

244

AÑO XIV, SERIE II, n: 56

1926, Mar

REVISTA  
DE  
CIENCIAS ECONÓMICAS

PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO  
DE GRADUADOS

DIRECTORES

**Dr. Mario Sáenz**

Por la Facultad

**Adelino Galeotti**

Por el Centro de Estudiantes

**Nestor B. Zelaya**

Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

**Dr. Mario A. de Tezanos Pinto**

**Raúl Prebisch**

Por la Facultad

**Dr. José P. Podestá**

**Dr. Italo Luis Grassi**

Por los Graduados

**Enrique Julio Ferrarazzo**

**Emilio Calvo**

Por el Centro de Estudiantes

ADMINISTRADOR

**Juan C. Chamorro**

---

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

CALLE CHARCAS, 1835

BUENOS AIRES

# La marina mercante argentina

## Proyecto de ley (\*)

---

Muchos son los beneficios que reportaría a la República Argentina una marina mercante nacional. Es sabido que la seguridad y bienestar de una nación depende de su marina mercante, la que no sólo en tiempo de paz es la reguladora y propulsora del comercio internacional, sino que su cooperación es de imprescindible necesidad durante la guerra. A este respecto, la última conflagración europea ha evidenciado el gran valor auxiliar de los buques mercantes, que además de transportar los artículos indispensables para la vida y el triunfo de los ejércitos, eran los únicos que mantenían en pie la industria fabril, base de la prosperidad de las naciones del viejo continente.

Nuestra República, país nuevo y aun no bien conocido, como debiera serlo, bajo muchos aspectos, necesita de una marina mercante. Los continuos viajes de la fragata *Sarmiento* han demostrado su eficacia contribuyendo a disipar en parte el desconocimiento absoluto que las naciones europeas tenían de la Argentina, a tal punto, que en muchas obras geográficas e históricas se le ha incluido con-

(\*) Damos a la publicidad este interesantísimo estudio realizado por el jefe de la sección de comercio de la Dirección general de comercio e industrias, del ministerio de Agricultura, por constituir un trabajo de valía y de sumo provecho para la economía nacional.

A pesar de que las cifras estadísticas consideradas en este estudio, no son muy recientes, tampoco están muy lejanas de la hora presente y dignas de atención.

El interés del tema — siempre de actualidad — acrece enormemente por el proyecto de ley creando la marina mercante nacional, donde el autor concreta su pensamiento, fruto de largos años de actuación en esas materias de estudio.

— Nota de la Redacción.

juntamente con los países limítrofes bajo la denominación de Río de la Plata; pero ha llegado el momento que la iniciativa emprendida por nuestra nave de guerra sea complementada por una marina mercante, máxime, si se tiene en cuenta los importantes factores que actúan en el desenvolvimiento de nuestro país.

Así como Buenos Aires ya no es la gran aldea de antaño, la República, impulsada por rápidos progresos, ha dejado muy atrás las épocas de la organización nacional y hoy requiere y necesita una marina no sólo como exponente de su capacidad económica, sino también como una exigencia que le demanda su comercio poderoso y creciente.

Es menester que nuestro intercambio se extienda a todos los países que lo reclaman; no debe quedar, como al presente, circunscrito a las regiones con las que hacen travesías las marinas extranjeras; nuestros productos deben ser transportados a todas las naciones, desapareciendo para siempre la falta de líneas directas que hacen imposible satisfacer las demandas; para la expansión comercial de un país lleno de riquezas, no existen óbices y es de urgente necesidad satisfacer a los nuevos mercados si queremos mantener y aumentar el valor de nuestras propias producciones.

La creación de la escuadra mercante traerá el conocimiento exacto de los verdaderos consumidores de nuestros artículos, haciendo desaparecer el renglón « a órdenes », incógnita indescifrable de la estadística nacional y que se debe indudablemente a la reserva interesada de las actuales empresas navieras.

Las industrias ya formadas recibirán un aliento poderoso, al disponer de medios para cruzar el océano y poder luchar por la conquista de mercados en abierta competencia con sus similares extranjeras, aliento que levantará a aquellas que se hallan estacionarias y será germen de vida para las nuevas que quieran establecerse; dándose en esta forma el primer paso para evitar que nuestra propia producción sufra transformaciones insignificantes en otros países que no sea el de su mismo origen.

Todo esto repercutirá en el progreso general del país, la baja de los fletes, el aumento en el comercio, la industrialización de la producción abrirán nuevos rumbos para la juventud argentina y los egresados de nuestras facultades técnicas verán compensados sus esfuerzos al hallar campo de acción donde poder aplicar sus conocimientos y así como en ésta, todas las clases sociales y lugares de nuestra patria sentirán los efectos de una vida nueva, por así decirlo, pues hasta en el lejano sur, con sus costas desplobladas y desiertas podrán instalarse establecimientos para la elaboración de los productos de mar, talleres marítimos para el servicio de la nave-

gación y finalmente se obtendría la futura gente de mar para nuestra marina de guerra.

Tal es a grandes rasgos el resultado de la creación de una marina mercante; pasemos ahora a estudiar la parte financiera y los reglamentos que deben regirla.

Pero antes de entrar en materia, es conveniente hacer un ligero análisis de nuestra exportación y al respecto nos valdremos de cifras sacadas de acuerdo a los datos de la estadística nacional. El valor de la mencionada exportación fué durante el año 1920 de pesos 1.044.085.370 oro sellado, y en 1921 de 671.129.420 pesos, valor este último que puede descomponerse en la siguiente forma :

A Europa .....	394.280.510
„ América del norte .....	60.380.301
„ América del sur .....	38.905.276
„ Cuba (único país de las Antillas y de la América central, con el que existe un comercio apreciable) .....	363.856
„ países de otros continentes y colonias en general .....	7.879.309
„ órdenes .....	169.320.168
Total .....	671.129.420

Vemos que la corriente de nuestra exportación se dirige principalmente a Europa y dentro de ésta al Reino Unido, por valor de 205.035.263 pesos oro sellado; a Alemania, 50.646.298 pesos; a Bélgica, 36.745.938; a Francia, 31.257.188; a Países Bajos, 25.152.852; a Italia, 22.531.781; y a España, 9.892.366; en cuanto a la que se envía a la América del Norte, Estados Unidos que recibió por valor de 59.225.208 pesos oro sellado, puede decirse que es el único país a quien va dirigida; en la América del sur, Brasil constituye nuestro principal mercado, recibiendo en 1921 por valor de pesos 28.481.525 oro sellado; la exportación a otros continentes y colonias en general es casi sin importancia, si las comparamos con el monto total de nuestro comercio.

La exportación a órdenes, incógnita de la estadística, como hemos manifestado anteriormente, merece que se la estudie en detalle. Ella supera la cuarta parte del valor de nuestra exportación y así vemos que en 1925, sobre un total de 1.044.085.370 pesos oro sellado, el renglón a órdenes estuvo representado por 266.116.099 pesos y en 1921, sobre 671.129.420 pesos, el rubro a órdenes fué de 129.320.168 pesos oro sellado. Esto dentro de las cifras generales, pero si ahondamos nuestro análisis, encontraremos que ella está constituida casi exclusivamente por cereales y así en 1920, sobre los 266.119.099 pesos oro sellado a que llegara, 255.949.249 pesos se debieron a los cereales y en 1921, sobre los 129.320.168 pesos, fueron debidos a

los mencionados productos 164.605.914 pesos oro sellado; y para mayores detalles se especifica el cuadro siguiente :

	Año 1920		Año 1921	
	Toneladas	\$ o/s	Toneladas	\$ o/s
<i>Avena</i>				
Exportación total ..	412.588	15.343.749	399.931	15.138.861
A órdenes .....	162.592	5.651.865	140.148	5.305.022
<i>Cebada</i>				
Exportación total ..	51.242	2.139.094	50.605	2.348.735
A órdenes .....	13.902	532.897	1.945	90.273
<i>Lino</i>				
Exportación total ..	1.062.508	115.753.721	1.357.363	108.334.659
A órdenes .....	197.501	20.664.864	475.968	37.987.958
<i>Maíz</i>				
Exportación total ..	4.474.580	165.767.749	2.829.717	111.744.556
A órdenes .....	2.311.882	85.672.477	1.598.910	63.139.357
<i>Trigo</i>				
Exportación total ..	5.007.461	342.194.319	1.704.053	128.865.703
A órdenes .....	2.096.152	143.427.146	768.064	58.083.304
<i>Suma</i>				
Exportación total ..	11.288.791	641.198.632	6.341.669	366.432.514
A órdenes .....	4.782.029	255.949.249	2.985.350	164.605.914

Como podrá observarse, aun dentro del rubro « a órdenes » existen cereales preferidos. Pero, dejando aparte estas consideraciones, que nos obligarían a entrar en un estudio demasiado detallado, cabe preguntar : ¿Cuál es el destino de tan considerable exportación? Dos son las hipótesis que ella sugiere : o es detenida a efectos de no abarrotar las plazas europeas que aun directamente importan nuestro cereal, o bien es enviada a países de ese continente y colonias cercanas que no aparecen directamente importando; y en este supuesto caso y siempre que ello no influya en nuestras propias cotizaciones de bolsa, nuestros productores pierden una diferencia que es la ganancia de los importadores intermediarios. Tal es uno de los resultados de la falta de una marina que pueda transportar nuestros productos directamente a los mercados consumidores.

No es menester extenderse más sobre la necesidad de una flota mercante, necesidad sentida en los ambientes comerciales; el punto difícil de la cuestión estriba, según opinión de muchos, en los intereses que median en nuestro propio comercio internacional. Pero si estudiamos detenidamente el asunto y si observamos la situación

de nuestro país durante la última guerra, fácilmente llegaremos a tener el pleno convencimiento que él, en modo alguno, es tributario comercial de las naciones de Europa. Y este mismo convencimiento hará que podamos avocarnos al asunto teniendo en cuenta únicamente los recursos pecuniarios a invertirse para su formación.

A este respecto debe manifestarse que en la actualidad el valor de los buques oscila a razón de 8 libras por tonelada para los de carga y 30 libras para los de pasajeros; el tamaño ideal para los primeros está constituido por aquellos que desplazan alrededor de 12.000 toneladas, que los más económicos en razón de los gastos que producen y de la cantidad de mercaderías que transportan. Y de acuerdo a estos cálculos, el valor de un buque mercante estaría representado por la suma de 1.099.636 pesos moneda nacional.

Como puede deducirse, 50.000.000 de pesos moneda nacional son suficientes para la adquisición de buques, comodidades e instalaciones de que quiera proveérseles y demás gastos que demande la formación de nuestra marina. Y el Estado, teniendo en cuenta la utilidad que ella reporta, no debe vacilar en anticipar la mencionada suma que, por otra parte, se le reembolsaría fácilmente mediante la implantación de un impuesto que abonarían los frigoríficos, saladeros y fábricas de carnes conservadas por cada animal que sacrifiquen con destino a la exportación. La tasa de este impuesto sería la siguiente : Por cada animal vacuno (2,50 pesos moneda nacional) dos pesos con cincuenta centavos moneda nacional. Por cada animal lanar (0,50 pesos moneda nacional) cincuenta centavos moneda nacional. Por cada animal porcino (1,50 pesos moneda nacional) un peso cincuenta centavos moneda nacional.

Dicho impuesto no puede considerarse gravoso si se observa las grandes ganancias que obtienen en nuestro país los frigoríficos y debe observarse que el único impuesto a que en la actualidad está sujeta esta industria, es el que, por concepto de inspección, marca la ley 11.226 que consiste en 0,30 pesos moneda nacional por cada animal porcino o bovino y 0,10 pesos moneda nacional por cada ovino.

Y ateniéndonos a las cifras emitidas por la Dirección de economía rural y estadística, las reses preparadas para la exportación en 1923 fueron :

*Vacunos*

Cuartos (conservados y chilled) .....	6.844.658
Kilos (conservas) .....	31.467.806

*Lanares*

Reses. (congelados y chilled) .....	3.940.904
Kilos (conservas) .....	78.313

*Porcinos*

Reses (congelados y chilled) .....	25.174
Kilos (conservas) .....	787.546

Ahora bien: calculando el peso de cada animal vacuno, lanar y porcino en 300, 30 y 100 kilos en relación con la cantidad de carne en conserva exportada, obtendríamos como número de animales sacrificados para la exportación :

Vacunos .....	1.816.057
Lanares .....	3.943.514
Porcinos .....	33.039

Cifras que aplicándoles el pequeño impuesto enunciado a fin de reembolsar a la Nación de los gastos tenidos para adquisición de la marina, hubieran producido para el año 1923 la cantidad de 6.561.458 pesos moneda nacional, es decir, más de la octava parte del valor total de anticipo.

Finalmente un detalle digno de tenerse en cuenta no sólo a efectos de la ganancia de nuestra futura flota sino también para la economía de nuestro país, es el importe que se abona a las empresas extranjeras en concepto de fletes. A excepción de los animales en pie y de algunos otros rubros que en la estadística no figuran por peso y que a su vez no tratamos de reducir para no ampliar demasiado este estudio, el tonelaje de nuestra exportación ha sido como sigue :

Años	Toneladas
1917 .....	3.939.063
1918 .....	6.259.392
1919 .....	8.951.583
1920 .....	12.781.624
1921 .....	8.084.951

Es decir, un término medio de 8.000.000 de toneladas anuales. Y habiendo demostrado anteriormente las largas distancias que atraviesa la mayoría de nuestra exportación (a tal efecto nos remitimos al cuadro primero) y teniendo en cuenta el valor actual de los fletes, no es exagerado calcular en 15 pesos moneda nacional el precio del transporte de cada tonelada, cantidades que nos llevan al resultado de 120.000.000 de pesos moneda nacional, cifra que condensa la pérdida que anualmente sufre la economía del país en concepto del transporte para sus producciones.

Tales son los considerandos que motivan la confección del proyecto de ley sobre creación de una marina mercante nacional y que a continuación se transcribe :

*Proyecto de ley creando la marina mercante nacional argentina*

Art. 1°. — Créase por esta ley la marina mercante nacional argentina bajo la dependencia inmediata del ministerio de Agricultura.

Art. 2°. — Créase también una Dirección especial encargada de correr con todo lo relativo a la administración, adquisición de buques, remolcadores, talleres y todo lo que con ella se relaciona para el mejor desarrollo de la misma. Esta Dirección estará a cargo de un Consejo compuesto de un presidente y cuatro vocales nombrados por el Poder ejecutivo con acuerdo del Senado, durando cuatro años en sus funciones y renovándose por mitades.

Art. 3°. — El Estado adelantará de rentas generales hasta la suma de 50.000.000 de pesos moneda nacional (cincuenta millones de pesos moneda nacional) para la adquisición de buques nuevos o usados, o compra de una flota formada, siempre que tal operación resultara de mayor beneficio para los fines que se persiguen.

Art. 4°. — Los talleres para reparaciones, diques secos y flotantes necesarios para su conservación, serán los mismos que poseen el país para la marina de guerra, debiéndose aumentar su capacidad a medida que las necesidades lo demanden.

Art. 5°. — Los gastos que demanda la presente ley serán reembolsados con los siguientes adicionales que abonarán los frigoríficos, saladeros y fábricas de carnes conservadas por cada animal en pie, que sacrifiquen con destino a exportación en la forma que a continuación se detalla :

a) Por cada animal vacuno (\$ 2,50 m/n ) dos pesos con cincuenta centavos moneda nacional;

b) Por cada animal lanar (\$ 0,50 m/n ) cincuenta centavos moneda nacional;

c) Por cada animal porcino (\$ 1,50 m/n ) un peso con cincuenta centavos moneda nacional.

Art. 6°. — Las reparticiones encargadas de percibir los impuestos de que habla el artículo anterior deberán depositarlos diariamente en una cuenta especial que a tal efecto se abrirá en el Banco de la Nación Argentina a nombre de la marina mercante nacional argentina.

Art. 7°. — Los buques que posea el ministerio de Agricultura y que se hallen en condiciones para los fines que persigue esta ley, pasarán a depender de la Dirección de la marina mercante nacional argentina.

Art. 8°. — Esta estará obligada a poner a las órdenes del ministe-

rio de Marina los buques auxiliares necesarios para las maniobras de la Escuadra en cada caso.

Art. 9°. — El gobierno de la Nación y los de las provincias, utilizarán los servicios de la marina mercante nacional para el transporte de sus mercaderías, como igualmente para los pasajes que se acuerdan a los funcionarios civiles y militares en comisión. Los pasajes gozarán de 50 por ciento de rebaja sobre la tarifa común y las cargas, el gasto que origine más un 10 por ciento para el fondo de reserva.

Art. 10. — Las tripulaciones serán formadas de acuerdo con las « ordenanzas marítimas » vigentes para la « marina mercante nacional », con sus títulos correspondientes otorgados por la Prefectura general de puertos y personal registrado por la misma. En ningún caso la oficialidad como la tripulación será menos del 75 por ciento de argentinos y el 25 por ciento de extranjeros.

Art. 11. — Los buques de la marina mercante nacional argentina estarán dotados : de cámaras frigoríficas en la proporción necesaria para la exportación de los productos que lo requieran, como también de las comodidades necesarias para el transporte de pasajeros y cargas generales, debiendo su número aumentarse hasta llenar las necesidades del tráfico.

Estos estarán dotados de la artillería y equipo de defensa contra minas submarinas que esta clase de buques necesita para prestar sus servicios de transporte en los casos de emergencia y como auxiliar de la marina de guerra.

Art. 12. — Quedan exceptuados de todo impuesto los buques, remolcadores, etcétera y los establecimientos navales que se instalan en puertos de la República.

Art. 13. — Los materiales para construcción y reparaciones de buques que no se obtengan en el país y haya que adquirirlos en el extranjero, serán despachados por las aduanas de la República, libre de derechos.

Art. 14. — A los efectos del cumplimiento de esta ley, derógase toda disposición que se oponga a la misma.

Art. 15. — El Poder ejecutivo reglamentará la presente ley.

Antes de terminar este estudio es conveniente hacer notar que la facultad que confiere el artículo 4° a la marina mercante nacional argentina de hacer uso de ciertos elementos que dispone la Armada de guerra como ser : Talleres para reparaciones, diques secos y flotantes, etcétera, es con el fin de evitar la inversión de fondos para este rubro. Al propio tiempo con ello se da trabajo abundante a los mencionados talleres en tiempos normales, propendiendo a su

ensanche y aumento de capacidad productiva, con lo que se obtendrá que, llegado un caso de emergencia, puedan responder a las necesidades de nuestra Armada.

Debe también manifestarse que de llevarse a la práctica el proyecto de la marina mercante, los industriales podrían preparar muestrarios de los artículos que fabrican y entregarlos a la Dirección de la misma, para ser distribuidos en las agencias que se establecieren en los puertos a que arribaran los vapores, muestrarios que se exhibirían conjuntamente con sus respectivos catálogos de precios y condiciones de venta.

Esta exhibición y transporte que también se haría extensiva a nuestros principales productos agrícolas y ganaderos se haría gratuitamente, sin existir gasto alguno de parte de los productores. Y con ello se llevaría a cabo la aspiración, hasta la fecha tan difícil de solucionar, de que nuestro país posea exposiciones de muestrarios de productos en el interior.

JUAN BADARACCO.

Agosto de 1924.