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

Aspectos económicos de la flota mercante argentina

Fava, Luis M.

1957

Cita APA:
Fava, L. (1957). Aspectos económicos de la flota mercante argentina. 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

Tesis Doctoral 001501/0689

U N I V E R S I D A D D E B U E N O S A I R E S

1502
689

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

ASPECTOS ECONOMICOS DE LA FLOTA MERCANTE ARGENTINA

Luis M. Fava
Talcahuano 893
Nº 17.421

H.34
F1

1957

I N D I C E

Pág.

PROLOGO. 6

P R I M E R A P A R T E

EVOLUCION ECONOMICA POLITICA DEL PAIS

CAPITULO I
1. Fundamento de su Estructura Económica 9
2. Intervenciones del Estado. 12

S E G U N D A P A R T E

LA FLOTA MERCANTE ARGENTINA

CAPITULO I - CREACION DE LA MARINA MERCANTE
1. Razones que influyeron en su creación 17
2. Adquisiciones Efectuadas 21

CAPITULO II - BUQUES FRIGORIFICOS
1. Orígenes de los Buques Frigoríficos 37
2. La Flota Mercante Frigorífica 39

CAPITULO III - BUQUES TANQUES
1. La Flota Petrolífera Argentina 48

CAPITULO IV - DESARROLLO DE SUS OPERACIONES
1. Resultado de las Actividades Desarrolladas 53
   1. Cargas Transportadas 54
   2. Fletes 72
   3. Repercusión en el orden Interno 82

T E R C E R A P A R T E

CONSIDERACIONES FINALES

CAPITULO I - CONCLUSIONES
1. Perspectivas 88

APENDICE 103

BIBLIOGRAFIA 107

000005

"Quien domina a las comunicaciones y transportes de un país, domina alla nación misma"

Federico List

906006

P R O L O G O

Las páginas que siguen contienen el último paso de quien próximo a dejar las aulas, trata de manifestar en su último esfuerzo todos los sentimientos y remembranzas de su vida universitaria, dejándolos así siempre abiertos al recuerdo.

He querido olvidar por un instante los grandes problemas del país y dirigir mi inquietud hacia algo tan cerca nuestro y quizás por eso tan olvidado como el mar y por ende a la marina mercante.

El tema que se desarrolla quizás no represente para muchos un verdadero problema nacional de necesaria y urgente solución - ya por desconocimiento real del problema o bien por que algunos de sus males fueron ya olvidados - pero actualmente en la situación en qué se encuentra la economía del país, en especial su aspecto financiero surge clara y evidente una consecuencia del transporte marítimo pocas veces temida en euenta: los fletes.

Nunca se atribuyó mayor importancia a otros rubros que componen el balance de pagos que no fueran los producidos por los clásicos - movimientos de importación y exportación que crean la demanda y oferta de divisas. Pero hoy que es necesario ajustar movimiento por movimiento para lograr un mayor equilibrio aparecen los llamados rubros invisibles hasta entonces olvidados, acrecentando el actual déficit.

Por eso la finalidad de este trabajo - mal o bien lograda - es vincular estrechamente a la flota mercante argentina con el comercio exterior tratando de poner en evidencia la capacidad de producir divisas en gran escala, contribuyendo así a la solución de una difícil situación financiera.

Al ofrecerlo pues deseo muy modestamente incorporarme a quienes

trabajan de una u otra forma, para el desarrollo de la marina mercante argentina - quizás un poco olvidada - manteniendo siempre viva la llama de un futuro esplendoroso que redundara en beneficio del país.

P R I M E R A P A R T E

EVOLUCION ECONOMICA-POLITICA DEL PAIS

900009

CAPITULO I

EVOLUCION ECONOMICA-POLITICA DEL PAIS

1. Fundamento de su Estructura Económica.

Desde sus comienzos la economía de los países latino-americanos, y por ende de la Argentina, se mantuvo siempre en una relación de dependencia con la de los viejos países de Europa y con Norte América, que en breve lapso desarrolló tan extraordinariamente todas sus fuerzas económicas que le permite ocupar hoy un lugar de dirección en la marcha del universo.

Ya desde los tiempos de la colonia se desenvolvía la economía teniendo en cuenta únicamente las escasas necesidades de la zona y aquéllas de la metrópoli.

Dedicados en un primer momento a la explotación y búsqueda de metales preciosos - durante el apogeo del mercantilismo - se dirigió poco después la actividad humana hacia la producción de materias primas, traídas algunas desde Europa, auctóctonas otras, iniciando así actividades que luego van a alcanzar una importancia fundamental.

Mientras tanto en nuestro suelo y al amparo de un clima adecuado se iba formando lo que sería luego la gran riqueza del

país: la ganadería.

Si consideramos entonces estos factores y el reducido comercio existente entre las colonias y la metrópoli, llegamos a comprender la inmensa riqueza que pocos años más tarde poblaba nuestros campos.

La explotación de la riqueza ganadera, era sumamente rudimentaria, propio del escaso valor del ganado, y se realizaba casi con el único propósito de obtener el cuero, destinado a la exportación y la poca carne que para el consumo interno se necesitaba; abandonándose sebo, astas, grasas y hasta la misma carne cuando excedía de aquellas necesidades.

Recién en 1776 al permitirse su exportación aparece un primer esbozo de industria ganadera organizada tendiente a la producción de la carne salada.

Este intercambio se realizaba en buques ingleses, holandeses, portugueses preferentemente, que llegaban a nuestro puerto en forma no periódica, y de acuerdo a sus conveniencias, recargando los fletes, al precio de las mercaderías que transportaban un 500 a 600 % por el peligro que representaban las naves piratas.

Esto perjudicaba a la vida económica del país que veía ligado su desarrollo a terceros, y a la producción local que si por momentos tenía una gran salida, se producía luego un estancamiento completo.

Esta situación se extiende hasta fines del siglo XIX, cuando se instalan en el país los primeros frigoríficos, y se perfec

ciona el transporte marítimo de productos perecederos permitiendo así una explotación más racional de las propias riquezas.

A partir de entonces comienza una evolución económica más definida operándose una expansión en todas sus actividades pero regida siempre por la producción de materias primas, iniciándose a la vez un lento desarrollo industrial para su transformación. Se manifiesta a la vez el crecimiento del comercio exterior basado en el intercambio de productos primarios por los industrializados.

Además y dada la escasez de capitales, recursos técnicos, mercados amplios, la economía argentina se liga a la de aquellos países que facilitan los medios para el desarrollo de la agricultura y ganadería, flotas para el transporte de sus productos y bienes que sus industrias no producen.

Esta situación se fué prolongando con el correr de los años sin provocar ninguna preocupación en la vida normal de la nación que evolucionaba convenientemente. Pero al estallar la primera guerra mundial, repercuten los inconvenientes que en su interior traía aparejada esa situación de inercia: nuestros productos con dificultad en su colocación, imposibilidad casi total de su transporte por carecer de una discreta marina mercante, y escasez de artículos de procedencia extranjera.

Como consecuencia se instalan en el país, las primeras industrias de cierto volumen que aprovechan la situación anormal para lanzar a un mercado sin oferta exterior, su producción. Empero su existencia no estaba encuadrada en un fundamento económico, y su

subsitencia quedaba sujeta a la política oficial una vez que la normalidad volviera a reinar.

Finalizada la guerra, y por las medidas que se adoptan, esas industrias en menor escala siguen funcionando.

Mientras tanto, el comercio exterior se mantiene con la estructura anterior, es decir exportación de productos agrícola-ganaderos, e importación de bienes de producción.

Con esta característica van pasando los años, y se llega a la segunda guerra mundial, donde se produce un nuevo incremento en la actividad industrial.

Sin embargo el país, no mantuvo en la producción energética una línea ascendente, paralela a su crecimiento fabril, y en los años posteriores a 1945, la falta de combustibles se hizo cada vez más aguda.

Los resultados están a la vista; hoy se puede decir que mientras las exportaciones siguen la tradicional división, las importaciones, han sufrido una modificación substancial.

Ya no es el objetivo traer bienes de producción, y artículos manufacturados, sino el combustible que el país necesita para satisfacer sus necesidades energéticas.

2. Intervencionismo del Estado.

Al terminar la guerra se produce en todo el mundo una reacción a los principios económicos que regían la actividad humana reemplazándolos por un sistema que se caracterizaba por su protec

cionismo y ayuda a la propia economía tratando de llegar al auto-abastecimiento.

Así, los países beligerantes, observaron la importancia de poder disponer en el momento preciso de fuentes de abastecimiento de productos primarios y tratan por cualquier medio de conseguirlos.

Se inician campañas de expansión para la conquista de nuevas tierras o bien se fomenta la producción, aún a costa de grandes sacrificios de bienes alimenticios, o, finalmente se recurre al uso de sucedáneos.

En los países latinoamericanos también surge un movimiento semejante. Comprenden que su misión no es solamente la de proveer materias primas, y establecen medidas tendientes a un resurgimiento industrial, y a una mayor liberación con el extranjero(1).

---

(1) Dorfman, Adolfo: La Intervención del Estado y la Industria. Buenos Aires, 1944. pág. 226.
Las agrupa de la siguiente manera:
1) Leyes de fomento directo (privilegios, industriales, anti-dumping, draw-back).
2) Ministerios de Economía e Industria, Consejos Económicos u organismos similares.
3) Ley General de Industrias o de Fomento.
4) Mantenimiento de los abastecimientos esenciales. (racionamiento, ect.).
5) Fijación de precios máximos.
6) Medidas aduaneras explícitamente industrialistas. (derechos permisos de importación).
7) Leyes de Fomento financiero.
8) Leyes varias sobre ganancias.
9) Legislación antitrust.
10) Medidas varias.

En la Argentina, se produce una fuerte reacción nacionalista que juntamente con la reacción de las masas por las privaciones a que estuvieron sometidas durante la guerra, y la del país entero que ve salir de él parte de los beneficios que legítimamente le corresponden por su actividad, culmina con una serie de medidas destinadas al fomento y protección de las industrias establecidas, y al acrecentamiento de sus riquezas básicas.

Además en este período vuelve a plantearse la incógnita acerca de la misión que le corresponde al Estado, en la vida del país.

Como consecuencia del nacimiento del capitalismo y sus nuevas condiciones económicas de vida, el Estado hace su aparición- tímidamente si se quiere- reglamentando el trabajo de los seres más débiles, mujeres y niños, es decir que la intervención del Estado se encuadraba dentro del plano social.

Pero en los años posteriores a 1918, y como consecuencia de esa política de exhaltación de lo nacional, la intervención estatal, no se limita a los plano anteriores, sino que se extiende a la actividad eminentemente económica, culminando con el Estado industrial y empresario.

Llega así, en nuestro país la incorporación al mercado, ya como empresa de transporte - con la compra de ferrocarriles, creación de una flota mercante, y empresas de aviación - ya como empresa industrial, o como agente financiero, absorbiendo de a poco al particular, que ve en él un poderoso competidor.

Estas concepciones de la actividad estatal explica la situa-

ción imperante en muchos de los problemas económicos actuales de la nación.

Intervenida determinada actividad - ya por causas que en su época se justificaban y se consideraban como una solución, ya por las ideas imperantes en esos momentos, se recurre hoy a las mismas soluciones de entonces, olvidando que la misión del Estado debe ser de fomento a la iniciativa privada y de intervención cuando ésta se mantiene alejada, para que uniendo los esfuerzos de ambos se lleguen a resolver problemas con medidas que no tendrán un carácter de emergencia, sino que serán definitivas.

S E G U N D A P A R T E

LA FLOTA MERCANTE ARGENTINA

CAPITULO I

CREACION DE LA MARINA MERCANTE

1. Razones que influyeron en su creación.

Al estallar la segunda guerra mundial el país se encontraba ante un grave problema como el de tener que soportar las consecuencias de la paralización del comercio de ultramar a causa del conflicto, ya que los buques de bandera extranjera que efectuaban sus travesiás desde los distintos puertos en demanda de nuestras costas, transportando en sus bodegas mercaderías vitales para las industrias del país y llevando de regreso nuestra producción, se encontraban imposibilitados de poder llegar a nuestras playas (1).

---

(1) Acción Económica. Buenos Aires, 30/IX/41. pág.3

Buques entrados al puerto de Buenos Aires

Años	Nº Barcos	Tonelaje
1936	2.785	10.111.170
1937	3.214	11.402.312
1938	2.378	9.214.740
1939	2.620	9.502.074
1940	1.977	6.702.504
6 meses 1	728	2.335.191

Como consecuencia de ello, se formaban grandes sobrantes de productos agrícolas y ganaderos, que ante la imposibilidad de exportarse o consumirse en el orden local, se guardaban en lugares apropiados para su conservación y a veces a la intemperie con el perjuicio que su futura pérdida representaba.

De los buques de la marina argentina poco podía esperarse para subsanar el inconveniente, ya que de su escasa flota 265.678 Tn.r.b., una mínima parte realizaba el tráfico transoceánico.

De los 85 buques de todo tipo que pertenecían a la flota solamente 8 eran considerados cargueros de ultramar, amén de los 7 buques tanques existentes a esa fecha (2).

Brasil	Mihanovich	2.388 r.b.	4.600 p.b.
Santa Catharina	"	3.969 " "	7.000 " "
Uruguay	"	3.435 " "	7.000 " "
Inspector Benedetti	"	4.298 " "	7.000 " "
Norte	"	3.821 " "	6.880 " "
Río Grande	"	4.554 " "	7.640 " "
Este	"	3.821 " "	6.880 " "
Ciudad del Cabo	Di Lerna	3.000 " "	4.750 " "

Un año más tarde se les incorporan:

Anamar	Cornamar	2.445 " "	4.530 " "
Paraná	Dodero	3.375 " "	4.876 " "
Austral	La Austral S.A.	4.699 " "	7.853 " "
Colorado	" " "	5.850 " "	9.306 " "
Neuquén	C.Arg.Nav.Ut.	5.696 " "	8.904 " "

A estos se agregan otros que realizaban tráfico costero, pero que aprovechando la situación anormal del momento se lanzaron a surcar mares.

(2) Ver Capítulo. III.-

Pero, qué podía esperarse de estos pocos barcos que en conjunto no llegaban a las 80.000 Tn.r.b. y que por sus características - cargueros - estaban imposibilitados de transportar productos perecederos tan solicitados en esos momentos?

Además de estos inconvenientes que alcanzaron su máxima intensidad en este período bélico, surgieron nuevamente a primer plano, otros perjuicios que ocasionaba al país la inexistencia de una flota mercante.

Así estaba la acción del Comité de Fletes, encargado de la - distribución de la bodega para el tráfico con Inglaterra y Francia -organismo en que no intervenía la Argentina- y donde se atendían todos los intereses menos los del país.

También estaba siempre presente la salida de divisas por fletes que restringían nuestras posibilidades monetarias.

"Nuestro papel era abúlicamente pasivo: carnear y cosechar. El resto corría por cuenta de otros (3).

Se repetía pues la misma situación que se había presentado durante la primera guerra mundial, agravada ahora por el desarrollo habido en el país entre los años 1918/39.

Era conveniente, por lo tanto, mirando hacia el pasado, evitar la repetición del error, en el menor plazo posible.

Ante estos hechos, las autoridades nacionales se abocaron de

---

(3) Revista Marina. Buenos Aires, Año XXI-Nº 243, pág. 16.

inmediato a solucionar los graves inconvenientes, mediante la creación de una flota mercante nacional que según el dicho: "Un país sin barcos es un cuerpo sin brazos", diese brazos con que defenderse.

Es así, como el 29 de enero de 1940, se nombra una comisión que encabezada por el vicealmirante Francisco Stewart, dará las normas para la creación y organización de la Marina Mercante Argentina.

En el informe, la Comisión analiza primeramente las iniciativas anteriores (4) y la repetición de la situación planteada al país por la guerra 14/18. Se estudian después, las posibilidades comerciales de la flota mercante, líneas a establecer y fundamentalmente de la compra de buques y su eventual arrendamiento de ser necesario.

Trata además la acción a desarrollar por el Estado en la solución de los problemas de la formación del personal y seguros marítimos. Se manifiesta partidaria de la intervención estatal en la administración de la flota, previendo a tal fín la expropiación de buques de bandera nacional pertenecientes a empresas privadas.

Ya en las disposiciones concretas propone la adquisición de cierto número de buques y el mantenimiento de líneas permanentes.

---

(4) Se referían a los siguientes proyectos y resoluciones que tendieron a fomentar la creación de la Marina Mercante:
Ley N° 7.049 de 1910
Proyecto de Estanislao S. Zeballo en 1913
Tomás Le Breton y Leopoldo Melo en 1916
Arce Padilla y Rodríguez en 1916
Ley N° 10.606 de Cabotaje

2. Adquisiciones efectuadas.

Finalizados los estudios previos, un hecho circunstancial vino a dar la solución para tan espinoso problema. Como consecuencia de la declaración de la guerra varios buques de países en lucha, estaban anclados en puertos de América. Se estableció entonces que cada uno de éstos podía utilizar esos buques.

La Comisión Asesora de la Marina Mercante inició las conversaciones con los representantes del gobierno italiano y el 25 de Agosto de 1941 se adquirieron 16 buques de bandera italiana que se encontraban inmovilizados en distintos puertos del país y que representaban un porte bruto de 136.492 Tn.

Los buques eran:

Principessa María	9.042 Tn.p.b.	por	Río de la Plata
Teseo	8.780 " " "	"	" Corrientes
Castelbianco	8.382 " " "	"	" Chubut
Capo Rosa	7.853 " " "	"	" Dulce
Gianfranco	12.100 " " "	"	" Salado
Montesano	9.306 " " "	"	" Colorado
Valdarno	8.904 " " "	"	" Neuquén
Amabilitas	8.260 " " "	"	" Bermejo
Cervino	7.620 " " "	"	" Primero
Dante	8.200 " " "	"	" Segundo
Fortustella	7.569 " " "	"	" Tercero
Pelorum	8.362 " " "	"	" Chico
Mafistella	7.569 " " "	"	" Atuel
Inés Corrado	8.297 " " "	"	" Diamante
Vittorio Veneto	7.383 " " "	"	" Gualeguay
Voluntas	8.865 " " "	"	" Teuco

La venta se realizó en la siguiente forma:

a) Venta definitiva: Adquiriéronse a título definitivo los ocho buques de la lista arriba mencionados.

b) Venta condicional: Se compraron los ocho restantes buques en forma condicional, sujetos a la cláusula de opción para adquirirlos, que se reservó el gobierno italiano, dentro de un plazo de 6 meses a contar desde la terminación de la guerra.

Los precios abonados por los buques, fueron diferentes si se trataban de barcos adquiridos en forma definitiva o con cláusula de retroventa. Para los primeros se fijó un precio de 2.850 liras por Tn. de porte bruto, y para la segunda, 2.375 liras por Tn. de porte bruto; lo que hacía un precio total de 359.523.700 liras que al tipo de cambio a esa fecha eran m$n 63.541.926,12.

La forma de realizar el pago era sumamente interesante:

a) El 50 % de la compra en letras de tesorería, en liras, que quedaban depositadas en el Banco Central a la orden del gobierno italia no.

b) 50 % restante en un crédito en liras a favor del gobierno de Italia que se vería pagado al término de la guerra y debería ser utilizado para adquirir productos argentinos.

Tanto la letra de tesorería como el crédito, devengaban un interés del 2,25 % anual.

El pago era de carácter diferido, ya que se establecía que no podía ser utilizado hasta la terminación de la guerra. Además era de carácter opcional, pudiendo la Argentina saldar su deuda entregando una cantidad de oro igual al que resultara de multiplicar el total de liras por el contenido metálico de la misma que por este mismo convenio se fijaba en 0,04677 gramos

El convenio fue promulgado por ley Nº 12.736 del 4/X/41.-

De este modo, la Argentina se encontraba en posesión de una flota de 16 buqués, viéndose así satisfechos tantos anhelos, y cuando el 7/IX/41 se izó el pabellón argentino en ellos, más de una emoción debe haber embargado a todos esos pioneers que durante tantos años venían luchando por una marina mercante argentina.

El I/XI/41 zarpó el primer barco - el Río Dulce - con un cargamento de trigo a granel hacia el puerto peruano de El Callao.

Lamentablemente de todas las unidades adquiridas únicamente el Río de la Plata contaba con bodegas frigoríficas.

Pero las negociaciones no terminaron con esta compra, sino que se encaminaron hacia la adquisición de tres buques frigoríficos que pertenecían a la empresa danesa J. Lauritzeen y que culminan el 29/XII/41 con la adquisición de :

Indian Reefer	3.458 Tnpb.	Río Gallegos
American Reefer	2.641 "	" San Juan
Brazilian Reefer	2.387 "	" Mendoza
Bretagno	5.588 "	" Iguazú - perte -

neciente éste a la Dansk-Franske Dampskibs.

Las caracterísiticas de este contrato fueron semejantes al anterior.

Los armadores daneses, tenían la opción de readquirir los buques dentro de los 6 meses de terminada la guerra; además, estaba obligado a readquirirlos, si el gobierno argentino, manifestara su voluntad de venderlos dentro de los 180 días del cese de hostilidades.

Empero se reservaba nuestro país, la opción para explotar por su cuenta durante 6 meses el American Reefer, y por 12 meses al Brazilian Reefer e Indian Reefer, en caso de que fueran readquiridos por los armadores daneses.

La venta se realizaba por los siguientes importes:

Brazilian Reefer	1.000.000.-- u$s
American Reefer	1.250.000.-- u$s
Bretagne	1.000.000.-- u$s
Indian Reefer	1.450.000.-- u$s

Este importe de 4.700.000.-- u$s, se depositaba en el Banco Central de la República Argentina a la orden de los Armadores en letras de tesorería que no podían ser utilizadas para ninguna otra operación hasta la terminación del conflicto; redituaban un interés del 2,25 % anual.

Al igual que en el contrato suscripto con el gobierno italiano se fijaba que nuestro país quedaba librado de toda obligación, mediante el pago de una cantidad de oro igual al que resultaba de multiplicar el total de dólares por su contenido de oro (0,888671 gramos) o la entrega de divisas equiparable al oro y de libre disponibilidad.

En 1942 se incorporan nuevas unidades a nuestra ya importante flota mercante. En marzo se adquieren el vapor Madryn de 4.470 Tm. al que se lo denomina Río Blanco, en m$n 2.550.000.--.

Se inician además negociaciones con el Lloyd Argentino que había adquirido tres buques alemanes a la Norddeutscher Lloyd, y que

llega a solución el 7/IX/42 con su adquisición m$n 19.635.000.--.

Anatolia	12.890	ex San Martín	Río Paraná
Lahn	6.440	" Belgrano	" Juramento
Nienburg	4.600	" Santa Fe	" Carcarañá

También se desarrollaban gestiones ante las autoridades francesas a fin de adquirir 3 magníficos barcos que se encontraban en nuestro puerto y que poseían grandes bodegas frigoríficas.

Fracasadas las tentativas, el gobierno argentino en uso de sus facultades se apodera de estos barcos que pasaron así a engrosar su poderío marítimo.

Campana	7.025	Río Jachal
Formose	8.400	" Tunuyán
Katiola	1.869	" Luján

Finalmente se adquiere el 7/IX/42 el vapor Esmeralda de 7.699 Tnpb. por u$s 1.154.850,-, de procedencia rumana que se encontraba surto en el puerto de Recife y que es bautizado con el nombre de Río Deseado.

Además durante este período se fueron incorporando a la Flota Mercante otras embarcaciones de menor porte, como el Comodoro Rivadavia, Patagonia, Ushuahia, Primero de Mayo y Vicente F. López, todos pertenecientes a la Marina de Guerra, como también los pesqueros Trucha, Biguá, Pescadilla y Maneco, de la empresa Pesquera Angel Gardella S.A., que realizaban viajes costeros, prestando así su apoyo a solucionar el grave problema que la guerra representaba para el comercio de nuestro país.

De esta forma se completa la flota de barcos que pasan a ser

explotados por la Flota Mercante con los que el país atiende sus compromisos internacionales, y que se componían de 28 buques de ultramar con tonelaje de 201.233 Tn de porte bruto.

Empero es necesario preguntarse: Quedan justificados los 130 000.000.-- m$n invertidos en la adquisición de esos buques?

Si consideramos que el Río Dulce dejó en su primer viaje una utilidad bruta de 1.000.000.-- de m$n, el interrogante queda amplia y satisfactoriamente contestado.

Finalizado el conflicto bélico las autoridades de Flota se ven ante el problema que significaba la cláusula de opción de sus buques incluída en los convenios de retroventa anteriormente firmados.

En vista de ello trata de asegurarse la compra de la mayoría de ellos, gestiones que culminan con un éxito relativo ya que restituye 11 buques con un total de 77.048 Tn.pb. (1).

A estos se agrega la pérdida de otras unidades, dos (2), la transferencia a la Prefectura Nacional del Río Bermejo (8.260 Tn. pb.) y la venta del Río Corrientes (8.780 Tn.pb.), que reduce el poderío de la Flota a 13 buques y 90.534 Tn.pb., con los que tiene

---

(1) Se restituyen las siguientes unidades:

Río Gallegos	3.458 Tnpb.	Río Segundo	8.200 Tnpb.
" Tunuyán	8.400 "	" Chico	8.362 "
" Jachal	7.025 "	" Atuel	7.569 "
" Luján	1.869 "	" Diamante	8.297 "
" Primero	7.620 "	" Gualeguay	7.383 "
		" Teuco	8.865 "

(2) Río de la Plata (9.042 Tnpb.), incendiado en Méjico.
Río Tercero (7.569 Tnpb.).

que atender sus tráficos marítimos.

Se temió entonces que la Flota, así como había sido una magnifica realidad, fuese empalideciendo, y que finalmente ante la competencia internacional terminase por desaparecer.

Pero, prevista ya la situación que se presentaría con la devolución de los buques, y con la imposibilidad de actuar en momentos normales con una flota anticuada y antieconómica se inicia en 1945 un segundo período de afianzamiento en la evolución marítima del país. Así se fueron incorporando embarcaciones que poseen adelantos técnicos y que se adaptaban a las características de los rubros principales del comercio exterior.

En este período de 1945 al 1952 se incorporan al patrimonio de la Flota Mercante Argentina:

a) Vapores de Carga: Río Diamante, Río Gaáleguay y Río Teuco. Costaron: 240.000.-£ c/u.- Astilleros de Short Brothers (Gran Bretaña).

b) Motonaves de Carga: Río Chico y Río Tercero. Costaron: 284.000.- £ c/u.- Astilleros Bartran & Sons (Gran Bretaña).

c) Motonave de Carga: Río Segundo: 352.000.- £.- Astillero Burnt-Island (Gran Bretaña).

d) Motonave de Carga: Río Primero: 6.400.000.- Coronas Suecas.-Astillero Kockums Makaniska (Suecia).

e) Motonaves de Carga: Río Gallegos y Río Luján, costaron m$n 9.074 521.-- Río Cuarto y Río Quinto. Astillero Cantieri Riunitti Dell'Adriático (Italia).

f) Motonaves de pasajeros y Carga: Río de la Plata, Río Jachal y Río Tunuyán. Astillero Ansaldo (Italia).

g) Motonaves de Carga: Río Belén y Río Belgrano. Astillero Cammel Laird (Gran Bretaña).

h) Motonave de Carga: Río Bermejo.- Astillero Alexander Stephen (Gran Bretaña).

En 1947 adquiere a la Marítima Commision 3 barcos tipo Victory por un importe de más de 10.000.000.- $ y que son llamados Río Aguapey, Río Araza y Río Atuel.

Paralelamente, a esta acción desarrollada por la Flota Mercante del Estado, el país asiste a la acción vitalizadora, de la Compañía de Navegación Dodero S.A.

Continuación de la Compañía Argentina de Navegación Mihanovich Limitada, la empresa tenía establecidos, antes de la segunda guerra - además de servicios fluviales de pasajeros y carga - líneas a otros países americanos.

Estallado el conflicto, sus redes se ampliaron, extendiéndose por puertos de Asia y Africa, con el consiguiente beneficio para el comercio exterior del país.

Finalizada la guerra, un hecho circunstancial vino a favorecer el crecimiento colosal de la empresa que en un par de años incorpora a su patrimonio numerosos buques.

Dos buques, mientras desarrollaban sus habituales viajes, en el período bélico sufrieron la acción de los submarinos: El Victoria - buque tanque de 12.000 Tn de porte bruto - abandonado en el Atlántico Norte y el Carguero Uruguay. En 1946, por decreto 13.868 el gobierno argentino reconoció a la empresa una indemnización de alrededor de m$n 22.000.000.-- que debía "ser invertida exclusiva

mente en la adquisición de buques de ultramar de bandera y propiedad argentina". La medida fue aprovechada y entre 1946 y 1947 adquiere en Estados Unidos una flota de 22 barcos de ultramar con un total de 204.075 Tnpb. que representó una inversión de alrededor de 25 millones de dólares.

Incorpora los siguientes buques:

Arriero	1946	10.778 Tnpb.
Artillero	1947	13.250 "
Campero	1946	10.869 "
Coracero	1947	13.250 "
Fletero	1946	10.869 "
Granadero	1946	10.869 "
Formosa	1946	7.866 "
Hornero	1946	9.011 "
Lancero	1947	13.250 "
Marinero	1946	10.869 "
Santa Fe	1947	6.100 "
Misionero	1946	8.080 "
Naviero	1946	10.869 "
Overo	1946	10.869 "
Resero	1946	10.776 "
Buenos Aires/47		6.100 "
Corrientes	1948	8.000 "
Córdoba	1947	6.100 "
Mendoza	1947	6.100 "
Entre Ríos	1947	6.100 "
Salta	1947	8.000 "
Tucumán	1947	6.100 "

En 1949 se inician las gestiones por parte del Estado para la compra del Consorcio Dodero.

La transacción fue efectuada por intermedio del I.A.P.I., en cuya representación actuaron los Ministros de Economía y Finanzas, quedando fijada la operación en la siguiente forma:

Pasaban a poder del Estado los siguientes valores de propie-

dad de la Compañía Dodero:

A) 10.000 acciones ordinarias de Río de la Plata Compañía de Inversiones Marítimas, S.A., de valor nominal de un mil pesos moneda nacional (1.000.-m$n) cada una que integran la totalidad del capital accionario de la misma.

B) 65.884 acciones ordinarias serie A, de la Compañía Argentina de Navegación Dodero, Sociedad Anónima, de valor nominal de cien pesos moneda nacional (100.- m$n) cada una, administradas por la Río de la Plata, Compañía de Inversiones Marítimas, S.A. sobre un total de 153.731 acciones del mismo tipo.

C) Un crédito contra la Río de la Plata, Compañía de Inversiones Marítimas, S.A., por la cantidad de pesos 7.449.646.- moneda nacional.-

Los vendedores dejan constancia que el Activo de la Río de la Plata, Cía. de Inversiones Marítimas, S.A., está integrado, en su casi totalidad, por 153.731 acciones ordinarias serie A de la Compañía Argentina de Navegación Dodero, S.A, y que no posee otro pasivo que el crédito a su favor que se transfiere por el inciso C) anteriormente citado.

Además se incluye en los activos de la Compañía Argentina de Navegación Dodero, S.A., y demás empresas vinculadas las siguientes acciones:

Participación en empresas comerciales afiliadas: Inmobiliaria y Financiera Yatahi S.A.:50.000 acciones (de 4 votos) de valor nominal de 100.-m$n cada una, y 49.750 acciones (de 1 voto) de valor nominal de 100.0 m$n cada una, Compañía de Navegación Fluvial Argentina, S.A.: 99.893 acciones de valor nominal de 100.- m$n

cada una; existen además acciones suscriptas y no integradas por un valor nominal de 40.000.000.- m$n. Sociedad Mixta de Aviación del Litoral Fluvial Argentino: 79.550 acciones de valor nominal de 100.0m$n cada una. Porá Sociedad Argentina de Construcciones y Préstamos, S.A.-

Inmobiliaria: 996 acciones de valor nominal de 100 .-m$n cada una,. Río de la Plata, S.a. de Navegación de Ultramar 49.600 acciones (de 2 votos) de valor nominal de 100.-m$n cada una. Sociedad Anónima - Hotel Cataratas del Iguazú: 2.490 acciones de valor nominal de - 100.-m$n cada una. South American Purchasing Agency Limited: 2.495 acciones de valor nominal de £ 1.- Libra Esterlina inglesa(£1:)):00) cada una. Líneas Aéreas Dodero, S.A. de Agencias y Representaciones: 3.900 acciones de valor nominal de 100.-m$n cada una. Compañía de Hoteles Internacionales, S.A.: 24.460 acciones (de 3 votos) de valor nominal de 100.- m$n cada una, de las cuales se había integrado a la fecha de la negociación el 10 %..
Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, S.A. (en liquidación) 24.836 acciones de valor nominal de 30.-m$n cada una.
Sociedad por cuotas: Agencia Brasileira das Linhas Dodero Limitada (Sociedad de Responsabilidad Limitada): 700.000 cruzeiros brasileños.
Acciones de otras sociedades: Compañía Uruguaya de Navegación y Transportes Aéreos, S.A.: 1.187 acciones de valor nominal de 1.000.- pesos oro uruguayos (o$u Un mil) cada una. La Universal, Compañía Argentina de Seguros S.A.: 2.753 acciones de valor nominal de 100.- m$n cada una. Cooperativa de Consumos Limitada del Personal de la Cía. Argentina de Navegación Dodero S.A.: 1.005 acciones de valor

nominal de 100.-m$n cada una. Compañía Telefónica Argentina, S.A.: 110 acciones de valor nominal de 20.- m$n cada una (valor reducido a 8.--m$n). Banco Popular de Misiones: 1 Acción de valor nominal de 50 m$n. Dodero Agenzie Maritime Argentine, Riunite, Società per-Azione (Dodero A.M.A.R.) valor nominal de 5.000.000 de liras italianas.

El Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (I.A.P.I.) se comprometió a pagar por la transferencia de las acciones y el crédito indicados el precio total de 43.923.000.- m$n, quedando a su cargo los impuestos nacionales que graven esta operación o sus resultados (impuestos a los réditos, ganancias eventuales, beneficios extraordinarios, sellos, etc.). En esta forma se obtenía el "control" de las empresas que formaban parte del grupo Dodero.

Además este organismo otorgaría o haría otorgar a los vendedores, la opción para adquirir conjunta o individualmente, al contado, la totalidad de las acciones de Líneas Aéreas Dodero, S.A. de Agencias y Represntaciones, que integran el activo de la Cía. Argentina de Navegación Dodero, S.A., 3.190 acciones y Cía. de Navegación Fluvial Argentina, S.A. 710 acciones: o sea 3.900 acciones de valor nominal de 100.- m$n cada una, por el importe global de - 390.000 m$n. Esta opción caducaría si no se hacía uso de ella dentro de los 30 días hábiles a partir de la fecha en que se de cumplimiento al pago del precio.

En caso de hacerse efectiva la opción, dicha entidad, se obliga a comprar a Líneas Aéreas Dodero, S.A. de Agencias y Representaciones, los siguientes valores que integran su activo: 1.960 acciones

de la Cía. de Navegación Fluvial Argentina, S.A., por su valor nominal; 2.500 acciones de Aviación del Litoral Fluvial Argentino - también por su valor nominal y 200 acciones de Río de la Plata, S.A. de Navegación de Ultramar a 185.- m$n cada una.

Además se comprometía a otorgar a los vendedores la opción - para comprar, conjunta o individualmente, 950 acciones de la Cía. Uruguaya de Navegación y Transportes Aéreos, S.A., establecida en la República Oriental del Uruguay, que forman parte del activo de - la Cía. Argentina de Navegación Dodero, S.A., por el precio de 2.000 pesos oro uruguayos (o$u dos mil) por cada acción, pagadero en efectivo y en moneda nacional argentina al tipo de cambio libre oficial en el día de la fecha de realización del contrato, Asimismo, éste, se comprometía a otorgar o hacer otorgar a los vendedores la opción para recibir, conjunta o individualmente, 237 acciones de la misma Compañía, que también forman parte de la Cía. Argentina de Navegación Dodero, S.A., por la compra de las referidas acciones. Esta opción caducaría también si los vendedores no hacían uso de ella - dentro de los treinta días hábiles a partir de la fecha en que se de cumplimiento al pago del precio.

Este convenio entró en vigor una vez que fue aprobado por el Poder Ejecutivo y fue ratificado por la Ley 13.542, sancionada el 5 de Agosto de 1949.

Es de hacer notar que los impuestos que gravaron estas operaciones ascendieron a 501.514,50 m$n y de acuerdo a lo establecido la Nación tomó a su cargo el pago de los impuestos nacionales por la transferencia al Estado de las acciones de Cía. Río de la Plata de Inversiones Marítimas, dentro de cuyo activo se encontraban las

acciones de la serie A de la Cía.Argentina de Navegación Dodero S.A.

Por otra parte, y mediante el decreto 12.014 del año 1949, se autorizó al I.A.P.I. para comprar al Instituto de Inversiones Mobiliarias, la totalidad de las acciones ordinarias y preferidas emitidas por la Cía. Argentina de Navegación Dodero, S.A.y la Río de la Plata, S.A. de Navegación de Ultramar, por 164.162.850 m$n, en total según lo ha manifestado el Ministro de Hacienda en la Cámara de Diputados la operación ha insumido 200 millones de pesos.

Posteriormente el 8/11/56 por Decreto Ley Nº 20.343, el Poder Ejecutivo resuelve declarar de utilidad pública y sujetas a expropiación el resto de acciones de la Compañía Argentina de Navegación Dodero S.A., Río de la Plata S.A., de Navegación de Ultramar y Cía. de Navegación Fluvial Argentina S.A., que hasta la fecha no había adquirido.

Esta operación se efectúa en m$n 746.351,53 según la liquidación efectuada por el Ministerio de Transportes de la Nación, pasando así la totalidad de las acciones del grupo Dodero S.A. a poder del Estado.

Entre 1949 y 1951 ya la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, incorpora a su plantel otros magníficos barcos de pasajeros y carga:

Argentina	12.438 Tn.r.b.
Libertad	12.653 " " "
Uruguay	12.627 " " "

todos construídos en los astilleros Vickers Armstrong de Gran Bretaña y los barcos

Alberto Dodero	11.521 Tn.r.b.

Yapeyú 11.540 Tn.r.b.
Maipú 11.540 " " " (perdido en 1951)

fabricados por los astilleros holandeses de Schelde.

Mientras que la Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, realizaban sus planes de acción, otro organismo estatal Y.P.F.(Yacimientos Petrolíferos Fiscales), cumplía en su especialidad, con la misma vitalidad un plan de incorporaciones de buques tanques para el tráfico internacional y costero (3).

En 1953, aprovechando el alza de los fletes, otras compañías - que realizaban normalmente hasta entonces el comercio de cabotaje, extendieron sus líneas hasta el Brasil y Perú (Navemar, Pérez Companc, etc.) incorporando así al tráfico internacional marítimo nuevas unidades.

Culmina ese año la expansión de la flota mercante argentina, que en un período breve, registró un incremento sin parangón en el resto del mundo, alcanzando en esa época un volumen que la colocaba entre las de mayor significación del mundo. (ver gráfico adjunto).

A partir de entonces cesan las incorporaciones,mientras que algunos buques por su explotación antieconómica o por accidentes ocurridos, son radiados de servicio, cinrcuntancias todas que reducen el tonelaje actual a 983.062 Tn.r.b., es decir una disminución en 4 años de casi el 5 %.

---

(3) Ver Capítulo III.-

Tonelaje de las Principales Marinas Mercantes en 1952 y su evolución de Post - Guerra

Nº de Orden	NACION	CONCEPTO En miles de Tns. de Regis. Bruto 31/XII/52	31/IX/39	PORCENTAJE %
1	Estados Unidos	27.245	8.722	212,3
2	Comunidad Británica de Naciones	20.316	18.608	9,1
3	Noruega	5.906	4.686	26,0
4	Francia	3.638	2.748	32,3
5	Italia	3.289	3.322	- 1,0
6	Holanda	3.264	2.792	16,9
7	Japón	2.787	5.427	-48,7
8	Suecia	2.332	1.442	61,7
9	Rusia	2.261	1.154	95,9
10	Alemania	1.398	4.185	-66,6
11	Dinamarca	1.391	1.093	27,2
12	Grecia	1.234	1.793	-41,4
13	Argentina	1.034	246	320,3

CAPITULO II
BUQUES FRIGORIFICOS

1. Orígenes de los buques frigoríficos.

Desde tiempos remotos el hombre trató de conseguir por intermedio del frío artificial,la conservación en buen estado de alimentos y productos perecederos. Las primeras tentativas fueron realizadas en el siglo XII en la lejana China, y por Tancredo en el siglo XVII, que utilizaban el salitre para producir el frío.

Pero es durante la segunda mitad del siglo XVIII que se inicia un verdadero afán de alcanzar el éxito; realizándose entre 1762 - en que Roberto Boyle trata de conservar nieve por medio de ácido sulfúrico - y 1860, que se realiza un ensayo en el transporte ferroviario en la Flota Chicago, New York, numerosas tentativas que si bien no se coronaban con el éxito iban preparando el camino.

Se encuentran en este período los trabajos realizados por Teodoro Cavallo, Leslie, M.Faraday, Wallace, Wright, John Gorrie, que llegó a construir una máquina frigorífica, y Ferdinando Carré, que más tarde sostendría una verdadera lucha con Tellier.

Realizado con éxito la tentativa del transporte en el tráfico terrestre se lo intentó en el marítimo, sin conseguir ningún resul-

tado promisorio.

Entre quienes se dedicaban a concretar este esfuerzo se encontraba el francés Charles Tellier, que trataba de obtener el frío artificial por medio de la compresión del amoníaco.

Conseguido el éxito trató de aplicarlo, recibiendo la valiosa ayuda de dos ciudadanos uruguayos Reyes y Lecops, que además de estimularlo, le proporcionaron los fondos para realizar la tentativa del transporte de alimentos por barcos.

Tras el incidente sufrido en un primer intento, adquiere un barco al que se bautiza con el nombre de **Frigorifique**; tenía una capacidad de 1.200 Tn. y se instala una planta frigorífica basada en el éter metílico que mantenía la Cámara a 0°.

El 2 de septiembre de 1876, zarpa de Rouen (Francia) un cargamento de carne, ovejas, gallinas, etc., y tras 4 meses de navegación arriba a Buenos Aires, con la carga en perfecto estado. De regreso, en un viaje de 40 días, transporta 50 toneladas de carne repitiéndose el éxito anterior. Un año después y con mejoras técnicas se realizan nuevas travesías, coronadas por el mismo resultado.

Con la creación de los llamados buques frigoríficos se inicia en el comercio internacional una nueva etapa, entrando en juego intereses muy diferentes.

Países que, como Francia mantienen una industria ganadera, con sacrificios, comprendieron el futuro poco auspicioso para su producción que la competencia con otros países ocasionaba e impusieron rápidamente trabas aduaneras. En cambio en Inglaterra, vieron la opor-

tunidad de mayor abastecimiento de carnes a su población, y a un precio inferior, lanzándose a la construcción y mejoramiento de estos barcos.

Para aquellos países que hacen de sus producciones agrícolas-ganaderoas, la principal fuente de riqueza el invento abrió enormes posibilidades para sus economías, consiguiendo así intervenir activamente en el comercio internacional colocando sus productos en mercados hasta entonces ignorados.

A partir de entonces se trató de perfeccionar estos buques, - se abandonaron los sistemas de readaptación de los cargueros, construyendo directamente de este tipo, teniendo en cuenta además el - aislamiento de los varios compartimentos y la rapidez con que deben efectuarse las operaciones de carga y descarga.

2. La Flota Mercante Frigorífica.

Ya se dijo en el capítulo anterior, que en la incorporación de los primeros buques a la flamante flota argentina, se encontraban algunos que poseían bodegas frigoríficas.

Las embarcaciones adquiridas, prestaron pues un apreciable servicio y fueron sometidas a un trabajo agotador para suplir con gran cantidad de viajes, su reducido número.

Del grupo italiano, solamente el Río de la Plata, estaba provisto de cámaras frigoríficas, con una capacidad de 62.000 p3.; - pero al finalizar con éxito las gestiones realizadas con la empresa J. Lauritzeen, se incorporan los siguientes buques:

Río San Juan	(exAmerican Reefer)	187.000 p3
" Gallegos	(" Indian Reefer)	185.000 "
" Mendoza	(" Brazilian Reefer)	127.000 "
		499.000 p3

Posteriormente pasan a engrosar la flota frigorífica:

Río Tunuyán	(ex Formose)	294.000 p3
" Luján	(" Katiola)	141.000 "
" Jachal	(" Campana)	97.000 "
		532.000 p3

Vale decir que en julio de 1943, la Flota poseía 7 buques con bodegas frigoríficas que representaban 1.093.000 p3.

Además la empresa Brújula S.R.L., había incorporado a su flota El Americano, con una capacidad de 43.216 p3, que si bien construído en 1901, dado lo anormal de la situación reinante, fue explotado con los mejores resultados.

Con este plantel el país tuvo que atender sus servicios durante el período bélico, cumpliendo así con dos importantes misiones: por un lado beneficiando a países americanos que como Panamá, Curacao, Brasil, etc. deben importar productos perecederos, y también asegurando al productor nacional, que sus mercaderías no se acumularían en los puertos, evitando así un verdadero desastre para la economía nacional.

Al llegar al año 1946, por las circunstancias yas señaladas anteriormente, se devuelven los siguientes buques:

Río Tunuyán, Río Jachal, Río Luján, todos franceses y el Río Gallegos, dinamarqués; además el Río de la Plata se había incendiado y perdido totalmente, lo que reduce la capacidad para trans-

portar productos perecederos a 314.000 p3.

La acción privada nuevamente hace sentir su presencia y ahora la Dreyfus y Cía. que incorpora dos unidades: El Gaucho y el Chaco, que a pesar de su capacidad limitada, realizan numerosos viajes contribuyendo al esfuerzo que el Estado venía realizando.

Pero dado ya al primer paso, cómo se podía abandonar la empresa, que tantos sacrificios había costado, y así en los años siguientes, se incorporan nuevas unidades con bodegas frigoríficas.

En 1947, se adquirió a la Maritime Commission, Un Victory Cl, el Río Aguapey, con capacidad de 5.600 p3, y el Río Chico, que - construído en Inglaterra poseía bodegas de 12.010 p3.

Durante los años 1949 y 1950, la incorporación de buques de este tipo fue muy importante, en cuanto a su número y capacidad.

Se contrató con Samuel White la construcción de dos motonaves de 188.000 p3 cada una:

Río Quequén y el Río Santiago. Además de los astilleros Vickers Armstrong Ltda., salieron otros tres buques con 311.050 p3 cada uno, Argentina, Libertad y Uruguay.

Al anunciar la compra de los cinco buques se dijo (1): "está fresco aún el recuerdo de la acción de los trusts internacionales a través del manejo discriminatorio de las cargas que controlaba. Es que un país sin medio de comunicación es como un hom-

(1) Subsecretaría de Informaciones.
República Argentina Presidencia de la Nación.

bre sin brazos".

"Por ésto cuando la Flota Mercante del Estado comenzó a hacer tremolar por los mares del mundo el pabellón argentino se inició con ello una política de auténtico recuperamiento económico".

.....

"Hoy añadimos un esfuerzo más que ha de marcar una etapa destacada en este proceso. Como se sabe el comercio de exportación de carnes argentinas que en su tipo, ocupa el primer lugar del mundo, en orden a su volumen, calidad, requiere de buques frigoríficos que no poseemos. Los buques comprados responden a un patrón - que contempla nuestras propias necesidades. Así además de las amplias cámaras frigoríficas se ha cuidado que tengan instalaciones adecuadas para otras mercaderías típicas de nuestro comercio."

"Estas cámaras frigoríficas permitirán completar la política comercial hacia la expansión de las exportaciones a países que no consumen hasta el presente carnes argentinas, pero que constituyen mercados potenciales para las mismas".

Además, en esos mismos años se incorporan tres motonaves construídas en Inglaterra en los astilleros Cammell Laird y Co.Ltd. y Alexander Stephens y Sons, con bodegas frigoríficas de 69.200 p3 cada uno, bautizados así:

Río Belén, Río Belgrano y Río Bermejo.

Igualmente se ordenó a los astilleros italianos Cantieri Riuniti dell'Adriático, cuatro nuevos buques que representaron otro jalón más del crecimiento de nuestra flota.

Río Gallegos	147.040 p3
" Luján	165.015 "
" Cuarto	51.455 "
" Quinto	51.455 "
	414.965 p3

Un año más tarde en 1951, fueron entregados por astilleros holandeses 3 buques de 79.967 p3 de capacidad denominados:

Alberto Dodero, Yapeyú y Maipú, el último de los cuales lamentablemente se perdió ese mismo año.

Con la incorporación de estas unidades se inicia un período importante en la historia del país, como es el de efectuar el primer transporte de carnes argentinas, a puertos ingleses, en bodegas nacionales, realizando así un anhelo tan largamente esperado.

En cuadro aparte se detalla la totalidad de buques frigoríficos, ya del Estado o de armadores privados, aún aquéllos de menor porte, pero que colaboraron en la medida de sus posibilidades para el transporte de productos perecederos.

Es decir, que en resumen, existen seis unidades totalmente frigoríficas en plena explotación:

Río Mendoza	2.387 Tn.	Río San Juan	2.600 Tn.
" Luján	2.640 "	" Quequén	3.796 "
" Gallegos	2.637 "	" Santiago	3.796 "

y otras tres: Libertad, Argentina y Uruguay, que si bien son buques de pasajeros poseen amplias bodegas refrigeradas.

Del mismo surge que la capacidad de sus bodegas es de 2.833275

p3, cifra que lamentablemente fue ya alcanzada en 1951 (1). Y decimos lamentablemente puesto que desde esa fecha, nada se hizo - en provecho de la flota.

Es de destacar sin embargo, por fortuna, que se prevé ya por parte de organismos estatales, la construcción de dos nuevas unidades de este tipo, y además la provisión de bodegas refrigeradas en buques de carga también a construirse.

Pero lo más notable y digno de destacarse es el grado de eficiencia de estos buques.

Salvo el Americano, construído a principio de siglo, el Río San Juan, (1936), el Río Mendoza (1939), El Gaucho (1940), y el Río Aguapey (1944), próximo ya a llegar al límite de vida útil -calculado en 25 años- todos los restantes fueron construídos en la post-guerra y especialmente entre 1949 y 1951, lo que asegura una explotación altamente económica y eficiente.

La situación actual de los buques construídos es la siguiente:

Años	Registro	Porcentaje
1901	43.216 p3	1,50 %
1936	187.000 "	6,60 %
1939	127.000 "	4,50 %
1940	51.950 "	1,85 %
1944	5.600 "	0,20 %

(1) Descompuesto de la siguiente forma:

F.A.N.U.	1.063.084
F.M.E.	1.645.025
Brújula S.R.L.	43.216
L. Dreyfus y Cía.	51.950

1947	12.010 p3	0,40 %
1948	70.110 "	2,50 %
1949	1.137.505 "	40,15 %
1950	957.370 "	33,80 %
1951	241.514 "	8,50 %

o sea que el 82,45 % de la flota frigorífica, tiene una edad promedio de 6 años.

Es de desear pues que en los años futuros no sólo se registre un aumento de la capacidad de carga, sino que esta característica, tan útil para los resultados de la explotación sea mantenida.-

Evolución de la Flota Frigorífica Argentina

(en p3.)

AÑOS	F.M.E,	F.A.N.U.	Brújula SRL	Dreyfus y Cía.
1940			43,216	
1941	560.800		43.216	
1942	560.800		43.216	
1943	1.092.800		43.216	
1944	1.030.800		43.216	
1945	846.000		43.216	
1946	314.000		43.216	81.525
1947	331.610		43.216	81.525
1948	401.720		43.216	81.525
1949	1.228.135	311.050	43.216	81.525
1950	1.563.445	933.150	43.216	81.525
1951	1.645.025	1.093.084	43.216	81.525
1952	1.645.025	1.093.084	43.216	81.525
1953	1.645.025	1.093.084	43.216	51.950
1954	1.645.025	1.093.084	43.216	51.950
1955	1.645.025	1.093.084	43.216	51.950
1956	1.645.025	1.093.084	43.216	51.950

000046

EVOLUCION DE LA FLOTA FRIGORIFICA ARGENTINA

Inc. 6	Buques	Astilleros	A. Const.	Tn. P.B.	Bodegas Capac. Refr.	Observac.	Armador
1940	Americano	A. Rodger (G.B.)	1901	1.248	43.216	-	Brúj. SRL
1941	Río San Juan (1)	Nakskov (Dinamarca)	1936	2.600	187.000	-	F.M.E.
"	" Mendoza (1)	" "	1939	2.387	127.000	-	"
"	Merluza	-	-	-	-	Expl. acc. como	-
"	Corvina	-	-	-	-	buques frigor.	-
"	Río de la Plata	Italia	1923	9.042	62.000	Incend. 1944	-
"	" Gallegos	Dinamarca	1939	3.410	184.800	Devuelto 1945	-
1943	" Jachal	Gran Bretaña	1929	7.025	97.000	" 1946	-
"	" Tunuyán	Francia	1924	8.400	294.000	" 1946	-
"	" Luján	"	1935	1.869	141.000	" 1946	-
1946	El Gaucho	Deutschewerft (Alemania)	1940	9.720	51.950		Dreyfus
"	Chaco	Estados Unidos	1919	7.780	29.575	Hundido 1953	-
1947	Río Aguapey	Bethlehen (Estados Unidos)	1944	10.951	5.600		F.M.E.
"	" Chico	Bartramns & Sons (Gran Bretaña)	1947	9.245	12.010	-	"
1948	" Primero	Kockums Mekanisha (Suecia)	1948	9.350	70.110	-	"
1949	Argentina (2)	Vickers Armstrong Ld. (Gran Bretaña)	1949	9.760	311.050	-	F.A.N.U.
"	Río Belén	Cammel Laird y Co. Ld. (" ")	1949	9.144	69.200	-	F.M.E.
"	" Belgrano	" " " " (" ")	1949	9.144	69.200	-	"
"	" Gallegos (1)	Cantieri Riuniti dell'Adriatico (It.)	1949	2.637	147.040	2	"
"	" Luján (1)	" " " " (It.)	1949	2.640	165.015	-	"
"	" Santiago (1)	Samuel White (Gran Bretaña)	1949	3.796	188.000	-	"
"	" Neuquén (1)	" " (" ")	1949	3.796	188.000	-	"
1950	Libertad (2)	Vickers Armstrong Ld. (Gran Bretaña)	1950	9.630	311.050	-	F.A.N.U.
"	Uruguay (2)	" " (" ")	1950	9.530	311.050	-	"
"	Río Bermejo	Alexander Stepheh & Sons (Gran Bretaña)	1950	9.144	69.200	-	F.M.E.
"	" Cuarto	Cantieri Riuniti dell'Adriático (It.)	1950	7.943	51.455	-	"
"	" Quinto	" " " " (")	1950	7.943	51.455	-	"
"	" de la Plata (2)	Ansaldo (Italia)	1950	8.820	81.580	-	"
"	" Jachal	" (")	1950	8.820	81.580	-	"
1951	Alberto Dodero (2)	O. Schelde (Holanda)	1951	7.935	79.967	-	F.A.N.U.
"	Yapeyú (2)	Van der Giessen (Holanda)	1951	7.935	79.967	-	"
"	Maipú	" " " (")	1951	7.855	79.967	Hundido 1951	-
"	Río Tunuyán (2)	Ansaldo (Italia)	1951	8.820	81.580	-	F.M.E.
1955	Cruz del Sur	Harland & Wolff (Gran Bretaña)	1951	24.571	58.240	-	F.P.F.

(1) Buques totalmente frigoríficos
(2) " de pasajeros con bodegas refrigeradas.

CAPITULO III
BUQUES TANQUES

1. La Flota petrolífera Argentina.

Entre las características más sobresalientes que la técnica moderna aportó a la navegación es la especialización de los barcos.

Hasta no hace mucho tiempo, el buque era considerado una unidad para el transporte, debiéndose ajustar las cargas a las condiciones del mismo. Pero con la evolución de la técnica, empiezan a aparecer embarcaciones para diferentes transportes, adaptándose en esta nueva etapa el buque a la característica de la carga.

Como resultado de ello, aparecen los buques tanques, encargados del transporte de combustibles líquidos. Su aparición trae como resultado la modificación de las condiciones económicas de varios países, que ricos en petróleo no podían explotar al máximo sus yacimientos por la dificultad en el transporte.

Actualmente, el buque tanque se encuentra en verdadero auge, y a las pequeñas embarcaciones, han sucedido colosos del mar que sobrepasan las 80.000 tn.p.b.

Al declararse la guerra el país contaba con algunos buques

de ultramar que unían nuestro puerto con centros de producción, aunque, su participación en el tráfico no era destacable .

A esa fecha se encontraban:

		R.B.	P.B.
Ernesto Tornquist	Cía.Arg.Pesca S.A.	6.620	9.647
Juncal	Dodero S.A.	5.800	9.011
Los Pozos	" "	5.800	9.011
Juvenal	Cía.Arg.Combust.S.A.	7.920	13.986
Tácito	" " " "	4.011	6.702
Harpón	Cía.Arg.Pesca S.A.	3.120	4.881
Conquistador	" " " "	3.310	5.807

Además otros barcos que servían al tráfico con la Costa Sud eran afectados cuando las necesidades lo requerían al servicio exterior. Se encontraban en esa situación el 13 de Diciembre, el San Blas y el San Jorge, todos de Y.P.F.

Estallada la guerra, el país comienza a sufrir las consecuencias de la paralización casi absoluta en la importación de combustibles, siendo estos pocos barcos sometidos a un continuo trajín.

En 1941, la empresa Mihanovich, incorpora a su plantel el buque tanque Victoria.

Transcurren así los años de la guerra, con la casi total participación de barcos de bandera argentina, que abastecen al país, en continuos viajes, el restringido consumo de combustibles.

No bien finaliza el conflicto, la importación de este artículo empieza a adquirir un valor considerable, que supera al de años anteriores. No se podía seguir pensando en mantener tan escasa flota dedicada a este tráfico, por lo que se inicia un período de

incorporaciones que adquiere verdadera significación.

Y.P.F. que hasta entonces no había intervenido sino esporádicamente en el transporte de ultramar, encara en el período 1945/1952 un vasto plan de construcciones de buques de ultramar y costeros pero aptos para navegar hacia zonas transoceánicas..

Se incorpora a su plantel:

1945: San Antonio 11.163 T.r.b.
San José 11.106 " " " ambos construídos en el año 1942, en los astilleros de Gotaverken (Suecia).

1948: San Julián 10.448 T.r.b.

Entre 1950 y 1952 se produce el más fuerte incremento:

a) Buques tanques de ultramar:

	T.R.B.	T.P.B.
General Las Heras	7.796	12.741
" Pueyrredón	7.396	12.741
Fray Luis Beltrán	7.396	12.741
General San Martín	7.408	12.759

Todos construídos en los astilleros Cammell Laird (Gran Bretaña).

b) Buques tanques costeros:

	T.R.B.	T.P.B.
Comodoro Rivadavia	6.526	11.674
San Lorenzo	6.526	11.674
La Plata	6.526	11.674
Director Madariaga	6.533	11.633
Islas Georgias	5.581	9.893
Islas Malvinas	5.565	9.822
Islas Orcadas	5.582	9.809

Estos buques además fueron afectados al tráfico internacio-

na l en varias oportunidades cuando las necesidades lo requerían.

Mientras Y.P.F., cumplía su obra, otras empresas incorporaban buques tanques a su patrimonio.

Tenemos así la empresa Dodero S.A. que en 1946 adquiere el Victoria, Estrella Marítima S.A. el Explorador y el Cazador, y finalmente el Comando de Transportes Navales, dependiente del Ministerio de Marina, el Punta Médanos en 1950, que posteriormente fue cedido en explotación a Y.P.F.

Con el año 1952, se llega al término del plan de incorporaciones que hizo de la flota petrolífera argentina un orgullo de la marina mercante, por la calidad de sus embarcaciones.

Actualmente la composición de esta flota es la siguiente:

		T.R.B.	T.P.B.
Y.P.F. (1)	8	65.421	108.270
Cía.Gral.de Comb.S.A.	2	11.921	20.688
Estrella Marítima S.A.	2	7.184	12.912
Cía.Gral.de Pesca S.A.	2	6.430	10.688
Cía.Transp.Navales	1	3.480	7.905
	15	94.436	160.463

(1) Si se incluyen los buques que ocasionalmente efectúan viajes de ultramar, la flota de Y.P.F. se compone de:

15 barcos 108.260 Tn.r.b. 184.449 Tn.p.b.

Año Inc.	Nombre	Astilleros	Año Const.	Tn. R.P.B.	Armador	Año Baja	Cap. Tanques - P3.
1924	Harpón	Blhom & Voss (Alemania)	1897	4.881	Cía.Arg.Pesca	-	121.023
-	Tácito	Northumberland Shipb (Gr.Bretaña)	1924	6.702	Cía.Gral Comb S.A.	-	401.885
1928	Juvenal	Cantieri Riuniti Dell'Adriatico(It.)	1928	13.986	" " " "	-	699.060
1931	Conquistador	Caledon Shipbuilding (G.Bretaña)	1922	5.807	Cía.Arg.Pesca	-	313.941
-	E.Tornquist	Gran Bretaña " "	1897	6.620	" " "	1950	-
-	Juncal	" "	1923	5.807	F.A.N.U	1956	-
-	Los Pozos	" "	1924	5.800	Dodero	1947	-
1941	Victoria	Estados Unidos	1941	7.417	Mihanovich	1942	-
1942	San Blas	" "	1915	10.825	Y.P.F.	1944	-
1945	San Antonio	Gotaverken (Suecia)	1942	11.163	"	--	617.925
-	San José	" "	1942	11.106	"	-	617.925
1946	San Nicolás	- -	-	-	-	-	-
1948	San Julián	Kaiser (Estados Unidos)	1943	10.448	Y,P.F.	-	792.660
1949	Explorador	Harland & Wolff (Gr.Bretaña)	1949	6.478	Estrella Marítima S.A.		449.646
-	Cazador	" " "	1949	6.441	" "	-	431.714
1950	Punta Médanos	Swan Hunter & W.R.(Gr.Bretaña	1950	7.905	Cía.Tptes.Navales	-	275.802
1951	Gral La Merci	Cammell Laird (Gr.Bretaña)	1951	12.741	Y.P.F.	-	838.292
-	Pueyrredón	" " "	1951	12.741	"	-	838.292
-	San Martín	" " "	1951	12.759	"	-	838.292
-	Cruz del Sur	Harland & Wolff (Gr.Bretaña)	1951	24.571	Y.P.F.	-	994.694
1952	Rray Luis Beltrán	Cammell Laird (Gr.Bretaña)	1952	12.741	"	-	838.292
-	Comodoro Rivadavia (x)	Piet Smith Jr.	1952	11.674	"	-	683.942
1951	San Lorenzo (x)	" " "	1950	11.674	"	-	683.942
1950	La Plata (x)	" " "	1950	11.674	"	-	683.942
-	Director Madariaga (x)	" " "	1950	11.633	-	-	683.942
1951	Islas Georgias (x)	Uddevallavarvet (Suecia)	1951	9.893	Y.P.F.	-	627.383
-	Islas Malvinas (x)	" "	1951	9.822	"	-	627.383
1951	Islas Orcadas (x)	" "	1951	9.809	"	-	627.383
1938	San Jorge (x)	Blhom y Voss (Alemania)	1938	10.006	"	-	406.065
1935	XIII de Diciembre(x)	Deutsche Werff (Alemania)	1935	9.503	"	-	354.936

(x) Costeros afectados al tráfico internacional.

CAPITULO IV

DESARROLLO DE SUS OPERACIONES

1. Resultado de las Actividades Desarrolladas.

Al llegar a este tópico, y tratado ya en forma meramente histórica y matemática, la evolución de la marina merdante argentina, es necesario contemplar con los resultados obtenidos si - todo ese movimiento que - iniciado luego de la primera querra mundial, y alcanzando su máxima intensidad por los años 1939 y 1940 - tendiente a la creación de una flota que satisfaciese aún en parte las necesidades del país, tenía un fundamento sólido y con miras a un mayor bienestar nacional.

Para ello nada más conveniente y demostrativo que observar si realmente se obtuvieron las ventajas que por las que tanto se bregaba. Analizaremos así las repercusiones que tuvo este nacimiento y posterior desarrollo de la marina mercante, sobre el comercio exterior y sus consecuencias internas, en un período que abarca las más diversas situaciones que pueden presentarse en el devenir de los pueblos: período bélico y paz en el mundo.

Es necesario además enfocarlo bajo diferentes aspectos:

a) Volumen de carga transportada.

b) Fletes originados.

c) Respercusión en el orden interno.

El primero de los aspectos nada nos mostrará, en cuanto a su frío examen comparativo, sino que es necesario extraer de ellos consecuencias que tengan relación con las ventajas que muchos creyeron ver con su creación.

Así pues hay que analizar si realmente sirvió la flota mercante como medida de independencia económica rompiendo los lazos que impedían realizar nuestros propios intereses, y aprovechando al máximo la exportación de nuestros productos.

En cuanto al problema de los fletes, su importancia primordial no consiste en un mayor o menor aumento, sino en el ahorro de divisas que representa para un país utilizar sus propios servicios, sin recurrir a terceros, evitando así caer bajo las influencias nefastas del balance de pagos, de tanta trascendencia en la vida económica actual del país.

Y tenemos finalmente que observar la repercusión interna que tuvo y tiene una marina mercante dentro de los ámbitos de su propio país, como medio de estímulo en las actividades que en él se desarrollan.

SECCION I: Cargas Transportadas.

Por las características propias de su estructura económica nuestro país realiza un activo intercambio comercial, principal-

mente con los países de Europa y Norte América, mediante la importación de combustibles y productos manufacturados, y la exportación de productos agropecuarios y derivados del suelo, dentro de los cuales los artículos perecederos tienen un lugar de preponderancia, como que constituyen una de las riquezas fundamentales del país.

Como este flujo de entradas y salidas se realiza, en un 99 % por vía marítima (1) - y el restante 1% por todos los otros medios de locomoción agrupados - tenemos que la flota argentina encontró desde el instante de iniciar su primer viaje una carga abundante y segura, circunstancia que se tornó aún más favorable por el conflicto bélico que en ese momento azotaba al mundo.

Por ello es interesante conocer las cifras del comercio exterior argentino para reflejar el volumen de carga que estuvo a disposición de las empresas transportistas.

---

(1) Por ciento del Comercio Exterior Transportado en Barcos.

1950	98,2 %
1951	98,1 %
1952	98,5 %
1953	99,2 %
1954	99,3 %
1955	99,2 %
1956	98,8 %

AÑO	Exportación		Importación	
	(miles)Tn.	(mill.)m$n	(miles)Tn.	(mill.)m$n
1938	9.119,4	1.400,5	9.905	1.467
1939	12.875,1	1.573,2	9.756	1.338
1940	9.466,9	1.427,6	8.096	1.499
1941	6.421,3	1.464,6	6.473	1.276
1942	5.321,5	1.788,9	4.516	1.274
1943	5.321,5	2.192,3	3.699	942
1944	6.147,4	2.360,4	3.957	1.007
1945	6.426,4	2.497,8	4.255	1.154
1946	8.199,1	3.973,1	8.341	2.330
1947	9.305,5	5.504,9	11.103,9	5.348,5
1948	8.759,4	5.541,8	14.332,6	6.189,7
1949	5.943,2	3.718,9	12.161,9	4.641,7
1950	7.474,0	5.427,3	10.752	4.821
1951	5.780,8	6.710,6	12.052,1	10.492
1952	3.038,3	4.392,0	11.094,5	8.361
1953	7.285,5	7.189,5	9.076,4	5.667
1954	9.689,6	6.757,3	10.856	7.116
1955	6.907,6	7.297,6	12.380,1	8.905
1956	7.279,2	18.086,9	13.015,5	18.255,8

Antes de la guerra, la partipipación de las entonces rudimentaria flota argentina en el transporte del comercio exterior alcanzaba a un escaso 3 %, por lo que se debía recurrir a buques de cualquier país aún de aquéllos que no intervenían regularmente en nuestro comercio, o bien lo hacían con un porcentaje pequeño, pero que aprovechaban la situación y lucraban con el transporte de nuestra producción.

Pero ni bien echadas las bases de nuestra flota su participación es cada vez mayor, y a tan sólo dos años de su existencia alcanza ya a un porcentaje jamás pensado del 19,2 % del total.

Se puede apreciar pues los innumerables beneficios que ocasionó al país contar en esos momentos difíciles con barcos que sirviesen a sus necesidades, evitando así la paralización de la marcha de la Nación que de otro modo hubiese sido casi inevitable.

Lógicamente esta situación, está basada sobre bases irreales, y no bien termina la guerra, se reinicia en el mundo un período de paz, que amén de permitir nuevamente la libre circulación de los mares, elimina de la navegación a buques de explotación antieconómica que veían compensados sus enormes gastos con fletes altamente rendidores.

Sucede pues que mientras en 1945, la participación de la bandera argentina alcanzaba al 15,5 %, baja no bien llega la guerra a su fin a un 8,3 %, cifra realmente angustiosa. Empero por fortuna, la curva tras llegar a su punto mínimo, toma otra vez una tendencia ascendente, y por efecto de las nuevas incorporaciones que se fueron produciendo, y la política de inclusión en los tratados comerciales de la cláusula del transporte, retoma niveles anteriores alcanzando en 1949 el 12,5 % y aumentando en los años posteriores..

A continuación se puede apreciar la evolución de la participación de los barcos de bandera argentina en el comercio exterior:

AÑOS	%	AÑOS	%
1937	1,6	1947	9,9
1938	1,8	1948	10,4
1939	1,8	1949	12,5
1940	2,8	1950	15,8
1941	5,2	1951	20,0
1942	14,2	1952	24,4
1943	19,2	1953	23,8
1944	18,7	1954	17,0
1945	15,5	1955	20,7
1946	8,3	1956	18,6

Considerada ya la participación de la flota argentina en el - total exportado, nos referiremos ahora a dos tipos de carga que - necesitan barcos especiales y que constituyen principales reglones en el comercio exterior. Nos referimos a los productos perecederos y al transporte del combustible; el primero, importante renglón de la exportación y el segundo rubro principal en lo importado por el país.

En cuanto a las cargas de productos refrigerados el panorama es semejante al ya tratado, aunque por tratarse de mercadería sujeta a un tipo especial de buque, los inconvenientes fueron y son mayores a los anteriores.

Estos productos tienen una alta significación en la composición de nuestras exportaciones, alcanzando en períodos normales, alrededor de un 13 % de las cargas transportadas.

Cuadro Comparativo entre Tn. Total de n/Exportación y Tn. Total Exportación Productos Perecederos.

AÑOS	T.T.E.	T.T.P.P.	%
1941	6.241,3	694,4	11
1942	5.321,0	742,3	13
1943	5.321,4	716,7	13
1944	6.147,4	850,9	13
1945	6.426,4	581,6	9
1946	8.199,1	637,2	8
1947	9.305,5	772,2	8
1948	8.759,4	564,5	6
1949	5.943,2	558,4	9
1950	7.474,-	428,2	5
1951	5.782,1	382,6	6
1952	3.038,-	335,3	11
1953	7.285,5	379,4	5
1954	9.689,6	375,3	4
1955	6.907,6	507,6	7
1956	7.279,2	703,6	9

Pero este porcentaje no refleja a su vez la verdadera magnitud de lo que es para la Nación este rubro, sino que para ello debemos recurrir no a un apreciación meramente cuantitativa, sino que debemos efectuar su valorización y comprobar su contribución como productora de divisas.-

Comparando pues el valor de la exportación total del país, y la de productos perecederos llegamos a que éstos superan el 30 % del valor total.(en mill. m$n)

AÑOS	TOT. EXP.	TOT. EXP. P=P.	%
1938	1.400,5	337,8	24,10
1939	1.573,2	359,0	22,80
1940	1.427,6	333,6	23,35
1941	1.464,6	445,8	30,45
1942	1.788,9	606,6	33,90
1943	2.192,3	676,0	30,85
1944	2.360,4	822,4	34,80
1945	2.497,8	579,5	23,20
1946	3.973,1	736,4	18,55
1947	5.504,9	939,9	17,--
1948	5.541,8	815,6	14,70
1949	3.718,9	862,7	23,20
1950	5.427,3	804,2	14,80
1951	6.710,6	1.389,8	20,70
1952	4.392,0	1.261,2	28,70
1953	7.189,5	1.833,3	25,50
1954	6.757,3	1.803,5	26,70
1955	7.297,6	2.559,9	35,05
1956	18.086,9	5.358,4	29,60

Ahora si se comprenderá la importancia que los buques frigoríficos tienen, al posibilitar al país el transporte de artículos que representan - en cuanto a su producción de divisas - el rubro principal de sus exportaciones. Y si se piensa además que la Nación ha vuelto a dirigir su mirada hacia el campo incrementando las riquezas que por un instante estuvieron detenidas, se observa que ellos serán en gran parte los portadores de un mayor bienestar al pueblo argentino.

Todas estas consideraciones motivaron que una vez realizada la compra de los buques italianos, donde uno sólo tenía bodega frigorífica, las autoridades se preocuparon inmediatamente por la compra de barcos de este tipo, incorporando así los daneses y franceses.

Con este plantel, evidentemente exiguo, la flota argentina - cumplió parcialmente con su cometido, transportando, un 7 % del comercio de productos perecederos - promedio bastante inferior al general, que como se dijo superaba el 15 % - llegando en 1945 a un 11 %, más por una reducción de la exportación que por su propio mérito.

Terminada la guerra se repite el caso anterior, pero agravado, ya que entre las unidades devueltas figuraban los principales buques frigoríficos con que contaba el país. Así se llega dos años más tarde a un irrisorio 2,12 %.

Esta cifra realmente angustiosa, que hacía prever el derrumbe de toda la obra realizada, fue tomada muy en cuenta, y a partir de entonces la construcción de buques para nuestro país se hace - con un criterio que contempla, esta característica del comercio exterior argentino. Los resultados se aprecian viendo como el porcentaje vuelve a aumentar superando toda cifra anterior. (cuadro a).

Entre las empresas argentinas que intervienen en este transporte se destacan claramente dos organismos del Estado: Flota Mercante del Estado y Flota Argentina de Navegación de Ultramar.

Estos dos organismos estatales actuando en forma coordinada y sirviendo con sus líneas a diferentes zonas del mundo absorben la casi totalidad del transporte de productos perecederos - alrededor de un 99 % - restando una mínima parte para las empresas privadas Yachelini y Cía. y L. Dreyfus y Cía., que dentro de los límites de sus posibilidades contribuyen también con su esfuerzo al -

(Cuadro a) (en miles Tn.)

Cuadro Comparativo entre Tn. Total Exportada de Productos Perecederos y el Tn. Exportado por la F.F.M.N.

AÑOS	TOTAL	E.F.M.N.	%
1941	694,4	1,5	0,21
1942	742,3	50,9	6,85
1943	716,7	55,9	7,79
1944	850,9	57,3	6,73
1945	581,6	61,9	10,64
1946	637,2	23,5	3,68
1947	772,2	16,4	2,12
1948	564,5	24,1	4,26
1949	558,4	28,8	5,15
1950	428,2	32,8	7,54
1951	382,6	79,1	20,67
1952	335,3	57,1	17,02
1953	379,4	54,9	14,47
1954	375,3	57,7	15,37
1955	507,6	99,2	19,54
1956	703,6	120,3	17,09

logro del objetivo.

En cuadros adjuntos (b), se detallan las cargas transportadas por dichas empresas, siendo digno de destacar los servicios que cada una de ellas presta:

Flota Mercante del Estado: Cargas a puertos de Estados Unidos con escalas en puertos del Atlántico y Antillas.

Cargas a la costa Americana del Pacífico.

Cargas a puertos europeos del Mar del Norte.

F.A.N.U.: Cargas a Londres con escalas en otros puertos europeos.

Brújula S.R.L.: Cargas a puertos del Brasil.

De esta forma tenemos que mientras la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, realiza casi todo su transporte de productos perecederos a Londres y puertos de Europa llevando nuestra carne hacia esos países, Flota Mercante del Estado, como consecuencia de su mayor diversificación y de continuas travesías a Brasil, efectúa un activo comercio tanto de importación como de exportación de frutas que alcanza cifras superiores al transporte de carne. La empresa Brújula S.R.L., se dedica a su vez casi exclusivamente al transporte de frutas con los puertos brasileños.

Llegamos finalmente a los combustibles líquidos que utilizan como se sabe al buque tanque como elemento de transporte.

Para ubicar la importancia de éste renglón en el total de las importaciones argentinas es necesario diferenciar dos etapas distintas; hasta la iniciación de la segunda guerra mundial su incidencia dentro del total de artículos importados era de considera-

(Cuadro b) (en miles de Tn.)

Transportes de Productos Perecederos en Barcos Argentinos

AÑOS	F.M.E.	F.A.N.U.	Brújula SRL.-L.Dreyfus y Cía.	
1941	k,5			
1942	55,0			
1943	68,4			
1944	71,3			
1945	78,5			
1946	36,6			
1947	17,5			
1948	30,2			
1949	39,8	3,56		1,02
1950	44,4	10,27		
1951	64,4	22,91	1,11	2,58
1952	47,8	15,73	1,07	1,61
1953	43,1	20,83	0,66	0,90
1954	47,4	21,38	1,19	6,28
1955	106,9	42,1		
1956	70,1	56,1		

Exportación Productos Perecederos: (Miles Tn.)

AÑOS	Carne	Fr.Fresca	Hueyos	Aves Congel.	Manteca	Queso	Total
1938	639,1	33,0		1,8	7,3	2.-	683,2
1939	660,9	52,7		0,2	8,9	2,5	725,2
1940	557,0	24,5		0,4	12,8	5,3	600.-
1941	637,0	25,1	6,1	1,0	14,3	11,9	694,4
1942	696,5	18,6	4,3	0,8	14,4	8,5	742,3
1943	658,2	18,3	10 4	3,9	16,4	13,4	716,7
1944	789.-	23,3	11,1	5,6	17,6	10.-	850,9
1945	513,6	36,7	8,5	6,9	12,0	10,8	581,6
1946	548,2	54.-	5,4	6,2	13,2	16,4	637,2
1947	687,3	50,1	4,9	4,9	14,6	10,4	772,2
1948	508,5	26,1	2,1	2,5	11,3	10,0	564,5
1949	497.-	50,3	0,8	0,9	0,5	8,9	558,4
1950	345,8	53.-	0,7	2,3	8,8	5,6	416,2
1951	293,6	112.-	1,1	3,2	7,8	2,8	420,5
1952	235,7	97,3	0,1	2,5	1,3	2,5	339,4
1953	268,6	87.-	0,5	1,6	14,9	4,4	374.-
1954	283,9	71,2	2,6	2,5	12,0	4.-	377,2
1955	392,0	93,8	6,2	1,4	11,2	3.-	507 6
1956	573,5	102.-	7.-	1,8	15,8	3,5	703,6
(6 meses) 1957	333,5	156,8					

000065

Exportacíon Productos Perecederos: (Miles m$n)

AÑOS	Huevos	Carne	Av.Congel.	Fr.Fresca	Manteca	Queso	Totales
1938		317.567,5	1.794,5	7.355,5	8.907,8	2.192,2	337.817,5
1939		331.526,2	2.437,6	10.981,3	11.498 4	2.556.-	358.999,5
1940		306.658,8	516,5	5.339,1	15.374,3	5.691,0	333.569,7
1941	15.585.-	386.649,1	1.129,2	5.494,1	18.025,6	19.492,5	445.805,5
1942	13.480.-	557.031,9	952,5	7.495,4	15.163,2	12.448,6	606.571,6
1943	21.310.-	593.651,2	8.250,6	8.931,9	22.958,8	20.321,8	676.033,9
1944	22.405.-	731.811,8	10.340,3	14.136,6	27.161,6	16.542,6	822.397,9
1945	20.730.-	479.644,9	12.397,1	25.981,2	21.071.-	19.654.-	579.478,2
1946	15.950.-	592.736,5	14.582,4	40.608,6	34.455.-	37.770.-	736.102,5
1947	15.513.-	767.276,1	15.511,8	51.847,8	62.L95.-	26.747.-	938.990,7
1948	9.835.-	661.976,3	7.572,3	26.679,7	66.590.-	42.958,6	815.611,2
1949	10.111.-	749.142,9	2.948,3	60.949,2	2.583.-	36.952.-	862.686,4
1950	9.017.-	592.693,7	14.182,-	105.182.-	54.278.-	28.858.-	804.211,4
1951	14.448.-	1.012.032,0	18.703,9	278.534.-	50.477.-	15.612.-	1.389.807,4
1952	2.960,7	884.487,0	30.425,2	302.096.-	18.695,7	22.566,9	1.261,231,5
1953	21.427 4	1.286.257,0	15.430,5	338.900.-	132.340,4	38.923,1	1.833.278,4
1954	25.172,7	1.353,610,0	5.860,3	251.279.-	139.351,8	28.250,5	1.803.524,3
1955	55.188,1	2.024.350,0	17.864,4	321.829.-	108.665,5	31.986 5	2.559.865 5
1956	71.228,2	4.441.969.-	22.225,6	517.550.-	253.871,8	26.570,3	5.358.414,9

000066

ción, pero sin llegar a cifras extraordinarias, como que en 1938 alcanzaba a un 21 %.

Pero con el estallido del conflicto se inicia una segunda etapa, en que el combustible pasa a tener tanta preponderancia en el comercio exterior que más del 60 % de las importaciones están representadas por este rubro.

En el cuadro siguiente (c), se aprecia como el porcentaje - que durante la guerra descendió a límites muy inferiores al normal, ocasionando tantos perjuicios a la economía del país, va adquiriendo en años sucesivos una importancia cada vez mayor.

(Cuadro c) (en miles de Tn.)

AÑOS	TOTAL IMP.	TOTAL IMP.COMB.	%
1938	9.905	2.096	21,16
1939	9.756	2.018	20,68
1940	8.096	1.091	23,67
1941	6.473	1.820	28,11
1942	4.516	988	21,88
1943	3.699	446	12,26
1944	3.957	3.391	9,89
1945	4.255	532	12,5
1946	8.341	3.242	38,87
1947	11.104	3.838	34,56
1948	14.332,6	4.850,3	33,84
1949	12.162	4.526	37,21
1950	10.752	5.665	52,69
1951	12.052	5.729	47,53
1952	11.094	6.403	57,71
1953	9.076	5.732	63,15
1954	10.856	6.399	58,94
1955	12.380	7.362	59,46
1956	13.015	8.049	61,84

Tal vez sea justamente en este rubro donde se aprecia con mayor exctitud los beneficios que representó para el país contar con una flota mercante que responda a las necesidades del país.

Estallada la guerra, los barcos que abastecía a la Nación de combustibles fueron incorporados a las marinas de guerra prestando servicios para el abastecimiento de sus tropas en los campos de batalla abandonando pues las rutas que los dirigía hacia el Plata. Cuanto peor hubiese sido la delicada situación porque atravesó el país entre los años 1939/1945 de no haber contado con unos pocos buque tanques que aprovechándose al máximo trataron de evitar el desastre.

Como resultado de este hecho, es la creciente intervención de nuestros buques en la importación de combustibles, que culmina en 1944 con un fabuloso 95,3 %. Al igual que en los casos anteriores finalizada la guerra se vuelve a por cientos anteriores, hasta que en 1950 comienzan a incorporarse nuevos buques que permiten alcanzar cifras interesantes como el 22 % en 1952.

Actualmente por el creciente volumen de combustibles importados y por la detención en nuevas incorporaciones, se ha vuelto a descender hasta un 14 %. (cuadro d).

Si se observa pues las necesidades actuales y futuras y la capacidad de transporte que la flota argentina permite, es preferible no pensar siquiera lo que sería de la actividad económica del país, de producirse una situación análoga a la de los años. 1939/1945.

(Cuadro d)

AÑOS-	Imp.Tot.Comb.Líq.	- Imp.en Bar.Arg.-	%
1942	988,2	345,8	35,0
1943	446,3	327,3	73,44
1944	391,4	372,8	95,3
1945	532,2	349,6	65,7
1946	3.242,4	367,8	11,3
1947	3,838,2	440,4	11,5
1948	4,850,3	374,1	7,7
1949	4.526,4	390,3	8,6
1950	5.665,0	334,4	5,9
1951	5.782,7	1.059,2	18,5
1952	6.403,1	1.411,3	22,0
1953	5.732,6	1.208,7	21,1
1954	6.399,2	1.061,3	16,6
1955	7.361,7	910,7	12,4
1956	8.048,8	1.135,8	14,1

En el terreno de la importación de combustibles líquidos por empresas argentinas, una se destaca en forma clara sobre el resto ya por las cantidades transportadas como por la eficiencia de su tarea al contar con un moderno número de buques tanques.

Esta empres es Yacimientos Petrolíferos Fiscales que comenzando su actividad en 1942, adquiere 10 años después con las incorporaciones efectuadas una gran importancia, lo que le permite transportar un 80 % de lo importado en barcos argentinos.

Efectúa para ello viajes al Caribe, Pacífico, puertos del - Mar Negro y Golfo Pérsico, es decir que toda zona productora de petróleo es conocida por los barcos de Y.P.F.

La segunda de las empresas transportistas es la Compañía General de Combustibles S.A., que con sus dos únicos buques tanques - ha mantenido desde 1939 un ritmo de producción constante, que si bien representaba ese año gran parte de lo transportado en barcos argentinos, su importancia es más reducida actualmente.

Sus servicios quedan circunscriptos a la zona del Caribe y a puertos americanos del Pacífico.

Completa la lista la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (F.A.N.U.), La Compañía Argentina de Pesca S.A. y Estrella Marítima S.A., que también efectuán la importación de combustibles líquidos en buques tanques pero en menos cantidad. (Cuadro e).

(Cuadro e) (en miles de Tn.)

AÑOS	Y.P.F.	Cía. Gral. Comb.	F.A.N.U.	E.M.S.A.
1939		227,8		
1940		208,1		
1941		211,1		14,6
1942	69,7	233,9		
1943	121,8	171.-		
1944	93,9	211,1		
1945	73,3	298,7		
1946	189,0	71,3		33,0
1947	157,2	166,3		14,2
1948	70,3	200,2		34,1
1949	108,8	173,0	49,3	59,1
1950	68,5	178,7	60,1	26,1
1951	807,6	123,4	74,9	31,3
1952	1.103.-	172,4	83,2	45,2
1953	863,1	208,8	70,6	43,4
1954	696,4	221,2	90,1	53,6
1955	634,2	203,7	43,8	28,9
1956	856,7	207,7	22,6	34,9

SECCION II: Fletes

Si el poseer una marina mercante es una imperiosa necesidad para evitar cualquier dificultad que pueda presentarse en períodos anormales - caso de conflictos bélicos - su importancia es - aún más evidente en su conveniencia económica.

Esta ventaja puede presentarse en 3 grados diferentes donde será más o menos fácil su interpretación:

1) Si las líneas establecidas prestan un servicio eficiente y obtienen además ganancias, existirá un beneficio para el país - todo (industria, comercio, personal, etc.)

2) En el supuesto que el ejercicio económico no diera beneficios alguna, es decir, que sus ingresos equivaldrían a los egresos, también el país saldría beneficioso, ya que gastos y retribuciones quedan en él, aumentando por consiguiente el ingreso nacional.

3) El tercer caso es el más difícil de interpretar, cómo pueden significar un beneficio al país el mantenimiento de bodegas que trabajan a pérdidas y por lo tanto deben recurrir al subsidio estatal.

Acá es donde justamente entra a jugar el balance de pagos. Entre sus componentes el rubro flete, puede tener una mayor o menor significación, acorde con varias causas que inciden directamente sobre ellos.

En el caso de nuestro país, por la posición geográfica que o-

cupa como por su estructura económica, se debe realizar todo el movimiento de mercaderías - ya de entrada o salida - a través de grandes distancias, lo que incide forzosamente en que los fletes tengan una gran importancia.

Si se considera además que este rubro debe ser pagado en su mayoría en moneda fuerte, con la consiguiente reducción de sus - disponibilidades para la adquisición de bienes de capital y otras necesidades del país, se tiene pues, que todo proyecto que tienda al ahorro de divisas por este concepto, debe ser recibido satisfactoriamente.

Esta es en efecto una de las ventajas que presenta para un país el mantener una flota mercante; ventaja que se traduce en un doble aspecto:

a) En una economía de divisas, por la utilización de sus propios servicios.
b) En una producción de divisas, por la prestación de servicios a terceros.

Tenemos así el caso de ciertos países como Inglaterra, Holanda, etc. que hacen de esta actividad una principal fuente de ingresos y donde lo percibido en concepto de fletes constituye uno de los rubros más importantes de su balance de pagos. (1)

En nuestro país, se producía el hecho contrario; todos los -

(1) Noruega costea el 33 % de sus importaciones con las divisas producidas por sus barcos.
En Dinamarca se alcanza a un 40 %.

años había un fuerte drenaje de divisas, necesarias para pagar los fletes que el transporte de nuestro comercio exigía.

Es decir, que el valor total de las exportaciones no permanecían en poder de quien correspondía: el productor; favoreciendo así la actividad local, sino que buena parte de ellas se transfería al exterior en forma de flete.

En el cuadro (f), se pueden observar los fletes abonados a barcos de ultramar desde 1934 en adelante (2), (en millones de u$s y en m$n al cambio promedio de ese año).

Para 1955 se tendría un ingreso de fletes correspondientes a barcos argentinos de 80.000.000 u$s., de los que 70.000.000 u$s. pertenecerían a empresas estatales y el resto a las privadas.

A su vez, las memorias del Banco Central de la República Argentina refiriéndose a la composición del balance de pagos cita en el rubro "Ingresos por Fletes, Gastos de Puertos" las siguientes cantidades (3) y (4),(millones u$s.)

AÑO	TOTAL
1948	50
1949	33
1950	18
1951	32
1952	61
1953	36
1954	51
1955	45

(2).Revista Marina, Buenos Aires, Enero 1956-pág.9

(3) Banco Central de la República Argentina-Memorias Ministerio de Finanzas años 1948/55.

(4) El cálculo de los fletes percibidos por buques de bandera argentina y extranjera en el transporte del comercio exterior es de difícil determinación, y sus cifras varían según la fuente utilizada.

(Cuadro f) (en millones)

AÑOS	Barcos Extranjeros		CAMBIO	Barcos Argentinos	
	m$n	u$s		m$n	u$s
1934	494,5	123,5	400,3621	5,0	1,2
1935	532,5	140,2	379,8307	5,4	1,4
1936	538,0	149,7	359,4681	5,4	1,5
1937	750,7	225,5	332,8931	7,6	2,3
1938	555,2	141,8	391,1570	5,6	1,4
1939	565,0	130,5	432,7965	5,7	1,3
1940	567,9	130.-	437,8292	5,7	1,3
1941	531,9	125,6	423,5764	5,4	1,3
1942	508,6	120,2	423,2835	91,8	21,7
1943	481,8	118,7	406,0558	122,5	20,2
1944	520.-	129,2	402,4621	140.-	34,8
1945	594,6	147,3	403,6430	121,2	30,3
1946	1.177,3	288.-	408,7369	58,4	14,3
1947	2.035,6	499,4	407,5787	91,7	22,5
1948	2.170,9	488,1	444,7910	128,5	28,9
1949	1.438,2	245,2	586,5972	200,5	34,2
1950	1.607.-	149,8	1.072,4221	401,7	37,5
1951	2.466.-	173,7	1.419,5828	906.0	63,8
1952	1.657,8	118,1	1.403,1704	841,8	60.-
1953	1.900,7	136,0	1.397,500	619,3	44,3
1954	2.167,3	154,8	1.397,500	551,8	39,4

(Cuadro g) (en miles de m$n)

Y.P.F.	223.015,2	112.892,4	994.907,9	93.867,5	307.223,0
F.A.N.U.	306.997,2	250.920,6	226.005,9	330.117,4	778.512,7
F.M.del Estado	258.100,0	267.700,0	261.000,0	318.000,0	793.900,0
F.A.N.F.	18.241,6	19.762,2	18.656,1	14.783,8	10.236,6
A.G.T.F.	3.300,7	4.693,8	6.556,4	8.942,4	7.251,7
Cía.Arg.Pesca S.A.	35.648,7	16.583,8	7.509,9	31.379,1	80.550,5
Navemar S.A.			34.947,1	64.705,9	58.162,8
Estrella Marítima S.A.	8.036,4	3.995,5	5.329,2	2.672,3	8.722,7
Cía. Naveg. Shell	15.760,4	23.773,2	23.322,7	32.864,1	42.812,1
Perez Companc. S.A	28.162,2	16.504,9	29.192,3	23.358,9	39.305,1
La Austral S.A.				5.223,1	29.498,4
C. Tranp. Navales	10.500.-	16.461,0	28.200,0	47.409,9	66.500,0
Cía.Gral.Comb.S.A.	24.187,7	29.179,8	31.041,2	28.467,1	72.695,0
	931.950,1	762.467,2	766.668,7	1.002.291,5	2.195.370,6

Que representado en u$s.

66.425,5	54.559,3	54.860,0	71.720,0	65.582,0

000076

De los cuadros f-g, se aprecia que los fletes percibidos por barcos de la flota argentina, siguen los movimientos señalados en capítulos anteriores.

A partir de 1942 se produce un incremento realmente extraordinario que alcanza dos años después la cifra de 34,8 millones de dólares. Terminada la guerra y a causa de las devoluciones ya comentadas, se produce un descenso no tan brusco como en el caso de las cargas, por un aumento que durante esos años sufren los fletes. Desde 1950 se produce un nuevo incremento que se mantiene actualmente, aunque con variaciones por las diferentes circunstancias que afectan a este rubro, haciéndolo sumamente sensible a cualquier acontecimiento mundial.

Al tratar sobre las divisas percibidas por el país, es necesario tener en cuenta la caracteríatica propia de cada una de ellas en cuanto a su mayor o menor disponibilidad.

Pueden ser:

a) de libre disponibilidad
b) de convenio

Las primeras tal como su nombre lo indica pueden ser utilizadas para pagos a cualquier país, con la seguridad de que éste las recibe, mientras que las segundas son monedas creadas en el intercambio de dos países, y que únicamente pueden ser utilizadas para pagos entre ellos, extendiéndose eventualmente a terceros.

Por lo tanto cuanto mayor sea la proporción de divisas de libre disponibilidad, mayor será el beneficio que recibirá el país.

Nuevamente en este rubro se encuentran divergencias entre las diferentes cuentas.

Mientras el Banco Central de la República Argentina arroja lassiguiente división:

Años	Libre	Compensación
1948	44	6
1949	18	15
1950	12	6
1951	15	17
1952	25	36
1953	16	20
1954	13	38
1955	8	37

Otra versión (5) para 1955 da la siguiente composición:

10 % divisas de convenio

90 % divisas de libre disponibilidad

Tomando como fuente los importes que arrojan los balances de las principales empresas armadoras argentinas - estatales o privadas - en concepto de cobro de fletes derivados del tráfico internacional, hemos llegado a los siguientes importes para los años 1952 a 1956, (cuadro g).

Sin embargo la economía real de divisaa no es la equivalente a los fletes percibidos; hay un factor muy importante que tomar en cuenta: los gastos efectuados en el exterior por buques argentinos en concepto de combustible, sueldos, provisones, etc.

De acuerdo con un estudio hecho por el Instituto de Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, se cal-

(5) Economic Survey - Buenos Aires 1957. Vol. XIII-Nº 597.-

cula que aproximadamente un 40-50 % de los fletes se gastan en el exterior.

Adaptando este porcentaje a las cifras anteriormente obtenidas, tenemos el siguiente ahorro neto de divisas en mill. u$s.

1952	39,85
1953	32,76
1954	32,91
1955	43,03
1956	39,36

Conocido el total de fletes que las empresas argentinas han percibido por las cargas internacionales transportadas, es interesante conocer cómo han sido originadas entre las tres clases y establecidas:

a) combustibles líquidos
b) productos perecederos
c) carga general

Además al vincularlos con las cargas totales de cada grupo obtendremos la relación cargo/flete, determinando el rendimiento de cada una de ellas:

a) Combustibles líquidos.

Para determinar los fletes producidos por este tipo de carga se tomarán en cuenta los de aquellas empresas que poseen buques - tanques. (en mill. u$s.)

Y.P.F.	1952	1953	1954	1955	1956
Y.P.F.	15.895,6	8.023,1	6.793,7	6.003,4	8.777,8
F.A.N.U.	665,6	564,8	720,8	350,4	178,4
Cía.Gral.Comb=SA.	1.724,0	2.088,0	2.221,2	2.037,0	2.077,0
Estr.Marít.SA.	574,2	264,2	380,9	191,1	250,6
	18.859,4	10.940,1	10.116,6	8.581,6	11.283,8

Conocidos los fletes percibidos y la carga transportada en esos años tendremos el siguiente rendimiento por Tn. de carga:

$$1955 = \frac{8.581,9}{910,7} = 9,42 \text{ dól./tn.}$$

$$1956 = \frac{11.283,8}{1.135,8} = 9,93 \text{ dól.Tn.}$$

b) Productos Perecederos.

Para determinar los fletes producidos por las empresas armadoras en el transporte de productos perecederos hemos tomado en cuenta los precios promedio a ese año de las diferentes cargas.

	1955	1956
F.A.N.U.	2.253,7	3.051,3
F.M.E.	5.058,2	3.574,-
	7.311,9	6.625,3

obteniéndose el siguiente rendimiento:

$$1955 = \frac{7.311,9}{149} = 49,07 \text{ dól/Tn.}$$

$$1956 = \frac{6.625,3}{126,2} = 52,49 \text{ dól/Tn.}$$

c) Carga General.

Y finalmente para la carga general, se dedujo del total de fletes percibidos los ya considerados en los grupos anteriores.

1955	55.826,2	mill. dólares
1956	47.672,9	" "

con lo que se obtiene el siguiente rendimiento:

$$1955 = \frac{55.826,2}{2.901} = 19,24 \text{ dól./Tn.}$$

$$1956 = \frac{47.672,9}{2.469} = 19,31 \text{ dól./Tn.}$$

De los importes que arrojaron las tres categorías de carga, se aprecia el extraordinario rendimiento de la bodega frigorífica que supera largamente a las otras.

Este es un índice que debe tenerse en cuenta cuando se busca la expansión de la marina mercante con miras a una mayor recaudación de fletes.

Conocidos estos fletes y la participación de la bandera argentina en cada una de las cargas, se llega a conocer los importes totales que corresponden al transporte del comercio exterior argentino.

1955	Fletes.Buq.Arg.	%Tr.	Total Fletes	
combustibles	8.581,9	12,4	69.208,9	
Prod.Perecederos	7.311,9	26,73	27.354,6	
Carga General	55.826,2	24,32	229.548,5	
			326.112,0	milles u$s.

1956				
Combustibles	11.283,8	14,1	80.026,9	
Prod.Perecederos	6.625,3	17,78	37.262,6	
Carga General	47.672,9	20,16	236.472,7	
			353.762,2	miles u$s.

SECCION III: Repercusión en el orden interno.

Ya se ha manifestado que aún en el supuesto de que las empresas armadoras no arrojasen ninguna ganancia, igualmente el país se hubiera visto favorecido por esta actividad, ya que los gastos y retribuciones que se efectúan van a engrosar la renta nacional.

Por lo tanto, considerados ya los beneficios que la flota reportó, transportando en momentos difíciles nuestro comercio exterior y produciendo divisas para la economía del país, queda por ver ahora cómo repercutió en el orden interno su desarrollo.

a) Personal embarcado y retribuciones pagadas.

Se conocerá en esta forma la demanda de trabajo que creó la flota mercante argentina y las retribuciones que fueron pagadas al personal embarcado. (cuadros h-i)

b) Gastos de reparaciones y Conservación efectuados.

Otro de los rubros que deben tomarse en cuenta son los gastos de conservación y reparación efectuados por las empresas, en el país, y que adquieren cifras considerables. (Cuadro j)

De las cantidades que resultan únicamente de los cuadros i-j y que no representan siquiera la totalidad de las erogaciones que efectúan en el mercado interno las empresas armadoras, se aprecia claramente la magnitud de la maquinaria montada en torno a esta actividad.

Además de estas ventajas que pueden medirse en moneda, existen otras que no se adaptan a ningún patrón de medición pero que es necesario tener en cuenta.

El hecho de disponer de una marina mercante, que facilita la salida de artículos nacionales en forma regular repercute sobre - los productores en forma alentadora estimulando la producción de - renglones básicos de la economía, con el paralelo crecimiento de la riqueza del país.

Por lo tanto, la existencia de la flota mercante argentina no debe merecer únicamente consideración por los servicios que presta en cuanto al comercio exterior, sino también por la importancia que como actividad interna, tiene dentro de la vida económica.

(Cuadro h)

Personal Embarcado

AÑOS	Y.P.F.	F.A.N.U.	F.M.E.	F.A.N.F.	A.G.T.E.	E.M.S.A.	Cía. Shell SA.	La Austral	Totales
1950	1.659	2.226	1.684	2.351	968		96		9.137
1951	2.081	3.583	2.018	2.378	972		96		11.281
1952	2.518	3.363	2.150	2.350	1.298		98		11.930
1953	2.517	3.530	1.954	2.344	1.282		99		11.879
1954	2.462	3.540	1.072	2.384	1.335	153	97		11.843
1955	2.425	3.331	1.864	2.368	1.499	106	132	80	11.805
1956	2.463	3.388	1.855	2.375	1. 486	110	159	80	11.916

000084

(cuadro i)

Retribuciones pagadas (en miles m$n)

AÑOS	Y/P.F.	F.A.N.U.	F.M.E.	F.A.N.E.	A.G.T.F.	E.M.S.A.	C.N.S.S.A.	La Austral	Totales
1950	26.000.-	29.492,0	29.662,9	27.288,9	8.408,3	2.185,7	1.221,0		125.158,8
1951	37.471,7	49.763,0	41.748,3	36.962,7	12.325,1	3.246,7	1.949.-		183.466,5
1952	57.761,3	59.260,0	55.840,5	47.393,9	18.698,2	3.864,0	2.917.-		245.735,7
1953	70.299,6	70.784,0	55.123,5	47.486,1	28.452,9	5.270,1	3.726.-		281.142,2
1954	93043,3	70.193.-	55.182,7	48.944,0	40.171,5	5.284,7	3.772.-		324.591,2
1955	86.739,5	84.537,9	55.696,9	60.949,8	40.950,9	3.525,8	5.605	1.078,6	339.084,4
1956	1135.712,3	131.590,4	104.612,0	86.739,1	58.114,9	6.296,9	9.510,2	4.062,7	536.637,7

(Cuadro j)

Gastos de Reparaciones Efectuadas (en miles de m$n)

AÑOS	Y.P.F.	F.A.N.U.	F.M.E.	F.A.N.E.	A.G.T.F.	Pesca S/A/	E.M.S.A.	C.N.S.S .A.	La Austral	Totales
1950	4.000	7,830	7.826	11.428	1.079		1.867	771		34.801
1951	4.500	9.469	20.775	20.931	1.453		2.708	672		60.508
1952	15.000	31.515	21.188	28.953	7.387	3.595	4.900	2.527		115.065
1953	17.000	52.788	27.641	22.511	3.863	1.258	3.826	4.198		134.185
1954	25.000	58.950	30.406	31.762	10.155	1.156	3.385	2.908		163.722
1955	45.000	92.119	35.408	54.438	13.021	2.231	2.259	5.443	178	250.097
1956	45.000	71.643	47.197	44.083	10.424	7.472	6.466	3.643	5.012	235.940

T E R C E R A P A R T E

CONSIDERACIONES FINALES

CAPITULO I

C O N C L U S I O N E S

Llegados a esta altura del estudio, y conocidos ya el desarrollo y la actuación de la flota mercante argentina, en el orden externo e interno, es necesario recopilar todo lo anterior y servirse de esos elementos como guía de la proyección de la marina mercante en el futuro económico-financiero del país.

Para ello creemos deben efectuarse las siguientes preguntas, obteniendo la contestación no del modo de pensar de cada uno, sino de las conclusiones a que se llegará manejando todo el material anterior y la experiencia recogida en 16 años de vida.

1) Debe aumentarse imperiosamente el potencial de nuestra flo- mercante?
2) Que características - en caso afirmativo - deben tener las nuevas unidades?
3) Qué obstáculos se presentan como traba a ese engrandecimiento y cómo puede solucionarse?

Comenzaremos por la primera pregunta. Es sin duda alguna, una realidad que la existencia de una flota mercante que se adpte a - las necesidades de su comercio exterior, represente para un país- que aspira a dirigir sus propios destinos, un objetivo fundamental

para el normal desenvolvimiento y desplazamiento de su riqueza.

Como se dijo anteriormente, debe vincularse estrechamente con el balance de pago del país, por los motivos antes señalados. En efecto, con los datos extraídos de capítulos anteriores, tendremos el porcentaje que representan los fletes abonados a barcos de bandera argentina y extranjera, sobre el valor del comercio exterior (mill.u$s.).

Años	Total Com.Ext.	Fletes Abonados	Porcentaje
1952	1.856,8	272,2	14,6
1953	1.896,6	229,2	12,1
1954	2.005,6	322,7	16,2
1955	2.101,2	326,1	15,5
1956	2.071,3	353,7	17,1

Es decir que el importe de los fletes representan más del 15 % del valor del intercambio comercial. Si a nuestras exportaciones, cuyos términos de intercambio se encuentran en descenso, le restamos aún un 15 % para abonar el transporte, la riqueza final que queda en manos de nuestra economía se hallará entonces bastante reducido.

Con las importaciones en cambio tendremos el problema a la inversa; encarecimiento en un 15 % de los productos.

Esta conclusión indicaría como solución más propicia el aumento sin límites de la flota mercante, si esto fuera posible.

Empero justamente por lo fundamental del problema, este crecimiento debe estar encuadrado dentro de los límites razonables.

Se aspira a participar en un 50 % en la conducción del comercio exterior marítimo; por nuestra parte nos parece elevado, de acuerdo al siguiente razonamiento efectuado (1).

Según el tipo de barcos utilizados y la característica de cada producto el comercio exterior argentino se puede dividir en 3 grandes rubros: (en miles de Tn.)

Combustibles y Lubricantes	10.050,7
Productos Perecederos	710.-
Carga General	9.634,3
Prod.Agr.-Ganad.	6.436,3
Arts.Varios	3.198.-

En el primer grupo nuestra flota puede aspirar a transportar un 50 %, ya que la característica propia del producto exige un abastecimiento casi uniforme durante todo el año. Si se piensa que dentro de este rubro la participación de la flota petrolífera argenti-

---

(1) López Mayer: "Transportes en la República Argentina", Rosario 1946, pág. 181-182.

"De perseguir el fin anterior - 50 % - tendríamos que tener una capacidad de transporte que si bien podría ser útil en determinado momento se encontraría en grandes dificultades la mayor parte del año. Lógicamente, que este inconveniente se superaría prestando servicios a terceros, cuando nuestro comercio no lo exige - al igual que Inglaterra, Estados Unidos, Holanda, etc., pero para ello habría que vencer grandes dificultades, como son: la tradición, la mejor organización económica y el adelanto superior de esos países."

Nosotros agregaríamos: un precio inferior por los servicios que prestan.

na es de un 14,1 %, se comprueba lo mucho que puede y debe hacerse. Pero el problema se modifica con los otros dos rubros. Tanto en el renglón de productos perecederos como la mayor proporción de carga general, se encuentran artículos que no poseen una ofeta - contínua por su carácter estacional, dificultad que no permite alcanzar bajo una explotación económica el porcentaje ideal.

La política a segir es pues asegurar a nuestros productos la salida, mediante una flota regular que cumpla con su cometido, pero dentro de un marco de una explotación económica, evitando así que una política equivodada, en lugar de dar soluciones cambie males.

Por todas estas causas pues el aumento de la marina mercante argentina es una necesidad que debe solucionarde, efectuando un plan de incorporación a largo plazo.

El volumen actual de la flota de ultramar es de aproximadamente unas 600.000tn. registro bruto, con los que se consigue trans - portar el 20 % del comercio exterior. Para poder alcanzar el 50 % es necesario un incremento del 1½ vez el tonelaje actual, es decir 900.000 Tn.r.b., superior al volumen alcanzado después de 16 años de vida.

Además hay que tener en cuenta aquellos barcos que ya han excedido el límite, de la vida útil y que a fines de 1956, sumaban 34 con un tonelaje de 116.000 Tn.r.b., lo que aumentaría las exigencias en más de 1.000.000 Tn.r.b., para su reemplazo.

Pero si esa meta está muy lejana dentro de las posibilidades

actuales, no debe demorarse más la incorporación de nuevas unidades que permitan una mayor participación en el transporte del comercio exterior.

El segundo interrogante que se planteaba era sobre las características que deben tener los nuevos elementos que se incoporan a la flota mercante.

Siguiendo con la división ya efectuada, no hay problema alguno en cuanto a los buques tenques, pero donde se presenta una situación digna de ser analizada a fondo es en los buques que transportan cargas frigoríficas..

En el cuadro k, se compara la relación existente entre el % exportado en barcos argentinos y el % que los mismos condujeron de productos perecederos..

La participación de buques argentinos en el transporte de productos perecederos es inferior al promedio general alcanzando recién en los últimos años una cierta equivalencia.

Qué primera conclusión se sacará de éllo?

Que la composición de la flota no sería homogénea, sino que aparece un presunto déficit en bodega frigorífica capaz de transportar esos productos.

Sin embargo, efectuando un análisis por otro conducto estaríamos en presencia de conclusiones diametralmente opuestas.

Veamos en el cuadro 1, la capacidad de bodegas frigoríficas y de las cargas transportadas desde 1941 a 1956=

(Cuadro k)

AÑO	% Exp.en B.Arg.	% Prod.Per.Exo.B.Arg.
1941	5,2	0,21
1942	14,2	6,85
1943	19,2	7,79
1944	18,7	6,73
1945	15,5	10,64
1946	8,3	3,68
1947	9,9	2,12
1948	10,4	4,26
1949	12,8	5,55
1950	15,8	7,54
1951	20,0	20,67
1952	24,4	17,02
1953	23,8	14,47
1954	17,0	15,37
1955	20,7	19,54
1956	18,6	17,09

(Cuadro 1) (en p3 y miles de Tn.)

AÑOS	Capacidad Bod.Frig.	Carga Transp.
1941	604.016	1,5
1942	604.016	55.-
1943	1.146.016	68,4
1944	1.074.016	71,3
1945	889.216	78,5
1946	438.741	36,6
1947	456.351	17,5
1948	526.461	30,2
1949	1.663.926	44,4
1950	2.578.120	54,7
1951	2.862.850	91,1
1952	2.862.850	66,1
1953	2.833.275	65,4
1954	2.833.275	76,3
1955	2.833.275	149.-
1956	2.833.275	126,1

En 1944, con una capacidad de bodegas frigoríficas de p3. - 1.074.016, se transportaron 71,3 millones de Kg. de productos perecederos; mientras que en 1954 con un volumen superior a 2.800.000 p3., la carga ascendió a solamente 76,3 millones de Kg.

Estaríamos en presencia de un escaso aprovechamiento de bodegas, que destruiría la tesis anterior aún reconociendo la situación en que venía desarrollándose la producción agropecuaria en los a - ños posteriores a 1952.

Por lo tanto es necesario conjugar ambas conclusiones y tener muy en cuenta sus resultados.

El tráfico de productos perecederos - carne, fruta, manteca, aves, etc. - tiene como característica fundamental la no continuidad de sus envíos; los rubros que lo componen por ser estacionales tienen determinados períodos del año para poder ser exportados, - provocando así el abarrotamiento de los depósitos por falta de bodega disponible en ciertos momentos y la falta de carga en otras.(1)

Explica ello que si bien en un primer paso el aprovechamiento de las bodegas no haya sido elevado, por otro, se señala la falta de buques de este tipo.

Hay que tener en cuenta esta situación en la construcción de nuevos buques y recordar que el tráfico del Río de la Plata tiene características propias y definidas que exigen un determinado ti-

---

(1) Además la Junta Nacional de Carnes, regula los embarques de Chile, de modo tal que lleguen al Reino Unido los mayores volúmenes, durante el primer semestre del año, reduciendo los embarques en el segundo.

po de buque: carga general con bodegas frigoríficas, para ser utilizadas como tales en los períodos necesarios y aprovechadas como bodegas simple cuando otras riquezas del país las necesiten.

Se llega finalmente al problema capital, el porqué del actual estancamiento de la flota mercante argentina.

Las empresas armadoras argentinas se pueden dividir en 2 grandes grupos:

a) empresas estatales

b) empresas privadas.

Las primeras, Y.P.F. (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), F.A.N.U. (Flota Argentina de Navegación de Ultramar), F.M.E. (Flota Mercante del Estado), etc. participan en conjunto con la gran mayoría del tonelaje total de la flota, quedando una pequeña parte para las empresas privadas, con el agregado además de lo viejo de sus embarcaciones. (1), (2).

Es obvio que el Estado en su papel de armador - y así lo ha manifestado - se encuentra en dificultades para incorporar a su flo-

---

(1) Participación sobre Volumen de la Flota Mercante.

Armadores del Estado	79,8 %
" Privados	20,2 %

(2) Edad promedio de barcos pertenecientes a los dos sectores.

		Tn.r.b.	Edad Promedio
Estatales	148	784.000	13,7
Privados	52	199.000	24,1
	200	983.000	16,4

ta nuevos buques y aunque su patrimonio aumente en los años venideros con algunas unidades de ultramar, de acuerdo con los programas de acción, planeados, no habría solucionado de ningún modo el problema.

No es que el capital privado se haya mantenido ajeno al dilema, sino que en cuanta oportunidad se presenta hizo oir su voz en pro de una mayor participación.

" La incertidumbre acerca del papel que ha de cumplir el armamento privado - al cual se debe la creación de nuestra marina mercante - constituye el principal factor negativo que constriñe a su franco desarrollo, ya que en esta materia el Estado, habría de hacer sólo, lo que en principio los particulares no pueden hacer".(1))

Sucede que el aporte privado conoce la posibilidad de inversiones rendidoras en esta campo de acción, y forzosamente se encuentra atraído (2).

---

(1) Federación Argentina de Entidades Navieras, Memoria-VI Ejercicio. Buenos Aires 1957.-

(2) Los resultados que arrojaron los ejercicios de las principales empresas en 1956, son el mejor exponente de lo lucrativo de la empresa marítima. (en miles de m$n)

Empresa	Capital	Result.del Ejerc.
Y.P.F.		387.109,9
F.A.N.U.		164.694,9
F.M.E.	403.490.-	197.295,8
Cía.Arg.Pesca S.A.	42.105,3	45.496,9
F.A.N.F.		40.533,4 def.
Navemar S.A.	10.000.-	5.206.-
Est.Marít.S.A.	9.000=-	9.078,1
C.Nav.Shell S.A.	14.000.-	9.948,7
Pérez Companc S.A.	13.380.0	8.843,1

Pero qué pueden hacer los particulares ante situaciones que - imposibilitan y traban su acción, como ser:

a) el elevado costo de los buques.

b) medidas de carácter general perjudiciales a este fin.

En cuanto al elevado costo de las unidades - alrededor de 500-550 u$s. la Tn., para los frigoríficos y 400 u$s. la Tn. para los de carga general - hacen necesario que el Estado dicte medidas que faciliten la inversión al armador.

Considerando un buque de 4.000 Tn. al precio de 500 u$s. la Tn., tendremos un costo total de 2.000.000 u$s.; que al cambio del mercado libre (base 40 m$n. por dólar) equivalen a la suma de 80.000 000.-m$n.-

Es evidente que tal cantidad para la adquisición de un buque es sumamente elevada, siendo función del Estado intervenir dictando medidas financieras que favorezcan al inversor, ya sea por el otorgamiento de divisas a un cambio prferencial, que permita reducir en parte el alto costo, como también de crédito y un trato impositivo preferencial.

Pero nada se realiza, por el contrario, se dictan disposiciones oficiales que traban la incorporación de nuevos buques a la - flota oficial.

El Banco Central de la República Argentina, prevé la incorporación de barcos, únicamente como radicación de capitales extranjeros, luego de haberse satisfecho todos los requisitos exigidos. De tal forma empresas argentinas pueden contratar la construcción

en el extranjero de buques, pero seguramente ante el número de dificultades que se le presentan para su registro en el país. optará por hacerlo navegar bajo bandera de otro país, donde cualquier inconveniente es eliminado.

Pareciera pues que no se tuviese en cuenta los perjuicios que el estancamiento de la marina mercante produce a la economía nacional.

No es el decreto Nº 8.111 dictado por el Poder Ejecutivo el 3/5/56, prueba de éllo? (3)=

No son los numerosos y reiterados pedidos de sectores económicos tendientes a incrementar nuestra flota, dignos de ser tenidos en cuenta?

No son los 300.000.000 u$s. anuales de fletes que se pagan al exterior, razones suficientemente poderosas, como para justificar las medidas anteriores?

Además es necesario rever tópicos que conspiran contra el afianzamiento de una marina mercante, como son la formación e instrucción del personal, establecimientos de condiciones de trabajo a bordo, etc.

---

(3) Por dicho decreto se autoriza al Ministerio de Comercio e Industria de la Nación, hasta tanto exista el problema de la falta de bodegas refrigeradas, a anticipar quincenalmente a los frigoríficos el valor de la producción de carnes conservadas, curadas y/o saladas que a partir de la fecha se elaboren en cantidades superiores al promedio de la producción mensual del primer trimestre del corriente año.

Al respecto las reglamentaciones de nuestro país, son las - que imponen a los armadores, dotaciones de tripulantes superiores en casi un 35 % al resto del mundo, además de otras disposiciones que hacen de la flota argentina, una de las más costosas.

Esto lógicamente aleja al inversor hacia países más liberales, donde el rendimiento del capital es forzosamente superior.

Y mientras el país se debate en problemas de orden monetario que imposibilitan realizar costosos planes, 2.000 millones de pesetas (40.000.000 u$s) a nuestro favor están esperando en España rendir sus frutos, sin que desde hace más de 5 años se haya llegado a ninguna solución.

Rápidamente se vincula esta situación con el hecho de que España se está convirtiendo en un centro mundialmente famoso para la construcción de buques, donde su característica más señalada es el corto plazo de entrega que supera en dos años a los restantes astilleros del mundo (4).

Resumiendo, los esfuerzos que verdaderos líricos realizaron, tendientes no sólo a la construcción de una flota mercante, sino también a divulgar al pueblo sus ideas, no deben caer en el olvido.

Iniciado el esfuerzo y superados con creces las primeras dificultades que en toda empresa de esta envergadura se presentan, su

---

(4) Entre los barcos de mayor jerarquía que construyeron, hay buques frigoríficos de 3.300 Tn.p.b., a un precio de 2.500.000 u$s.; cargueros de 7.000 Tn.p.b. a u$s. 3.500.000, que rápidamente adquirieron renombre en todo el mundo.

marcha debe seguir adelante.

Y en cuanto al Estado, debe recordar que las divisas que hoy emplea en la adquisición de barcos, que respondan al padrón exigido por las características de nuestro comercio internacional,- regresarán al país como ahorre en el rubro flete, quedando - una vez amortizado su costo (5) - todavía por un tiempo al servicio de los intereses nacionales, haciendo flamear nuestra bandera por todos los mares del mundo.

---

(5) Si un buque frigorífico de 4.000 Tn.p.b., rinde por año alrededor de 350.000 u$s., y de estos el 40 % son gastos que se deben realizar en el exterior, queda un ahorro neto de divisas de u$s 210.000.- Calculando el precio del buque en 2.500.000 u$s. se aprecia que en poco más de 10 años queda totalmente financiado con sus propios recursos.

SE LLAMARA A LICITACION PRIVADA INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCION DE CARGUEROS DE ULTRAMAR

DECRETO Nº 14.646: Bs.As., 5 de noviembre de 1957.

VISTO el expediente número 2.177/57 (M.T.N.) por el cual el Ministerio de Transportes, plantea la urgente necesidad de autorizar la reposicón de unidades para la Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar mediante licitación privada internacional; y CONSIDERANDO: Que la Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, se vieron obligadas de 1952 en adelante, a dar de baja por haber llegado al término de su vida útil a un total de 10 unidades con 83.539 toneladas de porte bruto, sin lograr la correspondiente reposición de las mismas, por no haberse autorizado con posterioridad a esa fecha ningún plan de renovación de buques; Que entre las unidades actualmente en servicio se encuentran otras 10 con un total de 61.911 toneladas de porte bruto, cuya vida oscila entre los 30 y los 40 años y que continúan afectadas a la navegación, no obstante su avanzada edad y los fuertes desembolsos que exige la atención de crecientes reparaciones; Que para mantener a las Flotas Estatales en condiciones de edficiencia e impedir su progresiva disminución, debe atenderse las renovaciones en forma permanente, con ajuste a un plan que prevea automáticamente las reposiciones y asegure al mismo tiempo un paulatino aumento; Que el Gobierno de la Nación está decidido a prestar a la Marina Mercante Argentina su más decidido apoyo, compenetrado como se encuentra de la esencial función que cumple en la defensa y expansión de nuestro comercio exterior y como fuente productora de divisas; Que si bien el Ministerio de Hacienda ha puntualizado que el Tesoro de la Nación no puede por el momento aportar financiación de ninguna naturaleza para afrontar los gastos de adquisición en el exterior de -

nuevos buques, la Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, han acreditado que se encuentran financieramente en condiciones de contratar con sus propios recursos, la construcción de buques cargueros de ultramar para cada una ellas; Que, en efecto, la Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, que cerraron los ejercicios financieros terminados el 31 de diciembre de 1956 con una apreciable utilidad, estiman que en el presente ejercicio sus utilidades serán mayores, por lo que con sus actuales disponibilidades de divisas depositadas en el exterior y los saldos que irán acumulando en el futuro a esas mismas cuentas, provenientes del resultado de sus explotaciones, podrán hacer frente a los compromisos que suscriban con los astilleros a quienes se adjudique la construcción; Que a los fines de disponer la construcción proyectada, se estima que el procedimiento más conveniente es realizar un llamado a licitación privada internacional, entre los astilleros más importantes de Europa y de la Costa Atlántica de los Estados Unidos y Canadá, pues ello representa para las flotas la indiscutible ventaja de poder realizar las reparaciones futuras en los lugares de origen en las construcciones, sin necesidad de realizar ninguna desviación de los buques de sus rutas comerciales, con la consiguiente economía en los gastos de explotación; Que la capacidad de los astilleros del país se encuentra cubierta con la construcción de buques destinados a la navegación fluvial y costera, no estando en la actualidad en condiciones de aceptar adjudicaciones del tipo de unidades previstas en la licitación autorizada por el presente decreto; Que al Ministerio de Marina le compete prestar el asesoramiento y asistencia técnica previstos en el Decreto número 73.219/40 y en la Ley 14.303 de Organización de los Ministerios,

EL PRESIDENTE PROVISIONAL DE LA NACION ARGENTINA,

DECRETA:

Artículo 1º - Autorízase a la Empresa Nacional de Transportes (Flota Mercante del Estado y Flota Argentina de Navegación de Ultramar), a realizar conjunta o separadamente, un llamado a licitación privada internacional, entre los principales astilleros de Europa y de la Costa Atlántica de los Estados Unidos y Canadá, para la construcción de hasta tres cargueros de ultramar cada una y a adjudicar las construcciones a uno o más astilleros y suscribir los respectivos contratos ad-referendum del Poder Ejecutivo.

Art. 2º - La Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, quedan autorizadas a invertir en la realización de esta licitación y en la adquisición de elementos para alistamiento y repuestos, hasta la suma de quince millones de dólares (u$s. 15.000.000) cada una.

Art. 3º - Las inversiones a que de origen el cumplimiento de la autorización conferida por el presente decreto, serán financiadas individualmente por cada Flota con sus recursos propios, provenientes de los depósitos en divisas que tienen actualmente en el exterior y de los saldos derivados de fletes, pasajes y otros ingresos de explotación, ganados en monedas extranjeras, que irán acumulando en el futuro en esas mismas cuentas y con afectación a los respectivos presupuestos de explotación.

Art. 4º - La Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, darán intervención al Ministerio de Marina a los fines de los establecido en el Art. 4º, Apartado XVI, inc.16, de la Ley 14.303 y Decreto Nº 73.219/49.

Art. 5º - El o los contratos en las condiciones determinadas en el Artículo 1º serán suscriptos en la representación del Estado Nacional -

Argentino, por los Administradores Generales de la Flota Mercante -
-del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar.

Art. 6º - Los mencionados contratos serán oportunamente elevados a escritura pública por el señor Escribano del Gobierno de la Nación.

Art. 7º - La autorización conferida por el presente decreto será considerada como un anticipo a los respectivos planes de acción y de - explotación de las empresas afectadas.

Art. 8º - El Banco Central de la República Argentina acordará las autorizaciones necesarias para la incorporación de los buques y su inscripción en la matrícula argentina.

Art. 9º - El presente decreto será refrendado por los señores Ministros Secretarios de Estado en los Departamentos de Transportes, Hacienda y Marina.

Art. 10º - Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección General del Boletín Oficial y vuelva al Ministerio de Transportes a sus efectos.

ARAMBURU. - Sadi E. Bonnet. - Adalberto Krieger Vasena. - Teodoro - Hartung.

BIBLIOGRAFIA

Allende, J.H.- Artículo sobre la Flota Mercante del Estado. Buenos Aires, 1950.-

Arce, José - Flota Mercante del Estado.- Su organización definitiva. Anales de la Academia de Ciencias Económicas-Buenos Aires 1943.- Serie 2, Vol.1.-

Basset - Lowke, W.J. y Holland G.- Barcos y Hombres.

Bossus A.- Los Buques Frigoríficos.

Daireaux, Carlos G.- El factor marítimo en la Economía Nacional-Buenos Aires 1945.

Dorfman, Adolfo - La Intervención del Estado y la Industria.- Buenos Aires - Editora Argentina de Finanzas y Administración 1944.-

González Arzac, R.A.- Nuestra Marina Mercante requiere Leyes Urgentes- Acción Económica - Buenos Aires, Julio 1943.-

González Climents, Aurelio.- Contribución al Estudio de la Marina Mercante Argentina. Buenos Aires - Instituto de Economía de los Transportes - Facultad de Ciencias Económicas, - 1947.-

Una nueva potencia naval: la República Argentina. Buenos Aires, Instituto de Economía de los Transporte de la Facultad de Ciencias Económicas.-

Flota Petrolera Argentina - Buenos Aires - Instituto de Economía de los Transportes - Facultad de Ciencias Económicas, 1952.-

La Marina Mercante Argentina de Ultramar: Barcos sin política Naviera.- Buenos Aires 1956 - Ediciones Problemas Argentinos, Nº 3.-

Artículos Varios.-

Kaufmann-Aldinger - La Flota Argentina de Ultramar. Boletín Cámara - Argentina Alemana de Comercio Nº 18 - Buenos Aires 1953.-

López Mayer A.- Transportes en la Argentina.- Rosario 1946.-

Petroni, G.J.- Artículos Varios sobre Marina Mercante.-

Repetto, Esteban.- Marina Mercante.-

Rieffelo Bessones, J.F.- Marina Mercante de Ultramar del Estado. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas. Rosario - Mayo/Agosto 1942.-

Russo, Luis A.-La Marina Mercante Argentina. Buenos Aires 1938.-

Russovich, A.M. y Bellusdio M.A.- El transporte directo de ultramar como corolario de la exportación argentina.

Stadler, Remigio M.- Política de la Marina Mercante Nacional-Buenos - Aires 1935 - Facultad de Ciencias Económicas.-

Ana les de Legislación Argentina. Buenos Aires, 1942 - T° II.-

Boletines de la Flota Mercante del Estado.

Memorias de la Flota. (Publicación de la Flota Mercante del Estado).

Revista Acción Económica.

Revista de la Facultad de Ciencias Económicas. Buenos Aires.

Revista Brújula.

Revista Marina.

Revista de Ciencias Económicas.

Revista de la Economía Argentina.

Revista Economic Survey.

Centro Marítimo de Armadores Argentinos - Memorias.

Banco Central de la República Argentina - Memorias.

Boletín de Informaciones Marítimas Sudamericanas.

Ministerio de Asuntos Técnicos, Síntesis Estadísticas

Ministerio de Finanzas.

Mensajes Presidenciales - Años 1942-50-53-54.

Memorias de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar.

I.E.M.M.A. - La Marina Mercante Argentina. Buenos Aires, 1957.-

---------0---------

U N I V E R S I D A D D E B U E N O S A I R E S

1502
/ 089

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

ASPECTOS ECONOMICOS DE LA FLOTA MERCANTE ARGENTINA

Luis M. Fava
Talcahuano 893
Nº 17.421

1957

La evolución económica del país se mantuvo encuadrada en el período de su crecimiento dentro de los lineamientos que la caracterizaba durante la época colonial: una marcada dependencia con el exterior en el intercambio de artículos primarios por otros manufacturados. Recién en las últimas décadas una orientación industrialista se manifiesta pero sin hacer variar fundamentalmente esa situación.

De tal forma el comercio exterior entre el país y Europa y Norte América constituye algo necesario y vital para la vida nacional. Como la casi totalidad - 99 % - es transportado por vía marítima, vemos que la disponibilidad de bodegas está íntimamente vinculada a las necesidades del país.

Al no poseer ni una discreta marina nacional el país recurría a buques extranjeros, que en períodos normales entraban y salían de nuestros puertos cumpliendo tan importante misión. Pero diferente era la situación que se planteaba al estallar una guerra o cualquier otro acontecimiento anormal, ya que los buques eran retirados del tráfico y destinados a otros fines.

Esto fue lo que aconteció al estallar en 1939 la segunda guerra mundial. De improviso se encontró el país con la paralización casi total de su comercio exterior.

Ante la gravedad del problema el Gobierno Nacional, previos estudios realizados adquiere 16 buques de bandera italiana que se encontraban inmovilizados en puertos argentinos. Inicia además las tratativas con otros países, y entre 1941 y 1942 incorpora a su plantel 4 buques daneses, 3 alemanes y expropia 3 franceses. Al finalizar ese año la flamante Flota del Estado contaba con 28 buques de ultramar y 201.233. Tn.p.b.

Finalizado el conflicto y cumpliendo las cláusulas establecidas el país debe devolver algunos buques a sus primitivos dueños, con lo que ve reducido su poderío. Pero ante la preocupación general se encargan a varios asteilleros europeos la construcción de nuevas y modernas unidades, en reemplazo de los viejos, y ahora antieconómico, buques devueltos.

Juntamente con la labor estatal (F.M.E., Y.P.F., F.A.N.U.), empresas privadas (Dodero S.A., L. Dreyfus y Cía., etc.) también incorpora a sus flotas nuevas unidades, contribuyendo así juntos para que se registre en el país, el maś grande incremento de post-guerra entre todas las marinas mercantes del mundo.

Mientras en 1939 el país contaba con escasas 246.000 Tn.r.b. a fin de 1952 el total ascendía a 1.034.000 Tr. o sea un incremento de 320,3 %.

Para reflejar la vinculación de la acción desarrollada por la marina mercante nacional con la vida económica del país, analizarémos 3 - aspectos:

a) Volumen de carga transportada.
b) Fletes originados.
c) Repercusión en el orden interno.

a) Al crearse la Flota mercante como consecuencia de la necesidad de buques para transportar el comercio exterior, sus bodegas contaron desde el primer momento con carga abundante y segura. Esta situación se prolonga durante todo el período de guerra, en que los barcos eran sometidos a un intenso trabajinar.

Restablecida la calma y devueltas algunas unidades la participación de la bandera argentina en el transporte del comercio exterior retoma niveles anteriores, hasta que por efecto de nuevas incorporaciones y una

política de aliento, vuelve a aumentar superándo todos los niveles anteriores. Los porcentajes de 1939-1942-1946 y 1952 ilustran en forma gráfica todos los movimientos anteriores.

b) Uno de los aspectos más destacados de la marina mercante es su vinculación con el balanne de pagos del país, mediante una doble ventaja:

a) Economía de divisas por la ubicación de sus propios servicios.
b) Producción de divisas por la prestación de servicios a terceros.

Tal como ya se dijo el comercio exterior argentino se transporta - en su casi totalidad por vía marítima, alcanzando los fletes valores - muy elevados, por las distancias a recorrer. Por lo tanto fácil será advertir la importancia para el país de contar con una flota de significación.

Actualmente se requieren aproximadamente 350.000.000 u$s., para - conducir el comercio exterior a través de los mares, discriminados:

80.000.000 u$s. para el transporte de combustible
37.000.000 " " " " " prod. perecederos
233.000.000 " " " " " carga general

De este total los barcos de la flota argentina percibieron 65.000.000 u$s. representados por:

11.000.000 u$s para el transporte de combustible
7.000.000 " " " " " prod. perecederos
47.000.000 " " " " " carga general

Es decir que anualmente el país ve, o bien aumentado el valor de sus importaciones o bien disminuido el de sus exportaciones en más de 285.000.000 u$s. que por no poseer una adecuada flota mercante, debe abonar muchas veces a banderas que ni comercian con él.

c) Finalmente queda por considerar las ventajas que en el orden interno se derivan de una flota mercante.

Aún en el supuesto que las empresas armadoras no arrojasen ninguna utilidad, es decir que los ingresos compensasen los gastos efectuados, el país igualmente se hubiera visto favorecido ya que los gastos y retribuciones derivados de esta actividad van a engrosar la renta nacional.

Además de estas ventajas, el disponer de una marina mercante que esté ligada a los intereses nacionales, es condición indispensable para todo el país que quiera disponer de su propio destino.

En vista de todos los inconvenientes que produce el tener una flota inferior a las necesidades reales, ya sea en el orden político afectando la soberanía, o en el económico, recargando el valor del comercio exterior en un 15 % en concepto de fletes, se puede sacar como primera conclusión la necesidad vital de incrementar el poderío de la flota mercante nacional.

Pero ese aumento, si bien cuanto mayor más deseable, debe descansar sobre una base razonable que mantenga su explotación bajo lineamientos económicos. Además para alcanzar una participación del 50 % en la conducción del comercio exterior - porcentaje anhelado por muchos, y elevado a nuestro entender - es necesario incrementar el total actual con unas 900.000 tn.r.b. que evidentemente estaría fuera de toda posibilidad actual.

Otros de los detalles a tener en cuenta es lo referente a las características de los buques. De los porcentajes que surgen en la conducción por buques nacionales de los tres tipos de carga-general, perecedera, y combustibles- encontramos niveles más bajos para los dos últimos tipos. Por lo que en las nuevas incorporaciones sería oportuno dar preferencia a las bodegas tanques y refrigeradas, en especial éstas por su mayor adaptabilidad a otras cargas y su mayor demanda que se traduce en fletes más rendidores y menos expuestos a oscilaciones.

Finalmente se nos presenta el interrogante del estancamiento de la flota mercante argentina, que desde 1952 ve mermando su capacidad.

Es que el Estado cumpliendo su función de armador, olvidó por completo al capital privado dejándolo librado a sus propias fuerzas, entre un mar de trabas que imposibilitan su acción. Para evitar ésto, es necesario que se tomen medidas favoreciendo al inversor ya mediante préstamos para la construcción o compra de barcos, o el otorgamiento de divisas a un cambio preferencial que reduzca en parte el alto costo de las embarcaciones o el dictamen de normas que faciliten su incorporación al plantel nacional.

También deben ser motivo de estudio para su perfeccionamiento las reglamentaciones de trabajo a bordo, y demás disposiciones que tienen como resultado esencial el alejamiento del inversor hacia países más liberales.

Es necesario pues una mayor comprensión hacia los problemas que afectan a la flota mercante nacional, y el conocimiento de sus efectos, para que la obra emprendida pueda seguir adelante, llevando un mensaje de paz y tranquilidad a todos los mares del mundo.