam-	
Orejonas.....	2	res.....	2
		Oxigeno en tubos.....	2
<u>"P"</u>			
Paja rafia.....	6	Pianos.....	6
Palas.....	3	Piazabal.....	7
Palas de bucy.....	5	Piedras de afilar.....	3
Palos de escoba.....	3	Piedras molidas en bolsas	1
Pantallas en cajones.....	5	Piezas repuestos para au-	
Papas en bolsa.....	1	tomóviles.....	4
Papas en cajones.....	2	Pilas eléctricas.....	4
Papel en embarlar en far-		Piletas.....	4
dos.....	2	Pimentón y pimientos....	2
Papel de escribir en cajo-		Pinceles.....	3
nes.....	4	Pintura en tambores o	
Papel de estroza en balas.	2	cascos.....	2
Papel de imprenta en cajo-		Pintura en cajones, bal-	
nes o fardos.....	2	des o latas.....	3
Papel higiénico en cajones	5	Pinturería, artículos de	3
Papel picado.....	4	Pisarras para techos en	
Papel para diarios en bobi-		cajones.....	1
nas.....	2	Planchas eléctricas.....	5
Papelería no especificada.	4	Plantas vivas.....	7
Parafina.....	3	Plantillas de yute.....	3
Paraguas y sombrillas.....	5	Platos de cartón.....	4
Parquets.....	3	Plataformas giratorias	
Pasta de papel.....	3	para vías.....	3
Pasto en fardos para forra-		Plombagina en bolsas....	3
jes.....	6	Plomo en barras, lingo-	
Peluquería, artículos de..	5	tes o chapas.....	1
Perchas en líos.....	6	Plumeros.....	6
Perdigones en cajones.....	1	Poleas.....	3
Perfumería.....	4	Polisulfuro de calcio en	
Pernianas de hierro.....	3	cascos o tambores.....	2
Pernianas de madera.....	5		

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
<u>"E"</u>			
Polisulfuro de calcio en		Portones de madera.....	5
cajones.....	3	Postes de telégrafo o te-	
Polve para lavar.....	2	léfono.....	3
Pomada para calzados o re-		Potasa.....	3
tales.....	3	Frenas de enfardar.....	3
Pomos de carnaval.....	4	Puertas y ventanas de ma-	
Porcelana.....	5	dera.....	5
Porcelanina.....	2	Pulverizadores.....	5
Porotos.....	2	Puntas de ejes.....	3
Portarretratos.....	5	Puntas París.....	2
Portarrollos.....	4		
Portones de hierro.....	3		

<u>"Q"</u>			
Quebradores de maíz.....	5	Quincallería, artículos de	4
Quesos en cajones o bolsas	2		

<u>"R"</u>			
Radiadores o caloríferos		Repuestos no especifica	
de hierro en secciones....	3	dos.....	6
Rafia, paja.....	6	Resina en cascotes.....	2
Rastras en cajones.....	2	Resortes para colchones	3
Rastras armadas sueltas...	3	Rieles, curvas y desvíos	
Rastrillos armados.....	4	ferroviarios.....	3
Rastrillos desarmados.....	3	Rieles rectos ferrovia-	
Rebacillo.....	2	rios hasta de 12 mts...	1
Recados.....	4	Rodados para niños.....	6
Regaderas.....	5	Rollizos de madera dura	1
Rejas para arados.....	2	Rollizos de madera no	
Rejas de madera para ara-		dura.....	2
dos.....	3	Ropería.....	4
Rejillas.....	3	Ruedas.....	3
Relojes.....	5		
Remaches.....	2		
Remedios para plantas en			
cajones o esqueletos.....	3		
Remedios para plantas en			
tambores.....	2		
Remos.....	5		
Repisas.....	4		
Repuestos para automóvi-			
les.....	4		
Repuestos para heladeras..	5		
Repuestos para máquinas			
Agrícolas.....	3		

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
<u>"S"</u>			
Sal fina en cajones.....	2	Sillas.....	7
Salitre (abonos).....	1	Sillas desarmadas o pie	6
Salvavidas redondos, chale		gad.....	6
cos, etc.....	6	Sulfato de aluminio....	3
Sanitarios, artículos no		Sulfato de calcio, mag	3
especificados.....	4	nesio o sodio.....	3
Santería, excepto esta-		Sulfato de cobre o hie	2
tuas.....	5	rro.....	2
Sardinas.....	2	Sulfuro de carbono (do	4
Sebos comestibles.....	2	ble peso).....	4
Sebos en cascos.....	1	Sulfuro de fósforo (do	4
Segadoras, (ver máquinas).		ble peso).....	4
Sembradoras, (ver máquinas)		Sulkyes desarmados.....	6
Semillas no especificadas	2	Supergas, tubos.....	2
Semita o semitín.....	2	Surtidores de nafta.....	5
Sémola.....	2	Soda cáustica de lavar	
Sexquisulfuro (doble peso)	3	en tambores.....	1
Sifones vacíos, cajones		id. id. id en cajones	2
o esqueletos.....	4	Soldaduras en general..	2
Silicato de soda.....	3	Sombrería.....	6
		Sierras sin fin en ro	
		llas.....	3
<u>"T"</u>			
Tablas de lavar.....	4	Tapas corona.....	5
Tablas para planchar....	5	Tapas para cajones o ta	
Tacos de goma.....	5	rros.....	3
Tachos de cobre, latón		Tapas para tanques.....	3
o H°.....	7	Tapicería.....	4
Tachuelas.....	2	Tarros vacíos,,,,,.....	6
Talabartería.....	4	Té.....	2
Talco en bolsas.....	2	Techado asfáltico.....	4
Talco perfumado en cajoe		Tejas en cajones.....	2
nes.....	4	Tejas sueltas.....	6
Tambores vacíos(no infla		Tela asfáltica.....	4
mables).....	7	Tela metálica.....	3
Tambores vacíos(no infla		Telares.....	6
mables) de retorno.....	6	Teodolitos.....	7
Tanques australianos de		Termotex.....	5
sarmados.....	2	Thinner en tambores.....	4
Tanques para líquidos		Tienda, artículos de....	4
cerrados.....	7	Tierra refractaria y pa	
Tanques descubiertos o		ra filtrar.....	2
desarmados.....	5	Tinta.....	4

ARTICULOS	CAT.	ARTICULOS	CAT.
<u>"T"</u>			
Tinta para imprenta en cajones.....	3	Trapos de piso.....	4
Tinta para imprenta en tambores.....	2	Trapos sueltos.....	5
Tipos de imprenta.....	4	Trajes de buzo.....	3
Tiza en bolsas o cascotes...	2	Trementol.....	3
Toberas fragua.....	3	Triciclos armados.....	6
Tecino.....	3	Triciclos desarmados en	
Tornería no especificada..	6	cajones.....	3
Tornillos.....	2	Tubos de gas vacíos.....	4
Torniquetes.....	3	Tubos de gas vacíos de	
Tractores.....	6	retorno.....	2
Tranqueras.....	3	Tubos de vidrio.....	4
		Tuercas en cajones.....	2
<u>"U"</u>			
Urnas vacías.....	7	Utiles de radiotelefonía	
Utiles de colegio y escritorio.....	4	y de telegrafía.....	5
idem en cascotes.....	1		
<u>"V"</u>			
Vagones de-cauville.....	6	Vías decauville, armadas..	
Valijas vacías.....	6	con durmientes metálicos	
Válvulas tipo esclusa.....	4	en tramos rectos.....	3
Veras para carro.....	3	id., id., id., curvas y	
Varillas de hierro.....	1	desvíos.....	5
Varillas para cuadros.....	4	Vidrios comunes.....	3
Varillas de madera dura...	1	Vigas de madera dura.....	1
Vasos de papel.....	5	Vigas de madera no duras..	2
Velas en cajones o líos...	2	Vino en cascotes.....	1
Veneno para cuero en cajones o latas.....	2	Vino en cajones o cáñille	
Ventanas.....	5	ros.....	2
Ventiladores eléctricos...	5	Vitrales (vitreaux).....	6
Ventiladores fragua.....	3	Vitrinas.....	7
Verde París.....	3		
Verjas de hierro.....	3		
Veterinaria, artículos de..	5		
<u>"Y"</u>			
Yaguas (forros para damajuanas).....	7	Yerbas medicinales.....	6
Yerba mate elaborada.....	2	Yeso en cajones.....	3
		Yugillos.....	3

<u>ARTICULOS</u>	<u>CAT.</u>	<u>ARTICULOS</u>	<u>CAT.</u>
------------------	-------------	------------------	-------------

"E"

Zapatería.....	5	Line en rollos.....	2
Zapatillas.....	5	Zorras Decauville.....	5
Line en chapas o lingo- tes.....	1		

CAPITULO VII

SITUACION PATRIMONIAL Y RESULTA-
DOS ECONOMICOS DE EXPLOTACION.

ESTRUCTURA FINANCIERA.

MEDIDAS DE LA ACTIVIDAD DE LOS CA-
PITALES.

MEDIDAS DE LOS RESULTADOS DE EXPLO-
TACION.

BALANCES.

RESULTADOS.

ANALISIS DE LOS PRINCIPALES RUBROS.

CAPITULO VII

I - SITUACION PATRIMONIAL Y RESULTADOS ECONOMICOS DE EXPLOTACION.

En su condición de entidad autárquica de carácter comercial, la Administración del Transporte Fluvial ha procurado, paralelamente con los fines que motivaron su creación, la obtención de resultados positivos de explotación, que le permitieran financiarse con sus propios recursos, tal como lo disponía el artículo 7º del Decreto N° 9906 del 12 de mayo de 1945.-

Ello no obstante, tales objetivos no pudieron cumplirse durante los cuatro primeros años, tal como puede observarse en los cuadros que se insertan correspondientes a los resultados del quinquenio 1945 a 1949, cuyo estudio se practica en el presente Capítulo, paralelamente con la situación patrimonial.-

Nos referiremos en primer término, a los estados patrimoniales del Organismo que se estudia, cuyas cifras que abarcan los cinco años de vida del mismo, permiten extraer en conclusión las consideraciones expuestas en este Capítulo.-

Los estados transcriptos reflejan la situación de la Institución a la fecha de cierre de cada ejercicio, es decir al 31 de diciembre de cada año. Por ello hemos optado por establecer las distintas comparaciones tomadas como base del estudio, relacionando los resultados del ejercicio último con la situación al 31 de diciembre de 1945 (primer ejercicio cerrado), según el balance a esa fecha.-

Las razones e índices adoptados como base para el estudio, tienden a la formación de un

concepto subjetivo de la situación económico-financiera de la Flota a la fecha indicada, y a lograr una medida en base a porcentos, de los rendimientos de la explotación.-

Se ha tomado como base de comparación el cien por cien, obteniéndose la proporción del citado porcentaje que corresponde para las cifras de los distintos rubros del balance, según surge de las fórmulas que se aplican para cada caso, a fin de apreciar gráficamente, las tendencias que acusa el análisis de rubros y aquilatar regularmente los diferentes conceptos que integran los estados que se examinan.-

Antes de iniciar el comentario y análisis porcentual de los rubros, queremos advertir que los resultados de este análisis y los porcentos obtenidos son de efectos relativos, y no deben considerarse como valores absolutos para la conducción económica del Organismo; esta es una conclusión lógica, desde el momento que en el se analizan cifras que acusan una tendencia o situación, con entera frialdad, lo cual coloca al analista ante la situación de apreciar solamente el factor que tiene ante él.- Por esto, ante el estudio objetivo de determinado punto o aspecto de la explotación, deben considerarse al margen de estas apreciaciones, las que emergen de otros factores que pueden incidir favorablemente o desfavorablemente en la formación de un concepto.-

A este respecto nos parece oportuno mencionar a título informativo, una regla que estimamos acertada, y se refiere precisamente a los valores extrínsecos que adquieren los análisis de cifras, cuando se las considera relacionadas con los factores que

...mismo menciona; en efecto, es llamada la regla de las tres "C": Carácter, Capacidad, Capital, e indica: por carácter, la reputación de que goza la empresa o explotación en su gremio, por sus procedimientos honestos; por capacidad, la habilidad comercial que acusa; y por capital, el tipo de inversión e importancia de los valores que integran el activo de la explotación.-- En el caso particular del Organismo estudiado, la regla enunciada se ampliaría con otro concepto que es el de la garantía colateral reflejada por las garantías subsidiarias que posee para solventar un descenso de negocios o aprieto financiero.-- Nos referimos a los recursos extraordinarios y préstamos a concederse a la Administración, especialmente previstos en los artículos sexto "in fine" y séptimo del Decreto de creación.--

Se transcriben a continuación, a los efectos de su análisis, los estados patrimoniales de la Institución desde la fecha de creación, hasta el 31 de diciembre de 1949, siendo este último, como ya se expresó, el que servirá de base para el estudio.--

Rubros	<u>31/12/45</u>	<u>31/12/46</u>	<u>31/12/47</u>	<u>31/12/48</u>	<u>31/12/49</u>
Imper-	Imper-	Imper-	Imper-	Imper-	Imper-
tes	tes	tes	tes	tes	tes

---ooo---

Deudores varios	209.621		130.591		80.486		383.878		841.532	
Report. Públicas deud.	631.217		291.536		1.372.427		2.596.905		4.787.269	
Depositos de garantía	2.900		12.800		15.200		15.200		15.200	
Deudores en litigio	2.241		57.222		24.182		72.022		72.022	
Total exigible:	845.979	6,6	1.672.149	6,3	1.592.295	6,1	2.968.005	7,8	5.716.023	10,2

ACTIVO DISPONIBLE

Caja	7.741		80.559		82.116		137.370		678.712	
Bancos	162.288		291.362		547.449		1.325.222		2.322.226	
Total disponible:	167.129	1,3	371.921	1,4	629.565	2,6	1.562.592	4,0	3.000.938	5,5

ACTIVO TRANSITORIO

Anticipos para gastos	9.021		3.700		4.727		8.268		14.625	
Fondos en emisión haberes	45.120		158.238		150.796		244.449		367.464	
Fondos en emisión gastos	1.351		--		--		--		--	
Cargos observados	99.651		39.871		113.137		268.709		44.935	
Anticipos viáticos	--		300		50		--		--	
Deducciones a/haberes	--		2.660		6.878		2.992		12.606	
Pago previo Trabajos R.Pub.	--		524		1.366		500		500	
Total transitorio:	154.553	1,2	205.353	1,0	276.353	1,2	524.918	1,4	440.126	0,8

RESULTADOS

Pérdidas acumuladas	250.875	2,0	1.084.594	6,4	2.049.392	8,3	2.763.420	7,3	--	--
ACTIVO TOTAL:	12.839.436	100,0	20.293.620	100,0	24.615.019	100,0	37.860.923	100,0	54.491.561	100,0

CUADRO XIV

ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE FLUVIAL
ESTADOS PATRIMONIALES AL 31 DE DICIEMBRE DE CADA AÑO

<u>P A S I V O</u>	1946		1946		1947		1948		1949	
	m\$	%	m\$	%	m\$	%	m\$	%	m\$	%

PASIVO ESPECIAL

M.O.P. Habere. en préstamo	3.138.580		3.138.580		881.681		1.189.417		2.088.392	
Préstamos art. 7º D. 9908.	300.000		946.290		2.880.478		4.478.680		4.728.480	
Depositantes de garantías	2.000		12.000		15.000		15.000		15.000	
<u>Total pasivo especial</u>	<u>3.440.580</u>	<u>26,8</u>	<u>4.096.870</u>	<u>20,2</u>	<u>3.177.159</u>	<u>13,0</u>	<u>5.622.837</u>	<u>14,8</u>	<u>6.826.911</u>	<u>12,5</u>

COMERCIAL

Acreedores varios	58.978		69.079		96.283		171.757		462.315	
Agentes marítimos	20		--		--		--		--	
Report. Pub. Acreedor.	889.928		1.610.137		1.848.521		2.255.298		2.281.450	
Acreedores p/haberes etc.	111.785		231.830		226.888		370.149		662.848	
Cobros provisor. anticip.	121.864		87.250		1.965		571.322		167.021	
Retenciones s/haberes	14.867		44.626		40.914		99.490		247.605	
Caja Jubil. Marina Merc.	7.230		6.381		26.568		--		--	
Caja Mac. Jub. y Pens. Civil.	11.877		19.019		94.296		40.085		67.132	
Notas de crédito a pagar	1.085		1.492		740		1.436		--	
Fondos a reintegrar	163		163		--		--		164	
M.O.P. Provisiones a factur.	--		--		5.266		16.617		48.573	
Cobros por cuenta de terceros.	--		--		5.878		881		18.344	

Revues et publications universitaires
de la faculté de
C. des Sciences Postales, Ap. par.

159.661
1.009

1-775

[illegible]

THE

[illegible][illegible]

100

Index

4-687-418

18

0-167-257 304

603.38

D-150-007 **241**

10-786-360
698-327-05

NO FUGA

33

8-158-024

14-187-763

18.730.471

88.788.401

七、

VALUES & CAPITALISM

100

100

208, 278

1

Total no. of 12th

012200

03.7.14.157.769 00.15

18-000-377 77.0

202-401-7663

13702-102 000

NOTES:

12-000-000

100%

800-255-0000

0001 070 070 000

37,860,000 100,000,000

64-491-651 100

El aumento de capital de año en año, no obstante los resultados negativos de explotación, responde al hecho de que la Flota acelera su patrimonio en embarcaciones por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, de tal modo que se produce un acrecentamiento del activo sin contraprestaciones del pasivo.- Ello surge del carácter del Organismo, que es el de Administrador de la Flota, actuando como entidad autónoma.-

I - ESTRUCTURA FINANCIERA.

Trataremos la liquidez económico-financiera de la explotación desde el punto de vista de la empresa en marcha, y no el caso de una eventual liquidación.-

La fórmula que utilizamos:

$$\frac{\text{Activo Disponible} + \text{Activo Exigible}}{\text{Pasivo Comercial a Corto Plazo}}$$

significa que el total de estos activos de \$ 8.725.319 representa frente al pasivo comercial a corto plazo de \$ 3.955.448, el 226%, e indica que por cada unidad de pesos del pasivo considerado se poseen para responder, \$ 2.26 de recursos a plazo igualmente breve.-

Completando el estudio de los valores circulantes del balance en su relación con las deudas de vencimiento a breve plazo, aplicamos la fórmula siguiente:

$$\frac{\text{Activo Disponible} + \text{Activo Exigible} + \text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Comercial a Corto Plazo}}$$

y nos señala que sobre un total de activo de \$ 9.861.696 que denominamos dinámico por su fuerza altamente realizable, existe un pasivo exigible de inmediato de \$ 3.955.448 o sea una relación del 249% e indica un aumento en los recursos considerados anteriormente de \$ 0,23 por cada unidad de pesos de igual pasivo.-

La aplicación de estas dos ecuaciones indica que el activo corriente, o bien los valores circulantes del balance, son suficientes para atender las obligaciones comerciales a corto plazo.- Ahora bien, si dicho pasivo a corto plazo se incrementara con las cifras del llamado "pasivo especial" dentro del balance, resulta evidente que ambas relaciones porcentuales se modificarían substancialmente.- Pero, a los efectos de que la nueva relación de cifras permita extraer conclu-

siones aceptables del análisis efectuado, es necesario incluir dentro del activo, aquellos valores incrementados como consecuencia de dicho pasivo especial.- Nos referimos a los valores fijos del balance, y de tal modo se tendrá:

Activo Dinámico + Activo Fijo
Pasivo Total

que nos indica que el monto total de estos activos frente al pasivo total de \$ 3.225.174, representa el 501% o sea que por cada unidad de pesos adeudada por el Organismo estudiado, existen para responder en valores diversos \$ 5,01.-

A fin de ampliar ahora el panorama del examen, consideraremos los rubros desde otro aspecto, utilizando la ecuación siguiente:

Pasivo Total
Activo Total

indica que la cifra total de la deuda, que es de mn. 10.782.359 representa con relación al activo total de \$ 54.491.551 el 20%, y que complementada con la siguiente

Capital Líquido
Activo Total

señala que sobre igual cifra de activo, el importe del capital líquido de \$ 43.589.986 representa el 80%, lo que indica que la Administración del Transporte Fluvial está operando con esta proporción de capital propio, puesto que por cada \$ 100 de activo existen \$ 20 de capital ajeno y \$ 80 de capital propio.-

Esta situación permite al Organismo un desenvolvimiento holgado y sin mayores apremios, toda vez que, a medida que se refuerce el plantel flotante, los mayores ingresos le permitirán llevar a cabo su propia financiación tal como se prevé en el artículo 7º del Decreto de creación.-

Si estudiamos ahora como se hallan invertidos los capitales aportados a la Flota al 31 de diciembre de 1949, se tiene:

Activo Fijo	/	Activo Total	81,1%
Activo Circulante	/	Activo Total	2,4%
Activo Exigible	/	Activo Total	10,2%
Activo Disponible	/	Activo Total	5,5%
Activo Transitorio	/	Activo Total	0,8%
<u>Total:</u>			<u>100,0%</u>

El neto predominio del Activo Fijo por sobre los demás grupos se justifica dada la índole de actividades que desarrolla el Organismo estudiado.- De dicho total de Activo Fijo, el 95% está representado por el plantel flotante y accesorios.-

Llegados aquí, estimamos oportuno apreciar la firmeza que existe para garantizar las obligaciones contraídas, y observamos con la ecuación siguiente:

Pasivo Especial (Largo Plazo)
Plantel flotante, maquinarias, inmuebles, etc.

la existencia de una deuda fija sumamente conservadora, puesto que el porcentaje obtenido, de 15,3% de este pasivo sobre los \$ 44.189.675.- de esas inversiones fijas, representa un margen de garantía para las operaciones de largo plazo, sumamente bueno.-

II - MEDIDAS DE LA ACTIVIDAD DE LOS CAPITALS

Bajo la presente denominación, analizaremos el rendimiento que han producido los capitales aportados a la Entidad, es decir el propio y el ajeno, para lo cual consideraremos que la cifra total de los ingresos brutos al 31 de diciembre de 1949, según cuadro de resultados que se agrega asciende a \$ 19.144.982.-

La fórmula que sigue:

Ingresos totales brutos
Capital ajeno

informa que aquella cifra de ingresos representa sobre

este capital ajeno un 179% e indica que cada 100 pesos de capital ajeno ha producido un ingreso bruto de \$ 179.-

Estableciendo igual relación con el capital propio se tendrá que el ingreso total representa sólo un 43% sobre aquella cifra, vale decir que cada cien pesos de capital propio produjeron \$ 43,00 de ingresos brutos, situación lógica esta desde el momento que el capital propio es mayor que el ajeno y sujeto por lo tanto a un porcentaje menor que el correspondiente a este último.-

III - MEASURAS DE LOS RESULTADOS DE EXPLOTACION.

Analizaremos ahora de distintas formas, el rendimiento de la explotación con el objeto de extraer índices que permitan formarse juicio acerca de los resultados obtenidos.-

Primeramente estudiaremos el resultado neto del ejercicio con relación al Capital, y tenemos que la utilidad neta de \$ 2.882.626,00 representa un 6,6% sobre este Capital de \$ 43.589.986,00.- Este índice es de mucho valor cuando puede cotejarse con el de otros años, comparación que en este caso no resulta posible pues los anteriores ejercicios han arrojado quebranto.- La renta neta producida por el Capital en el último ejercicio es en realidad reducida, pero no debe olvidarse que la Flota Fluvial ha debido afrontar serias dificultades en su explotación que se tradujeron en déficits patrimoniales durante los cuatro primeros ejercicios, dada la reducida capacidad de su plantel flotante.

Es también interesante relacionar el rendimiento que ha producido la evolución total de la explotación en sí, obteniendo el índice que corresponde el resultado neto del ejercicio sobre los ingresos totales; en este caso tenemos que la utilidad neta representa para los ingresos totales por servicios de explotación, de

\$ 19.144.982.- el 15,0 %, vale decir que por cada unidad de pesos ingresados se ha obtenido una ganancia neta de \$ 0,15.-

El rendimiento producido por el Activo Total afectado a la explotación, relacionado con la utilidad neta, indica que esta es, con relación a los m\$n. 54.491.551 del Activo, el 5,2 %, lo que quiere decir que el capital aportado a la explotación, propio y ajeno, produce un rendimiento a razón de \$ 5,20 por cada \$ 100,00 invertidos.-

Continuamos siempre con el análisis del resultado neto y observamos que el mismo representa el 19% sobre el monto de los gastos directos y costos de m\$n. 14.949.288.-, porcentaje que se eleva al 25% si establecemos la relación únicamente con los gastos directos de explotación sin incluir los costos.-

Los índices así determinados indican que cada \$ 100,00 de gastos equivalen respectivamente a \$ 19,00 y \$ 25,00 de utilidad neta, según se incluyan o no los costos de explotación de servicios, dentro de la relación porcentual.-

Estos resultados serían sumamente ilustrativos si pudieran cotejarse con los de años anteriores, para apreciar gráficamente como fueron gravitando los gastos en los sucesivos ejercicios, relación que no resulta posible en razón de haber arrojado quebrantos tales ejercicios.-

Los ingresos totales representan un 35% del Activo Total, lo cual significa que la rotación de dicho activo es aceptable si se tiene en cuenta que el Activo Fijo incide con su inmovilidad sobre la ágil rotación del Capital.-

La mayor o menor eficiencia de la explotación puede medirse con bastante aproximación aplicando la fórmula que sigue:

$$\frac{\text{Gastos y Costos de Explotación} + \text{Gastos Grales de Administ.}}{\text{Ingresos Totales}}$$

que nos indica que el monto de los primeros a 16.262.356 \$ representa para el de \$ 19.144.982.- de los segundos, el 84% o sea que por cada cien pesos de ingresos brutos existe un egreso total de \$ 84,00.-

Las utilidades de una empresa no deben hallarse incluídas solamente en las disponibilidades inmediatas, sino que pueden afectar a los distintos rubros del activo de la misma.- No es posible precisar con exactitud cuales son los rubros que contienen esa ganancia, pero si puede obtenerse una aproximación, proporcionando la utilidad neta con los distintos activos, como se hace seguidamente:

<u>Rubro</u>	<u>Importe</u>	<u>Proporción de Ganancia</u>
Activo Fijo:	44.189.675	2.337.652
Activo Circulante:	1.136.377	60.114
Activo Exigible:	5.717.272	302.447
Activo Disponible:	3.008.047	159.127
Activo Transitorio:	440.180	23.286
	<u>54.491.551</u>	<u>2.882.626</u>

Como es lógico, esta relación responde al monto y la proporción de los distintos rubros entre sí, lo cual hace que la mayor parte del rendimiento neto corresponda al activo mayor, en este caso el activo fijo.- La naturaleza de la explotación demanda por otra parte, la existencia de una apreciable inversión de este activo, puesto que la índole de los servicios prestados condiciona la casi totalidad de los ingresos a este tipo de inversión, con lo que se justifica la relación poco armónica de los distintos activos.-

A continuación, y para terminar con el presente capítulo que hemos dedicado al estudio de la situación patrimonial de la Administración del Transporte Fluvial, haremos algunas breves consideraciones sobre los principales rubros que integran los balances transcritos, como así también sobre los resultados obtenidos.-

Dentro del activo, el de carácter fijo representa más del 80% sobre el total, situación que se ex-

plica dada la índole de las actividades que desarrolla el Organismo, reflejada en el rubro "Plantel Flotante y accesorios" del activo inmovilizado.-- Obsérvese que desde 1943, fecha de su creación, hasta 1949, dicho plantel flotante se ha casi cuadruplicado.--

Este incremento del plantel flotante se refleja directamente en otros rubros del balance particularmente en el activo exigible, como consecuencia del incremento de flotas.-- En efecto, en 1943, para tener el primer ejercicio completo, el activo exigible, vale decir los deudores de la Institución, totalizaba la cifra de \$ 1.072.156, en tanto que en 1949 al 31 de diciembre, dicho importe se eleva a \$ 5.717.272, del cual un 84% corresponde a reparticiones públicas por flotas realizadas.--

Análoga consideración pueda hacerse con respecto a las disponibilidades que superan los \$ 3.000.000 en 1949, en tanto que al 31 de diciembre de 1943 no alcanzaban los \$ 300.00,00.--

Los demás rubros del activo son los comunes a cualquier explotación por lo cual no ofrecen interés comparativo.--

Pasemos a continuación a referirnos a aquellos rubros del pasivo que presentan alguna característica especial para su análisis, y en tal sentido se tiene: "M.O.P. EMBAZCARRAS EN PRESTAMO".--

El saldo que al 31 de diciembre de 1949 arroja esta cuenta de \$ 2.083.392 representa el valor de las embarcaciones que a esa fecha aún no fueron reintegradas a la Dirección General de Navegación y Puertos, organismo al que pertenecen.--

El origen de este rubro se retrotrae a la fecha de creación de la Flota, y es el mismo Decreto 9906/45 que disponía en su artículo 3º "que la Administración del Transporte Fluvial formaría su plantel flotante ini-

cial con las unidades de la Dirección General de Navegación allí enunciadas; para agregar en el artículo inmediato siguiente: "A medida que las unidades detalladas en el artículo 9º vayan incorporándose a su flota, y siempre que la explotación lo permita, la Administración del Transporte Fluvial procederá a la devolución de los vapores, chatas y remolcadores facilitados por la Dirección General de Navegación y Puertos".-

De tal modo, el rubro comentado, que en 1945 alcanzaba a totalizar un importe de \$ 3.138.580,00 se redujo por sucesivos reintegros a la cifra antes indicada.-

Otro rubro del pasivo que merece ser comentado es el titulado "Préstamo Artículo 7º Decreto 9906".- Como lo indica su propia denominación, también tiene su origen en el decreto de creación de la Repartición estudiada.- En efecto: el artículo 7º del mismo, referente a los recursos, establece: "Hasta tanto la explotación a cargo de la Administración del Transporte Fluvial pueda financiarse con sus recursos propios, se autoriza al Poder Ejecutivo para que, con intervención del Ministerio de Hacienda, otorgue en calidad de préstamo hasta la suma de \$ 1.500.000 m/n. anuales.- Los préstamos de que haga uso la Administración del Transporte Fluvial serán amortizados dentro de un plazo no superior a seis años con los superávits de explotación".-

Como se observa por las cifras de los balances transcritos, el saldo de esta cuenta ha mantenido una tendencia netamente creciente, alcanzando su cifra máxima el 31 de diciembre de 1949, con un monto de \$ 4.728.420 como consecuencia de los sucesivos déficits de explotación.

Con respecto al capital de la Administración del Transporte Fluvial, llama la atención el hecho de que, no obstante los resultados negativos de explotación, su monto anualizado al extremo de haberse casi quintuplicado en el término de cinco años.- Ello responde al hecho

de que la misma acrecienta su patrimonio de embarcaciones por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, de tal modo que se produce un incremento del activo sin cargos.- Ello surge del carácter del Organismo que es el de administrador de la Flota, actuando como entidad autárquica.-

---ooo---

Refiriéndonos ahora a los resultados de explotación, reiteramos lo ya expresado anteriormente en el sentido de que los mismos han sido negativos durante los cuatro primeros años.-

Resulta evidente que la Flota en su condición de organismo nuevo, ha debido hacer frente a las dificultades lógicas y comunes de toda empresa de aliento, sobre todo la escasez inicial de embarcaciones y elementos técnicos que dificultaron su acción.-

Ello no obstante, la realización de un plan más vasto de construcciones y adquisiciones fué permitiendo al Organismo actualizar su plantel flotante, condicionándolo al incesante aumento en las necesidades de bodegas, y así llegamos al año 1949 en que se consigue transformar en positivos los resultados obtenidos hasta entonces, absorbiendo la pérdida acumulada en cuatro años, que se acercaba ya a los tres millones de pesos.-

El incremento del plantel flotante se refleja directamente en el principal rubro de ingresos "Fletes" que pasa de \$ 3.087.138, obtenidos durante los 12 meses del año 1945 a \$ 13.614.737 para igual período de 1949, representando en este último año el 71% de los ingresos totales.-

El Organismo posee también chatas areneras que le permiten el transporte de la arena extraída del río, constituyéndose este rubro en una buena fuente de ingresos, y análoga consideración puede hacerse con respecto a sus otros rubros de ingresos como "Acarreos" y "Servicios Varios", entre los cuales se pueden citar, "Remolques", "Estadías" y "Uso de Guineches", etc.-

A los efectos de un análisis visual de las cifras y antes de continuar con el comentario de los resultados, se insertan a continuación algunos datos que se estiman de interés para el estudio:

	<u>Año 1945</u>	<u>Año 1946</u>	<u>Año 1947</u>
Ingresos totales:	1.719.638	3.433.661	5.570.183
Gastos Directos y Costos:	1.811.449	3.598.095	5.946.770
Gastos de Administración:	158.763	369.586	588.209
<u>Resultados:</u>	<u>250.574</u>	<u>834.020</u>	<u>964.796</u>
	P.	P.	P.

	<u>Año 1948</u>	<u>Año 1949</u>
Ingresos totales:	8.321.217	19.144.982
Gastos Directos y Costos:	8.038.251	14.949.288
Gastos de Administración:	996.996	1.313.068
<u>Resultados:</u>	<u>714.030</u>	<u>2.882.626</u>
	P.	U.

Con respecto a las cifras correspondientes a "Gastos Directos y Costos", el mayor importe ha correspondido anualmente a "Sueldos de Personal Embarcado, Obrero y de Maestranza".- Para el ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 1949, dicho rubro ha representado más del 50% del total de Gastos Directos, porcentaje que se reduce al 38% si se toma en relación

a Gastos Directos + Costos, con una cifra de m\$n. - 5.810.070.-

En materia de gastos de administración, también el mayor importe ha correspondido año por año al rubro "Sueldos" que incluye al personal administrativo, técnico y de servicio.-

Con las consideraciones precedentes damos por terminado el estudio de los estados patrimoniales y de resultados de la Administración del Transporte Fluvial, ya que en otra parte de este mismo Capítulo hemos establecido relaciones porcentuales entre los rendimientos y el activo, capital, gastos, etc.-

Se agregan los cuadros de rendimiento del quinquenio 1945-1949 y la discriminación de los rubros "Cargas Sociales Directas" y "Costos de Explotación".-

---oOo---

RESUMEN DE LA ASISTENCIA DEL TRANSPORTE PLANTAL

Ingresos		(1) 31/12/46		31/12/47	31/12/48	31/12/49
Recepciones				72.737		
Plantes.						
Carga, descarga y traslado.				4.439.162	6.124.832	1.239.978
Extracción y venta arena y P.				214.163	186.902	12.614.787
Servicios varios (remolques, estudios, grúas, uso guinchos).				17.028	789.479	1.401.970
Anexo 14, línea. 8, Ley 12.901..						1.716.810
Total Ingresos:				<u>467.401</u>	<u>1.000.981</u>	<u>1.070.780</u>
				379.714	140.022	--
				<u>8.870.188</u>	<u>9.321.217</u>	<u>19.144.202</u>
Gastos Plantes y Gastos						
Sueldos personal embarcado.		768.978				5.819.970
Sueldos port. embar y maest. 8.788				2.448.050	3.788.867	
Cargas sociales directas (S.A. comp, subv. fam, seguro, viat. etc.)		183.781		889.888	949.524	1.042.341
Gastos anticomuneros y elem. trnas)		1.000		841	10.064	28.048
Gastos generales de explotación.		78.043		647.183	784.419	1.877.159
Combustibles y lubricantes.		701.536		1.220.174	1.655.789	1.873.888
Gastos electricidad plantal.		104.574		362.088	304.210	904.512
Gastos administrat.		61.852		657.350	918.788	196.800
Gastos concusiones.				--	--	--
Sub - Total:		<u>1.811.449</u>		<u>6.946.779</u>	<u>7.777.367</u>	<u>11.432.897</u>

Costo carga y descarga.
Costo arena y pedregullo.
Costo concreto.

Total, gastos, divisiones y con. 1,811,449

3,898,000

5,944,779

8,838,261

14,682,990

Division de administracion

Salas, pers. administ., y con.
Sueldos personal de servicio.
Cargas sociales de admin. (S.A.
Camp. bonif. subs. fun. etc.)
Retribucion a DGRP. uso ofis.
Otros conceptos.

Total, gastos administ.

109,143
3,904
11,148
16,308
18,102
158,703

838,749
0,000
45,408
30,871
30,748
905,804

348,145
17,000
28,860
44,308
17,864
408,202

645,908
49,877
126,000
61,340
104,664
907,909

774,203
61,000
145,000
109,000
202,712
1,212,000

Total, gastos, divisiones y gastos administrativos.

1,979,218

4,807,011

6,354,879

8,996,562

10,982,365

Revelas del ejemplar.

880,874

834,000

964,700

714,000

Utilidad del ejemplar.

Suma, libros.

1,719,000

3,433,061

5,670,100

8,381,217

1,802,000

DISCRIMINACION DE CARGAS SOCIALES Y GASTOS DE EXPLOTACION

	<u>31/12/45</u> 6 meses	<u>31/12/46</u>	<u>31/12/47</u>	<u>31/12/48</u>	<u>31/12/49</u>
<u>Cargas Sociales</u>					
<u>Directas</u>					
Beneficiación personal embarcado.	41.323	192.023	353.353	300.249	296.979
Aporte patronal.	37.282	90.869	147.996	225.095	331.357
Accidentes trabajo.	224	13.782	3.637	4.669	6.700
Viáticos, movilidad y pasajes.	37.134	12.814	8.338	25.978	16.119
Sueldo anual complementario.		125.462	176.515	262.347	392.186
Contribución Caja Marítima.				122.186	
	<u>123.781</u>	<u>434.950</u>	<u>689.888</u>	<u>949.524</u>	<u>1.043.341</u>
<u>Gastos de Explotación</u>					
1) Productos químicos.					14.428
2) Materiales de consumo.	27.427	53.218	27.511	103.462 (x)	
3) Amortización explotac.					700.787
4) Indemniz. por averías.	1.259	13.301	12.096	35.783	56.008
5) Racionamiento (pers.emb.)	49.957	246.323	256.665	376.779	528.756 (x)
6) Gastos de explotación y Ejercicio vencido.			350.857	238.395	291.218
7) Impuestos, derechos y tasas.					238.023
8) Limpieza y desinfección.					47.904
	<u>78.643</u>	<u>312.842</u>	<u>647.129</u>	<u>754.419</u>	<u>1.877.129</u>

(x) 1949: Los \$ 528.756 incluyen ambos conceptos.

CAPITULO VIIIREPRESENTACIONES GRAFICAS

CAPITULO VIIIREPRESENTACIONES GRAFICAS:

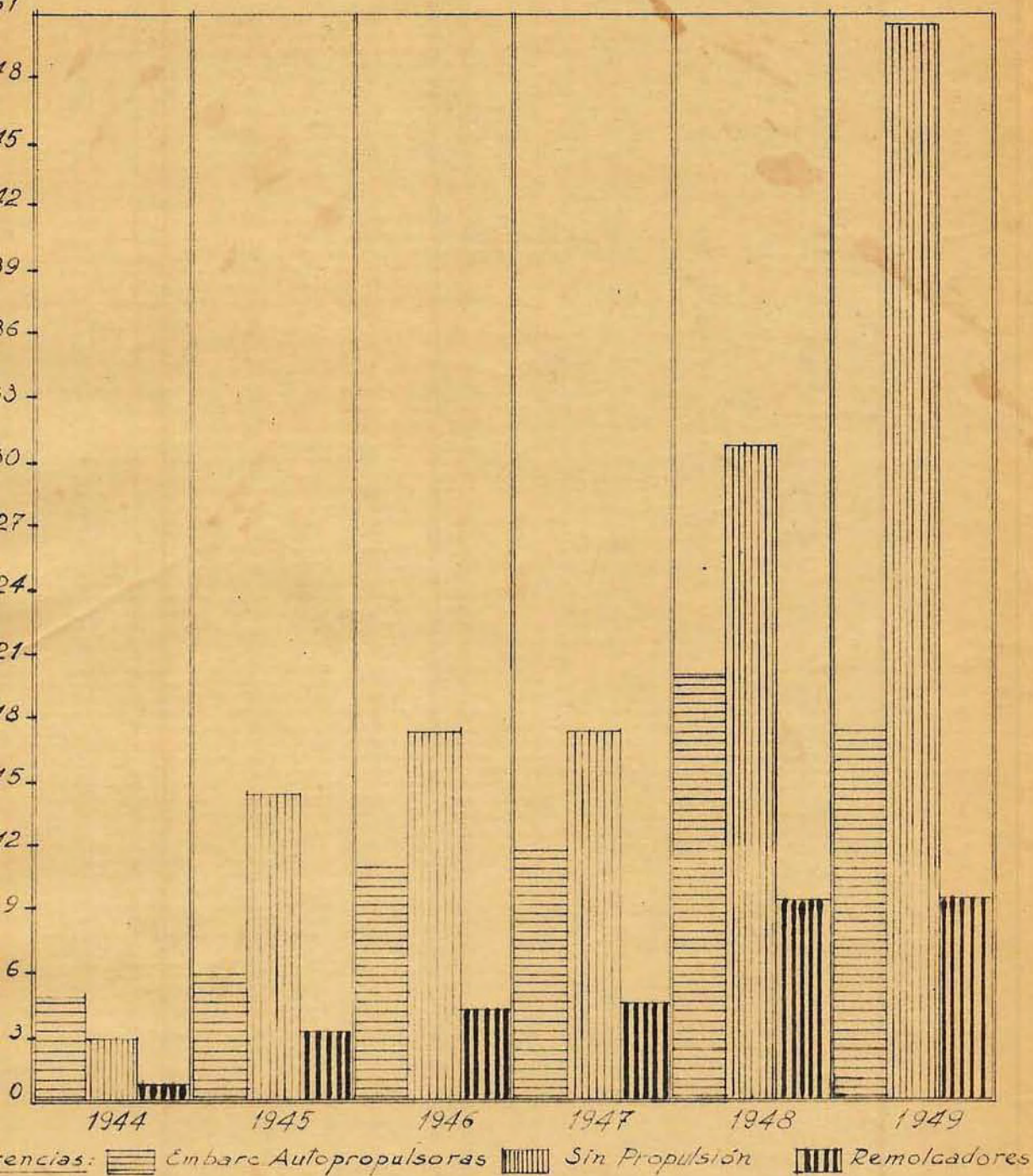
En el presente Capítulo y a los efectos de facilitar la labor analítica que supone el estudio de las cifras que forman parte de los diferentes cuadros estadísticos insertos en este trabajo, se agregan algunas representaciones gráficas, confeccionadas sobre la base de tales elementos.-

Dichos gráficos numerados correlativamente del I al XII corresponden respectivamente a:

- | | |
|---------|---|
| GRAFICO | I - Capacidad de carga de embarcaciones en servicio; |
| GRAFICO | II - Cantidad de embarcaciones en servicio al 31 de diciembre de cada año; |
| GRAFICO | III - Principales rubros de ingresos - Montos percibidos por ejercicio; |
| GRAFICO | IV - Discriminación de los fletes cobrados en atención al tipo de carga; |
| GRAFICO | V - Capacidad en toneladas-kilómetros del plantel de carga de la Flota y número de unidades que componen dicho plantel; |
| GRAFICO | VI - Tonelaje total transportado por año; |
| GRAFICO | VII - Trabajo total realizado por año en toneladas-kilómetros; |
| GRAFICO | VIII - Tonelaje transportado y flete cobrado por tipo de mercadería transportada, año por año; |
| GRAFICO | IX - Evolución del Activo, Pasivo y Capital; |
| GRAFICO | X - Evolución de los distintos Activos; |
| GRAFICO | XI - Evolución del pasivo comercial y del pasivo especial; |
| GRAFICO | XII - Monto de egresos clasificados año por año; |

GRAFICO N° 1

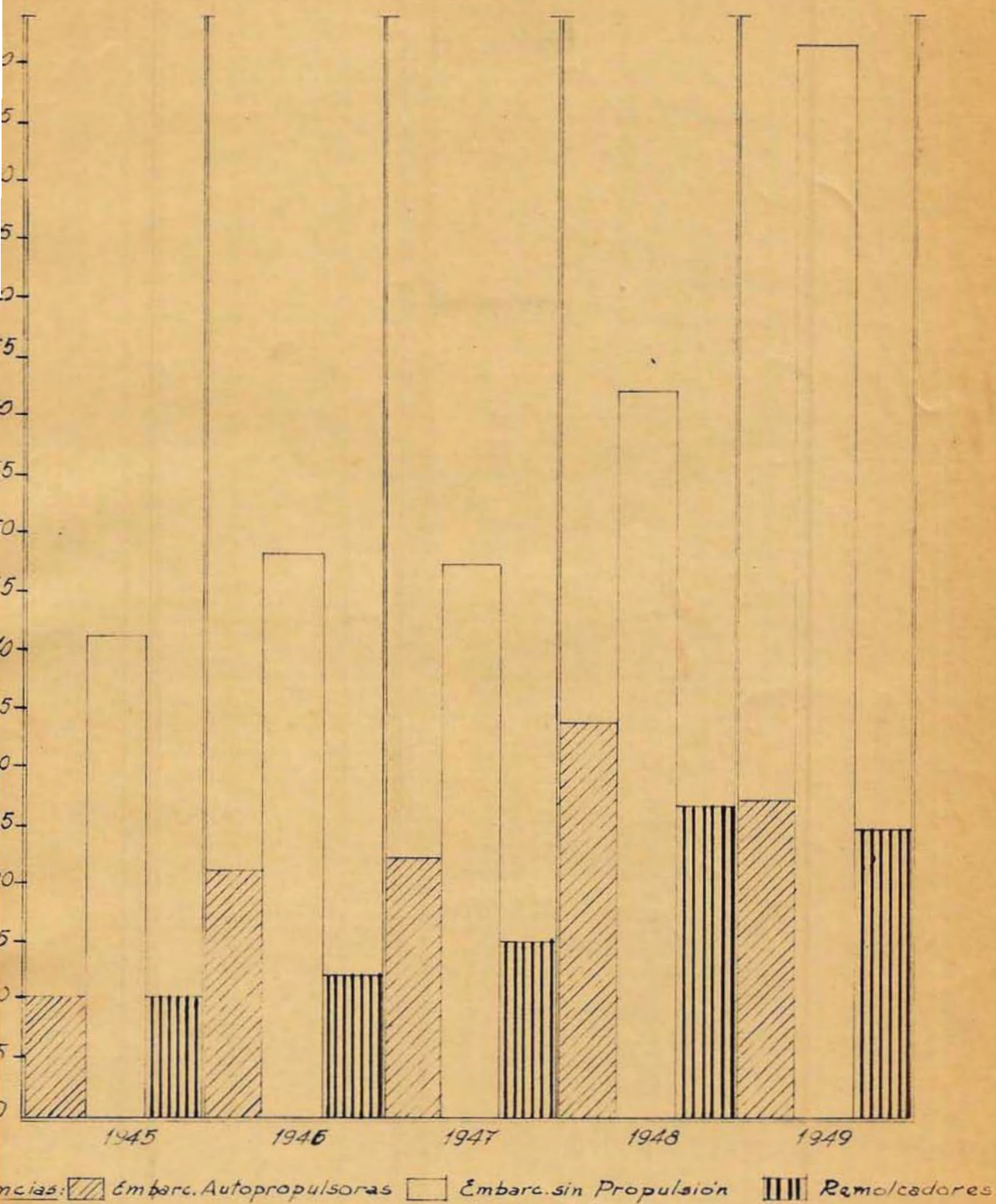
es de
reladas
51



CAPACIDAD DE CARGA DE EMBARCACIONES EN SERVICIO

GRAFICO N° II

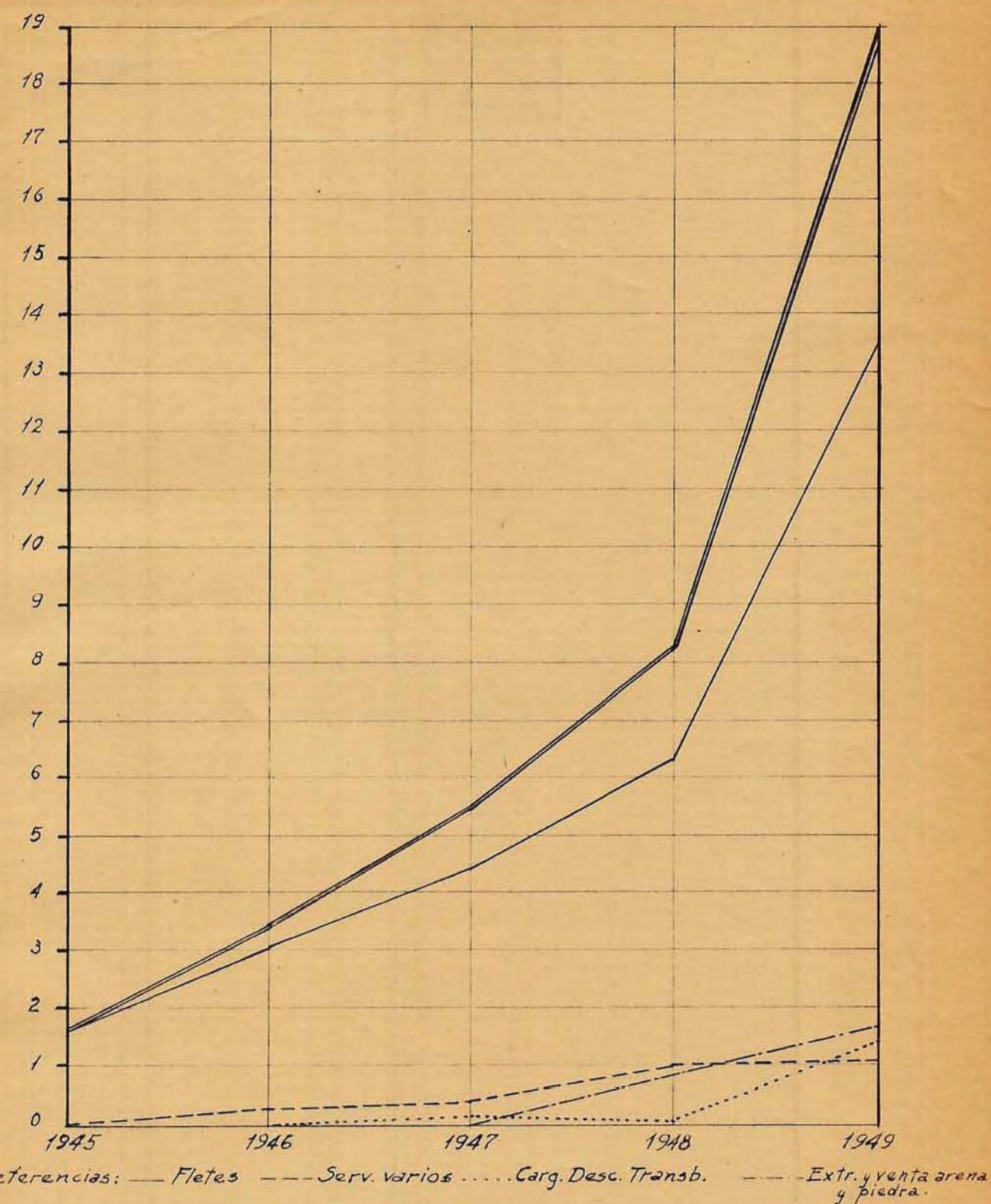
ero de
tades



NTIDAD DE EMBARCACIONES EN SERVICIO AL 31 DE DICIEMBRE DE CADA
AÑO

GRAFICO N° III

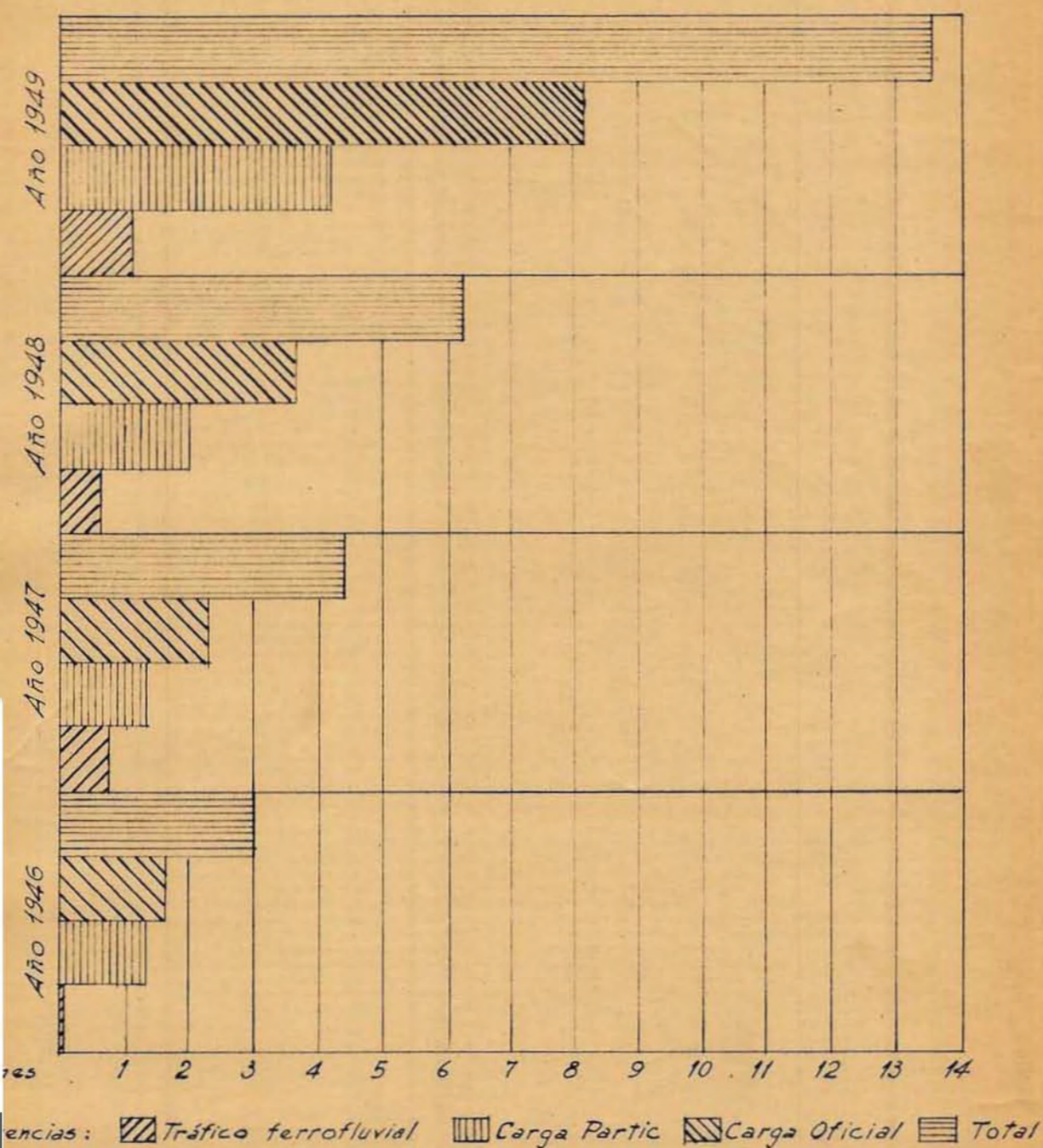
Millones



PRINCIPALES RUBROS DE INGRESOS, MONTOS PERCIBIDOS POR EJERCICIO.

INGRESOS TOTALES POR EJERCICIO

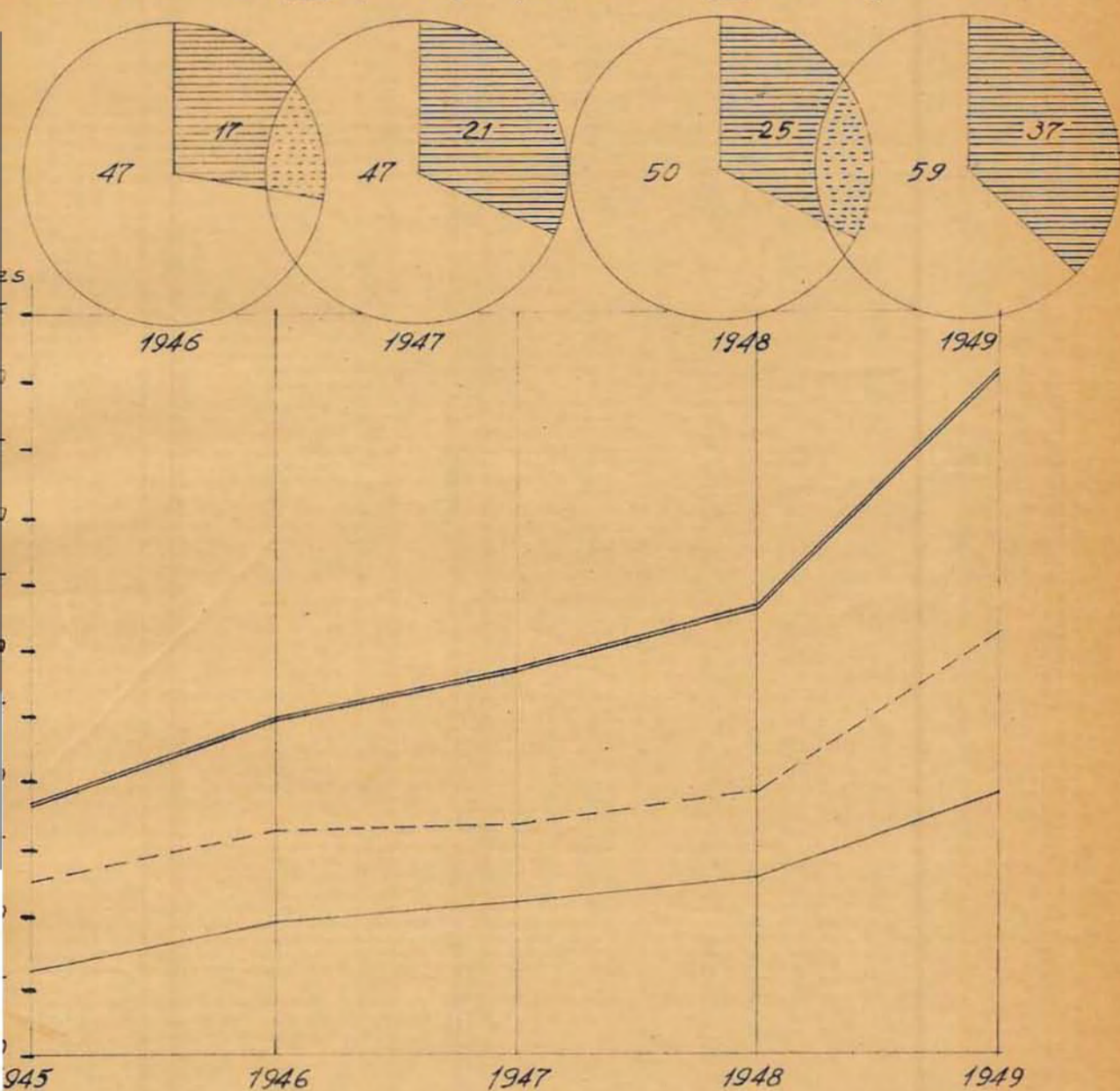
GRAFICONº IV



DISCRIMINACION DE LOS FLETES COBRADOS EN ATENCION AL TIPO DE CARGA

GRAFICO Nº V

NUMERO DE UNIDADES QUE COMPONEN EL PLANTEL DE CARGA DE LA FLOTA

Referencias:  Vapores y Buques a motor  Chatas y Barcazas

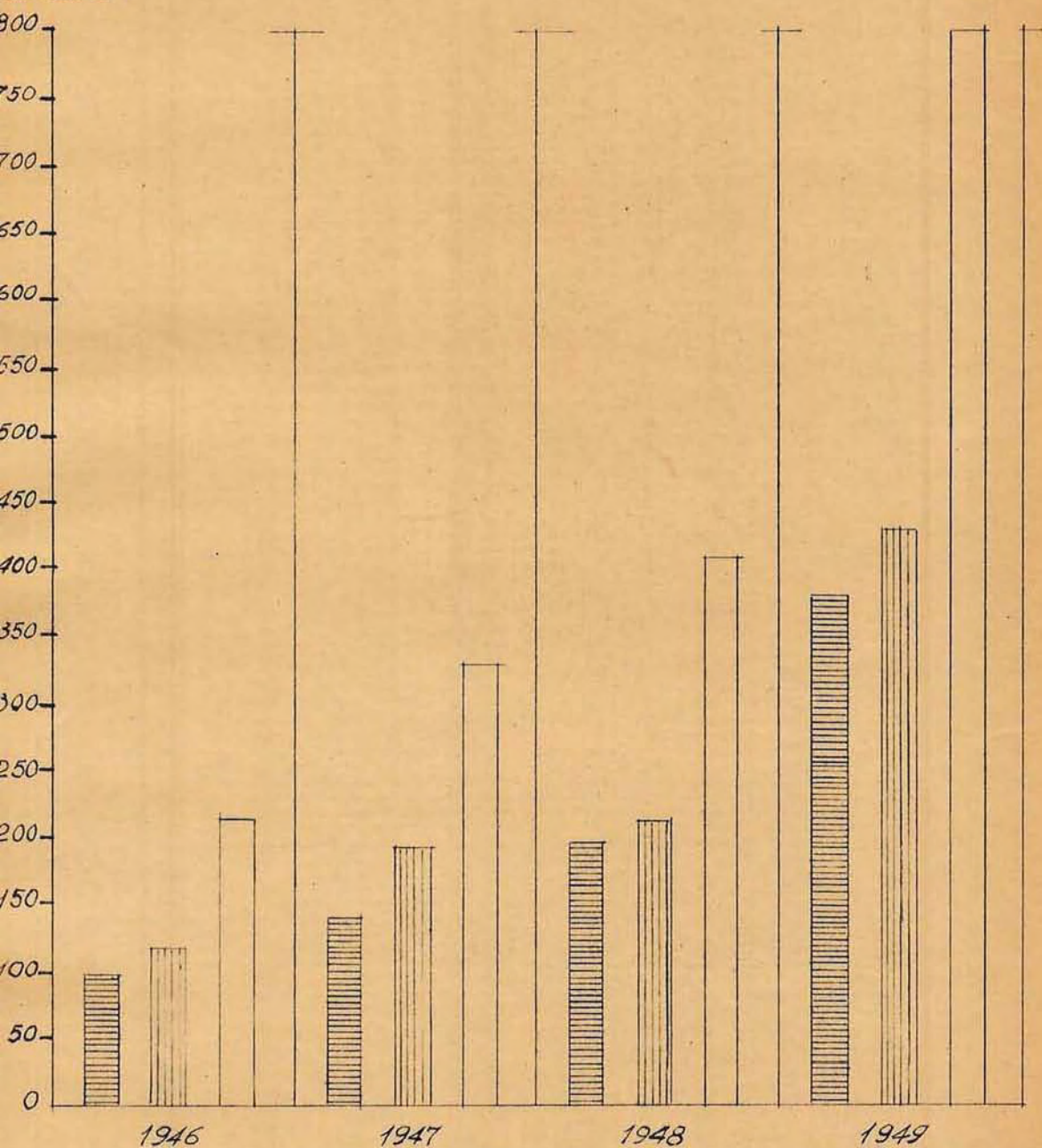
CAPACIDAD EN TONELADAS-KILOMETRO DEL PLANTEL DE CARGA DE LA FLOTA

Referencias:  Totales  Chatas y barcazas de hierro y madera.

 Vapores y buques a motor

GRAFICO N° VII

Toneladas



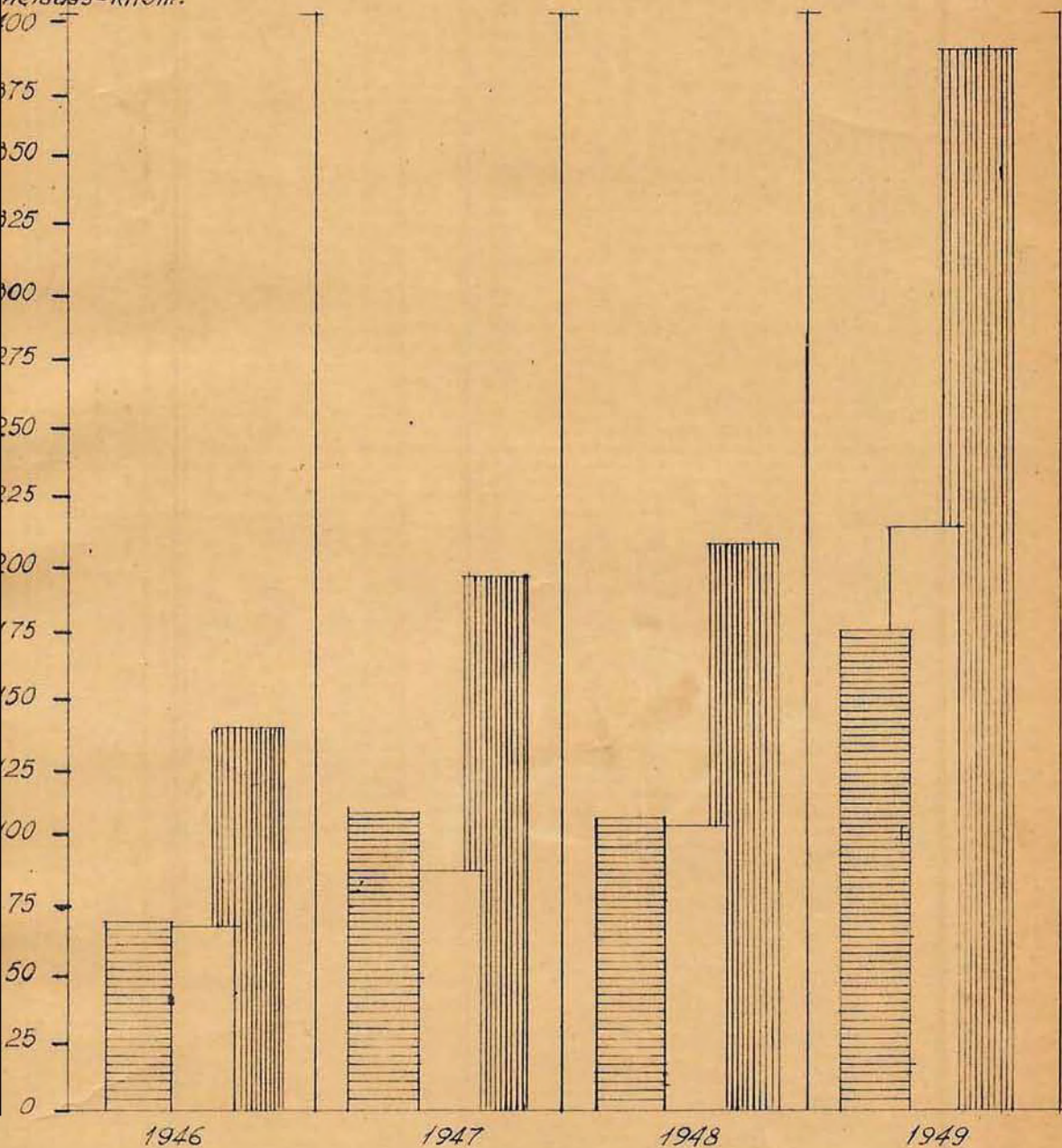
Referencias:

 Por embarcac. Autopropulsoras
  Por embarcac. a Remolque
  Total

TONELAJE TOTAL TRANSPORTADO POR AÑO

GRAFICO N: VII

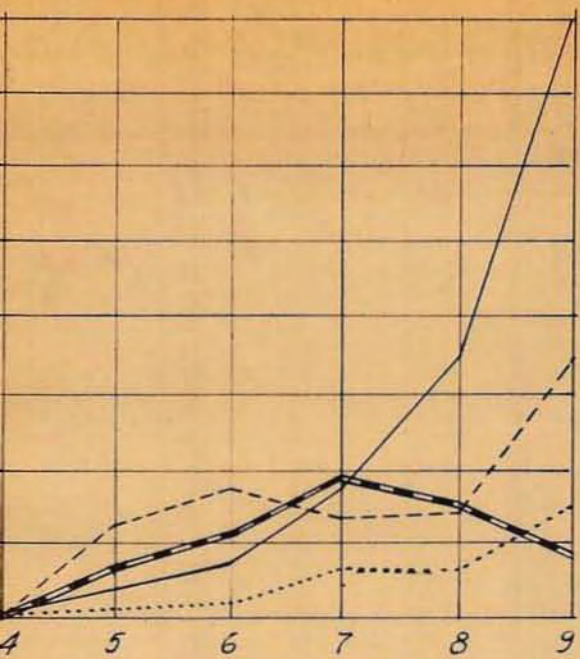
TRABAJO TOTAL REALIZADO EN TONELADAS-KILOMETROS

Tonos de
Toneladas-Kilom.Referencias:

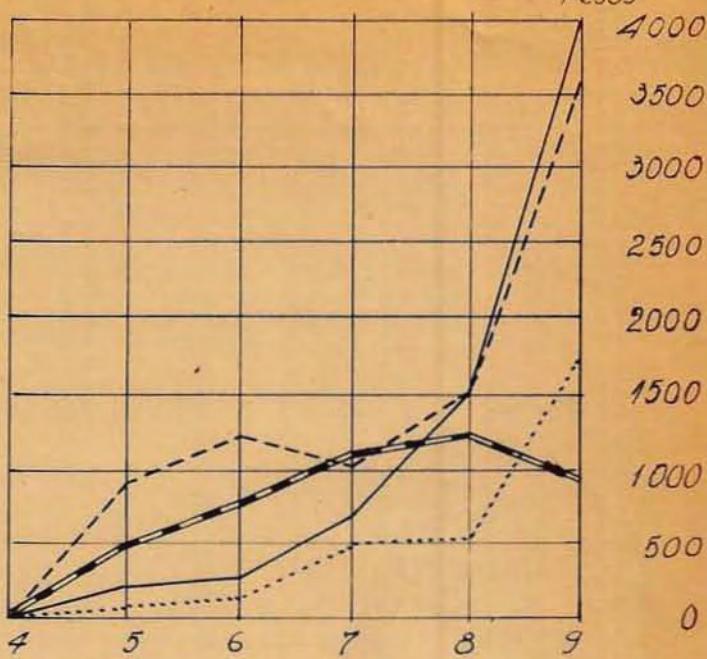
Embarcac. Autopropulsoras Embarcac. a Remolque Total

TRABAJO TOTAL REALIZADO POR AÑO

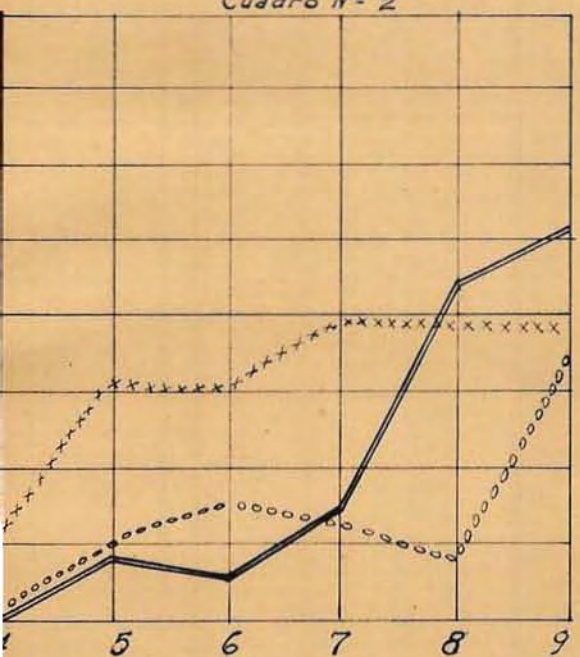
Cuadro N° 1



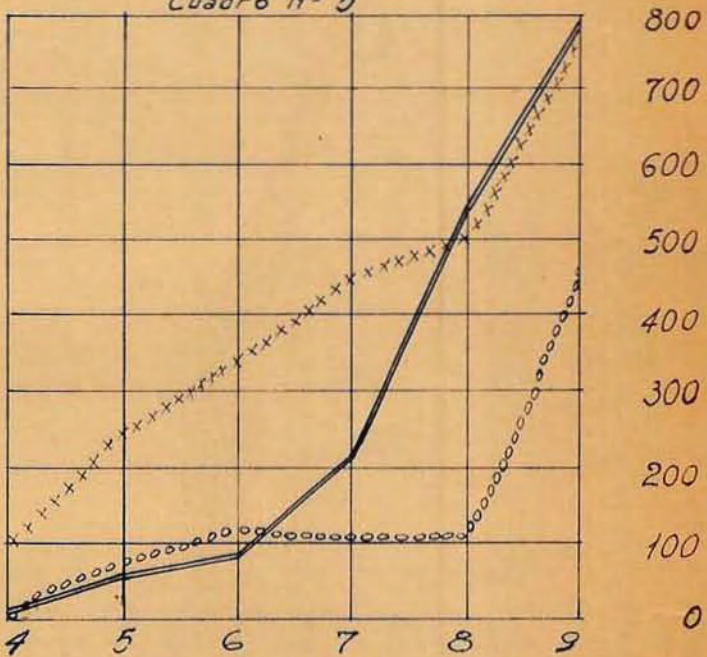
Cuadro N° 4



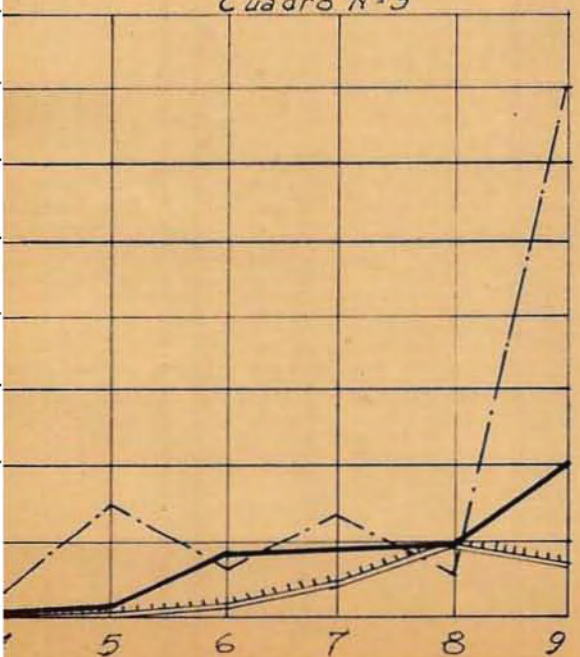
Cuadro N° 2



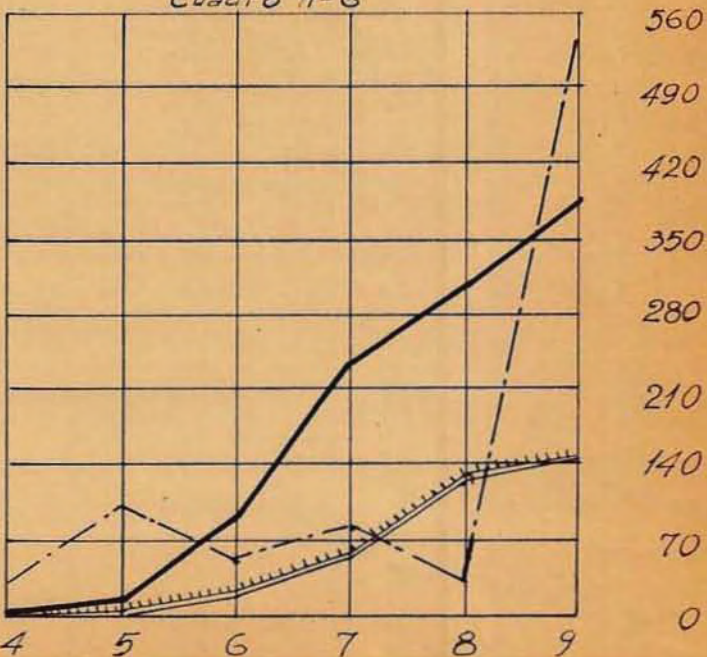
Cuadro N° 5



Cuadro N° 3



Cuadro N° 6



tonelaje transportado por tipo de mercadería, año por año.

Flete cobrado por tipo de mercadería, Año por año.

Referencias correspondientes al Gráfico N° VIII adjunto.

Los cuadros Números 1-2-3 corresponden al tonelaje transportado, clasificado por tipo de mercadería conducida.

Los cuadros Números 4-5-6 corresponden a los fletes cobrados también por tipo de mercadería conducida.

El significado de cada curva es el siguiente:

Cuadros 1 y 4

----- Cereales y Productos Agrícolas
 Harinas, azúcar y productos de molino
 _____ Materiales de Construcción.
 = = = = = Combustibles sólidos.

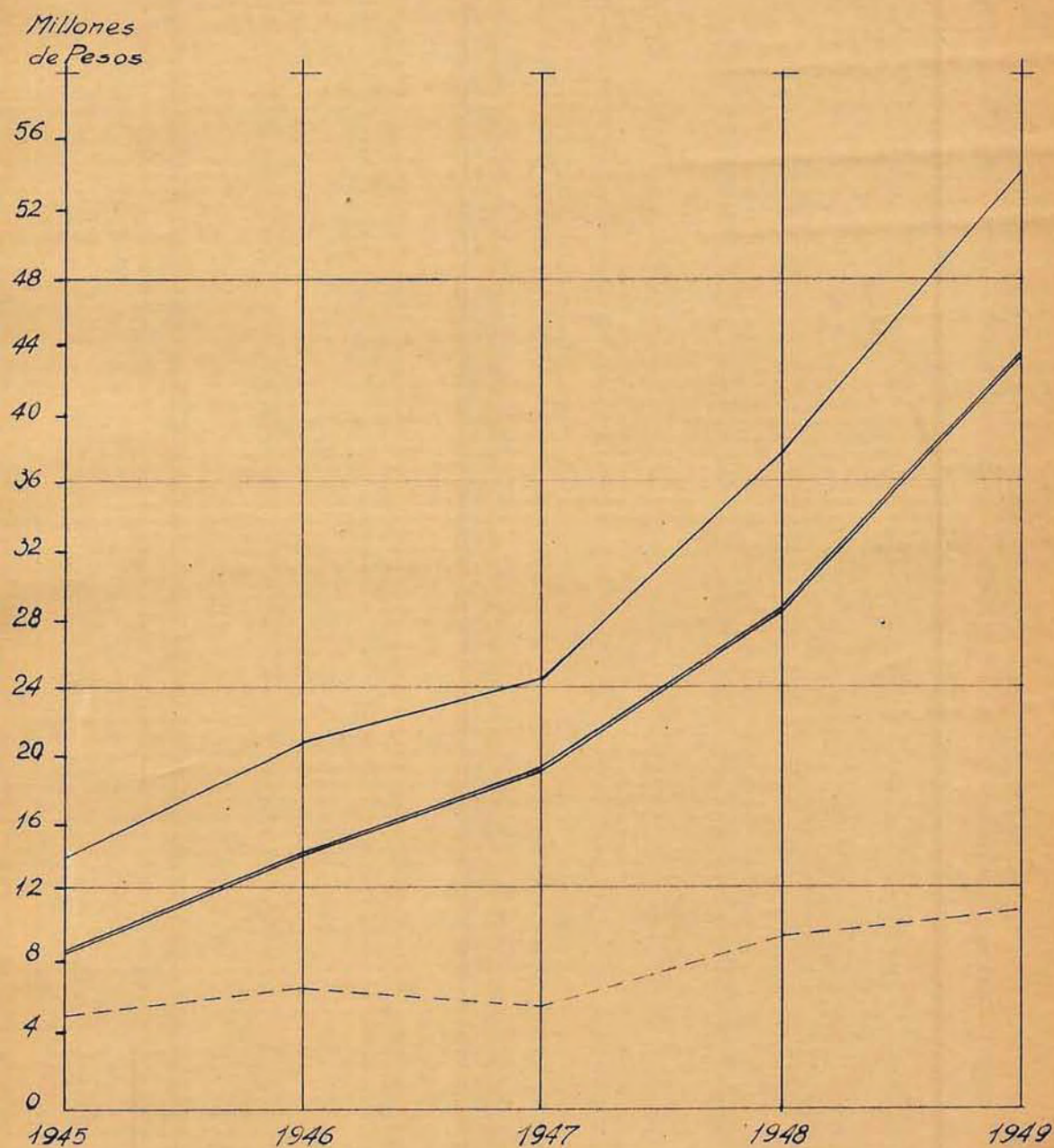
Cuadros 2 y 5

xxxxxxxxx Maderas
 ooooooooo Tortas, aceites, etc.
 = = = = = Mercaderías generales

Cuadros 3 y 6

----- Metales
 _____ Combustibles líquidos
 = = = = = Maquinarias y herramientas

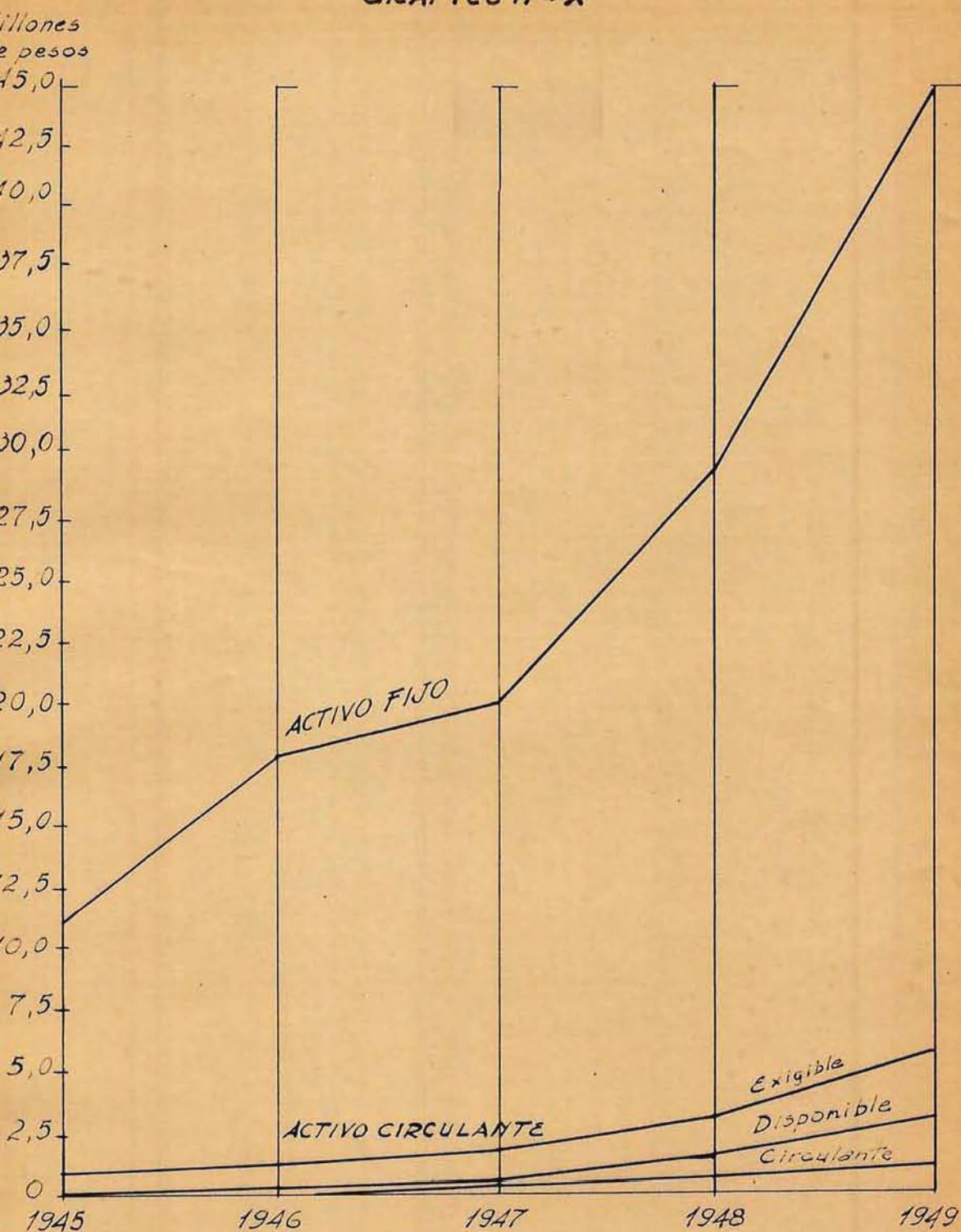
GRAFICO N° IX



Referencias: — Activo - - - Pasivo == Capital

EVOLUCION DEL ACTIVO, PASIVO Y CAPITAL

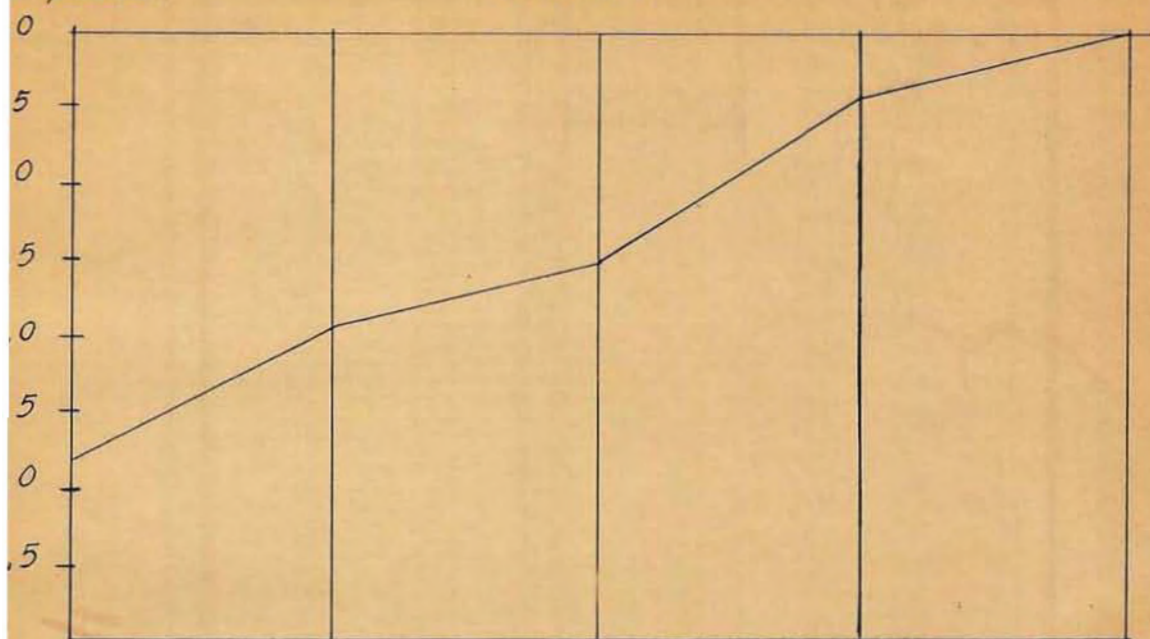
GRAFICO N° X



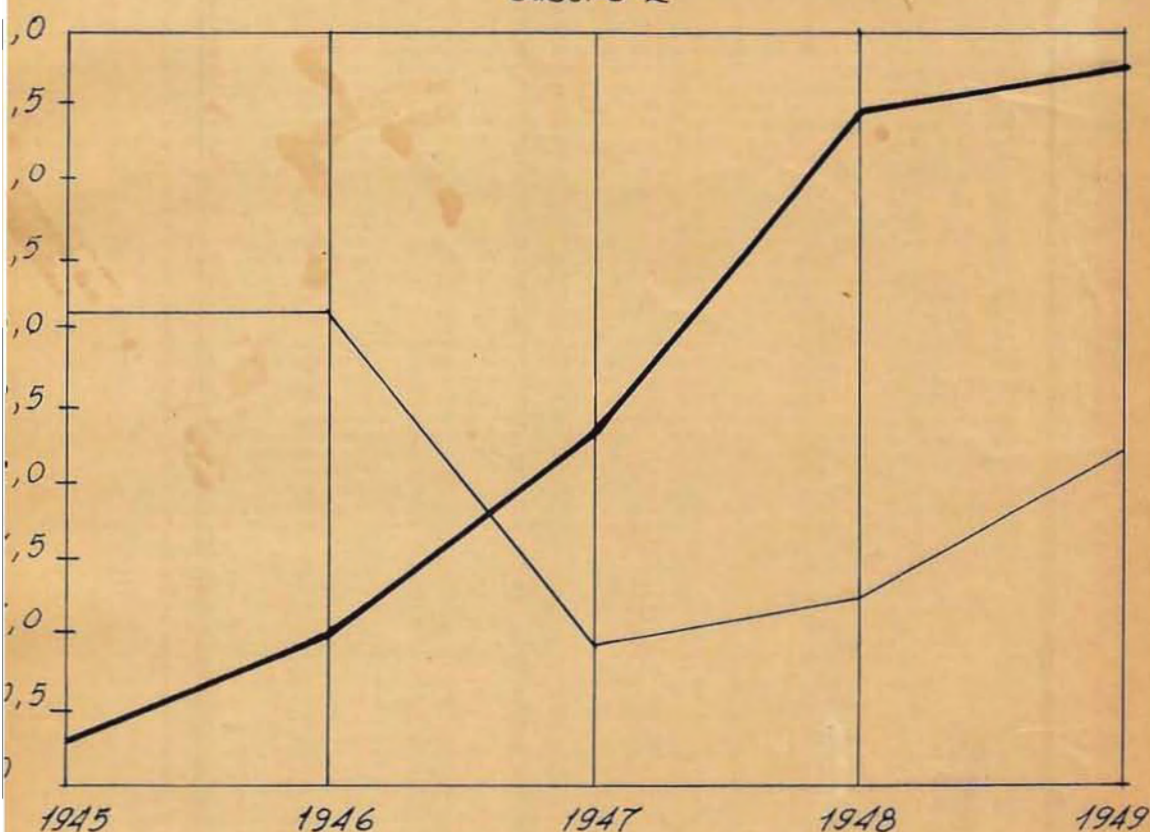
EVOLUCION DE LOS DISTINTOS ACTIVOS

Millones
de pesos.

Cuadro 1



Cuadro 2



EVOLUCION DEL PASIVO COMERCIAL (Cuadro 1) Y ESPECIAL (Cuadro 2)

Referencias Cuadro 2:

— M.O.P. Embarcaciones en Préstamo

— Préstamos Artículo 7° Decreto 9.906

GRAFICO N° XII



Referencias: — Sueldos y Jornales (incluye sueldo anual complen.)
 Cargas sociales -.-.-. Otros Gastos — Compra-venta y acarreo
 de arena y pedregullo — Egresos Totales de cada año

CAPITULO IXCONCLUSIONES

CAPITULO IXCONCLUSIONES:

A través de los capítulos que componen el presente trabajo, ha podido apreciarse la evolución experimentada por el organismo que tiene a su cargo en nuestro país con carácter oficial, la realización del transporte fluvial.-

En el quinquenio comprendido entre los años 1945 y 1949, la Administración del Transporte Fluvial ha cumplido una tarea intensa en pro del perfeccionamiento de los sistemas de transporte, mediante una más racional utilización de nuestra red fluvial, como así también de las unidades con que ha ido contando anualmente para la prestación de los servicios a su cargo.-

La extraordinaria demanda de tales servicios, tanto por parte de los particulares como de otros organismos oficiales, ha ido creando a sus autoridades el arduo problema provocado por el desequilibrio entre las disponibilidades de bodegas y la creciente demanda de las mismas, no obstante el incremento constante de su plantel flotante mediante la construcción de nuevas unidades en astilleros oficiales y privados de nuestro país y del exterior.-

En los capítulos respectivos se han ido dando cifras acerca del elenco, rendimiento de bodegas, clasificación de cargas transportadas, fletes cobrados, peso transportado, trabajo realizado, itinerarios, situación patrimonial, etc.- A través de todas ellas, y de los comentarios realizados, ha podido apreciarse la evolución favorable del organismo-

no, y las posibilidades futuras que ofrece su gestión como órgano rector de la explotación fluvial de nuestro país.-

Si bien sus resultados económicos de explotación no han sido favorables hasta el último año, no debe olvidarse que la Flota ha tropezado con múltiples dificultades iniciales, en particular con un deficiente plantel de embarcaciones que le impedía llevar a cabo una racional prestación de sus servicios.- Por otra parte, tratándose de un organismo oficial, no siempre ha resultado posible llevar a cabo la explotación en forma netamente comercial, pues ha sido necesario extender los servicios a zonas poco menos que abandonadas por la actividad privada, precisamente por la circunstancia de resultar anti-económica la prestación de tales servicios desde el punto de vista comercial.-

Por todo ello es que la centralización del transporte fluvial en un organismo autárquico, ha venido a llenar una sentida necesidad, en especial para aquellas zonas que por su situación o ubicación no contaban con un servicio regular o periódico para el transporte de sus mercaderías y productos.-

Cuando en el mes de mayo de 1945 se dictó el Decreto N° 9308 de creación de la Administración del Transporte Fluvial como entidad autárquica, se procuró centralizar en dicho organismo todos los aspectos tendientes a solucionar el problema que significaba el transporte fluvial de toda clase de mercaderías y productos, intensificando la navegación mediante la utilización de las vías de agua navegables con que contaba el país.- Al mismo tiempo se

procuraba realizar una explotación de carácter comercial y de fomento a la vez, tendiente a obtener un transporte de costo reducido en beneficio de la economía general, mediante la implantación de tráficos puramente fluviales y también combinados, de carácter ferrofluviales.-

En procura de tan elevados fines se traza planes integrales, tendientes a incrementar con celeridad el número de unidades disponibles y la capacidad de tonelaje transportable, habiéndose podido apreciar a través de los cuadros estadísticos respectivos, los favorables resultados alcanzados.-

Simultáneamente comienzan a experimentar-se en el país nuevos sistemas de remolque tendientes a un mayor aprovechamiento de las pocas unidades disponibles con tales características, y así, del sistema de halaje, único aplicado en nuestros ríos hasta ese momento, se pasa al sistema denominado "de empuje", aplicado con éxito en otros países, particularmente Estado Unidos.-

Este sistema presenta, como ya se expresó en el Capítulo respectivo, grandes y positivas ventajas, por cuanto un solo remolcador puede conducir más de 10 barcazas con reducido personal de tripulación y gastos de combustible.- Si se tiene en cuenta que cada barcaza tiene una capacidad de carga equivalente a más de 35 vagones de ferrocarril, fácil es presumir la extraordinaria importancia de un servicio regular y continuo que reúna tales características.-

Es por ello que las autoridades de la Administración del Transporte Fluvial, procuraron incre-

mentar en toda forma la construcción de barcasas que reunieran las condiciones necesarias para ser adaptadas al sistema que comentamos.- Así vemos que de 118 embarcaciones en servicio con que contaba el Organismo al 31 de diciembre de 1949, sólo 27 son autopropulsoras, en tanto que 91 carecen de propulsión, siendo en su mayoría barcasas para cargas generales.-

Simultáneamente, y siempre en procura de soluciones conciliatorias en el problema del transporte de mercaderías y productos de las zonas del litoral argentino, comienzan a tener desarrollo los sistemas combinados ferrofluviales, que abren nuevas y amplias posibilidades, teniendo en cuenta, como ya se expresara, la relación existente entre la capacidad de carga de una barcaza y un convoy ferroviario constituido por gran número de vagones.-

Con respecto a los itinerarios seguidos por la Flota, expresamos que los servicios iniciales abarcaban la zona de influencia de los ríos Paraná y Paraguay, en sentidos ascendentes y descendentes para ambos tráficos.- Dichos servicios se extendían para el primero de ellos desde Buenos Aires hasta la confluencia del río Paraguay, en tanto que para el segundo abarcaba desde este último punto hasta Formosa.- En el deseo de extender su zona de influencia a otras poblaciones, los servicios fueron ampliándose sucesivamente, y así, se remontan los Río de la Plata y Uruguay llegando hasta Concordia y Posadas con numerosos puertos intermedios, según puede apreciarse en los detalles que corren agregados en el respectivo capítulo.-

La favorable evolución del Organismo estudiado se aprecia gráficamente a través de los cua-

dros estadísticos que se han incluido, referidos a rendimiento de bodegas, cargas transportadas, fletes cobrados, trabajo realizado, etc.- Del análisis comparativo entre los guarismos de los distintos años, se desprende tal conclusión, que si bien no se ha reflejado antes en los resultados económicos de explotación no debe olvidarse que no solo debía contemplarse el aspecto comercial de la misma, sino y muy especialmente, el de fomento, específicamente establecido en el Decreto N° 9906/45.-

Además de los decretos y leyes que reglamentaron su creación, la Administración del Transporte Fluvial se rige por un reglamento interno, aprobado por Decreto del Superior Gobierno de la Nación bajo el N° 8395 del 28 de marzo de 1947.- Ya nos hemos referido con amplitud a dicho reglamento a través de cuyos 21 artículos se fijan las atribuciones, deberes y derechos que corresponden a los funcionarios y empleados, comenzando por el propio Consejo de Administración, para continuar con el Administrador y los distintos Departamentos en que se divide el Organismo.-

Para la fijación de las tarifas, la Administración cuenta con el clasificador de mercaderías generales por categorías, cuya actualización permanente se halla a cargo de la Sección Comercial.- Dicho clasificador abarca los transportes que se efectúan aguas arriba (tráfico ascendente) y los realizados aguas abajo (tráfico descendente), determinándose categorías en forma numérica y alfabética según se ha explicado en el Capítulo VI.-

Corroborando lo expresado hasta aquí, con

respecto al tráfico fluvial, resulta interesante mencionar lo expresado por el señor Presidente de la Nación Argentina en el mensaje que dirigiera a las Cámaras al iniciarse el período parlamentario del año 1950. En efecto, expresó entre otras cosas refiriéndose a la Flota Fluvial, que su creación ha sido una obra de progreso.- Constituida por embarcaciones aptas para la navegación en aguas poco profundas y muy particularmente la implantación por primera vez en nuestros ríos, de los convoyes remolcadores por empuje que pueden transportar en cada viaje varios miles de toneladas, con un personal reducido.- Con ello se ha logrado plenamente la política sustentada por el Gobierno de contar con medios de transporte que, a flote reducido, cubran los gastos de explotación y dejen alguna ganancia.-

Continuó diciendo el Excmo. señor Presidente de la Nación, General Juan D. Perón que la Flota Fluvial sirve ya todos los puertos del río Paraná desde la Capital hasta Posadas y Eldorado, y ha transportado durante el año 1949 -a pesar de no haberse incorporado todavía la totalidad de los elementos que debe integrarla- 804.000 toneladas, cerrando el ejercicio con un superavit de más de tres millones de pesos.- Durante el año, el plantel flotante se ha incrementado con 44 barcasas y 11 motonaves de una capacidad de carga total de 51.000 toneladas, lo que agregado a la capacidad anterior eleva el total de la Flota a 90.000 toneladas.-

Al mismo tiempo que se creaban esos servicios útiles y económicos, se ha procedido a suprimir paulatinamente los servicios de navegación de los ríos Bermejo y Negro, poco aptos por sus características naturales para ser navegados en condiciones económicas.

Es así que ambos servicios dieron una recaudación anual de \$ 106.000 y un gasto de \$ 2.340.000 o sea un déficit superior a dos millones de pesos que se invirtieron en transportar sólo 8.900 toneladas de carga.-

Con referencia este último párrafo del discurso presidencial, nos permitimos observar que, tratándose de un Organismo oficial cuya finalidad no es sólo la de lucro sino de fomento como lo expresamos en este mismo trabajo, tales servicios no debieron haber sido suprimidos no obstante sus negativos resultados, por cuanto, pueden transcurrir y generalmente transcurren muchos años antes de que un tráfico de tal característica pueda ser suficientemente alimentado tal como sucedió en nuestro país con los Ferrocarriles del Estado.-

Con respecto a las tarifas fluviales, el Primer Magistrado hizo mención a la Resolución N° 5414 del Ministerio de Transportes, de fecha 18 de junio de 1949, en virtud de la cual se estableció con carácter experimental una tarifa única de fletes, clasificador de mercaderías y condiciones generales para el transporte de cargas entre Buenos Aires y puertos del río Uruguay, rigiendo para todas las empresas navieras sin excepción, con lo cual se eliminó la competencia tarifaria desleal que entorpecía el normal desarrollo de la zona.-

Esta unificación de tarifas que en transporte fluvial se llevó a cabo por vez primera en el país, tiene una importancia fundamental no sólo en lo que se refiere a la aplicación del poder de policía del Estado en materia de tarifas, sino en lo que respecta a la coordinación de los servicios de navegación.

La medida adoptada viene a cristalizar una vieja aspiración de empresas navieras y usuarios y tiende a asegurar una mayor regularidad en la prestación de los servicios.-

Por último, y ya para terminar el presente Capítulo de Conclusiones, pasaremos a referirnos a la situación patrimonial y resultados económicos de explotación del Organismo estudiado.-

Al tratar en el Capítulo VII de los balances de la Administración del Transporte Fluvial, advertimos que los resultados obtenidos durante los primeros años no permitieron a la Institución, financiarse con sus propios recursos, tal como disponía el artículo 7º del Decreto N° 9906/45.-

Es por ello, que haciendo uso de la autorización que en el mismo decreto se le otorgaba, hasta tanto pudieran cumplirse tales recaudos, que recurrió a los préstamos consignados en el balance bajo el rubro "Préstamos Artículo 7º Decreto 9906", cuya financiación quedaba a cargo del Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Hacienda.-

Del análisis practicado sobre las cifras de los balances y cuadros de resultados, se desprenden algunas consideraciones interesantes tales como el incremento anual del plantel flotante, importes percibidos en concepto de fletes, sueldos abonados al personal embarcado, gastos de explotación, etc.-

Las relaciones porcentuales determinadas bajo las distintas fórmulas utilizadas en el estudio, ha permitido extraer conclusiones que, si bien revisten un carácter puramente objetivo han servido para aquilatar regularmente los diferentes conceptos que integran los estados examinados.-

Así por ejemplo, al efectuar el análisis de los rubros que integran el activo, observamos que un 18% del total correspondía al activo fijo, y de éste, el 95% estaba representado por el plantel flotante y accesorios.- Determinamos también que el activo corriente, o sea los valores circulantes del balance al 31 de diciembre de 1949, eran suficientes para atender las obligaciones comerciales a corto plazo, y que el Organismo estaba operando a esa fecha con el 80% de capital propio y el 20% de capital ajeno.- Esta situación le permite un desenvolvimiento sin mayores apremios, al mismo tiempo que hará factible la eliminación paulatina de financiaciones ajenas a su gestión.-

Nos hemos referido también al rendimiento de los capitales aportados, determinando que del total de ingresos brutos al 31 de diciembre de 1949, un 179% correspondieron al capital ajeno, en tanto que el 43% de dicho importe total ha correspondido al capital propio.-

Con respecto a los resultados de explotación, establecimos que el resultado neto del último ejercicio representa un 5,6% sobre el capital.- Habiendo dado resultados negativos los ejercicios anteriores no resulta posible cotejar dicho índice con el de aquellos, comparación que resulta de mucho valor cuando es factible de establecer.-

El porcentaje de utilidad neta obtenido, puede considerarse en general aceptable, dada la índole de la explotación y el carácter que la misma reviste.-

Por todas las consideraciones expuestas es que somos optimistas con respecto al futuro del

transporte fluvial en nuestro país, dado su menor costo de explotación con respecto a otros medios de transporte, la riqueza de nuestra red fluvial y el esfuerzo combinado del elemento humano con los adelantos y sistemas aplicables.-

Con estas consideraciones damos por terminado el presente trabajo en el deseo que el modesto aporte que el mismo representa para el material bibliográfico del Instituto, pueda ser aprovechado por quienes en una u otra forma necesiten recurrir al mismo.-

