

Sigue paralizado el puerto de Buenos Aires

BUENOS AIRES, 11 de julio (IPS). — Una situación sin precedentes ha creado en el puerto metropolitano la incidencia conjunta del trabajo a reglamento de los obreros de los remolcadores, la falta de calado para casi setenta barcos que aguardan entrar en dique, la antigüedad de las instalaciones portuarias y la densa y persistente niebla, que hasta ayer cubría la costa del río de La Plata.

Según fuentes responsables de la Administración General de Puertos, uno de los factores que convergen como agravante del problema es que no existen muelles disponibles para dar entrada a buques con esloras de 179, 183 y hasta 120 metros, como son muchas de las naves que aguardan en la rada.

A ello se suma, según dijeron, el hecho de que los elevadores de granos sólo están en puerto nuevo y a que dichas naves requieren un calado muy profundo, que también sólo pueden hallar en ese sector del puerto. Un vocero extraoficial confirmó, ante la consulta pertinente, que esos buques de gran porte sólo pueden operar en puerto nuevo, lo que provoca un gran congestionamiento en la rada cercana, donde gran cantidad de naves que han venido a cargar cereales continúan aguardando, algunas desde hace más de un mes.

Puso como ejemplo el caso del *Arcángelo III* un buque de 218 metros de eslora, cuya gran estructura causa ese tipo de problemas, pero dijo desconocer si esa nave se halla esperando en la rada desde hace un mes y cinco días, como lo indicaba una versión.

“Para ese tipo de buques, que cada vez vienen en mayor número, este puerto está quedando chico —afirmó—. No existen muelles disponibles y con el tiempo el problema es paulatinamente más grave”. Subrayó, sin embargo, que en las últimas semanas el problema se ha constituido en una coyuntura sin antecedentes, por los demás factores que coinciden en configurar la situación.

En ese aspecto, mencionó las cuestiones laborales protagonizadas por los obreros que conducen los remolcadores (que transportan a los buques, por los canales de acceso, hasta el puerto), quienes actualmente trabajan a reglamento y abandonan sus labores cotidianas estrictamente al finalizar su horario de trabajo, sin efectuar horas extras. “También los estibadores trabajan a reglamento por problemas laborales”, manifestó el vocero, quien ante una pregunta declaró no estar en condiciones “de afirmar que hayan hecho un planteo salarial”.

Pero a todo esto debe agregarse que hay una cantidad no determinada de buques que todavía están esperando su turno más allá de la rada, es decir, recalados en distintas zonas del río de La Plata.

Ese factor, agravante del panorama general (los buques en esa situación serían más de veinte), ha provocado un clima de malestar general entre los exportadores.

La causa principal del inconveniente reside en que cada nave, por día de espera, tiene un gasto considerado entre 2 mil y 4 mil dólares diarios (según los casos) que después se aplican como descuentos a los productores.