



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



Política de la marina mercante nacional

Stadler, Remigio N.D.

1937

Cita APA:

Stadler, R. (1937). Política de la marina mercante nacional. 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

9
905

POLITICA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

28936

Tesis presentada por

Remigio M.D. Stadler

para optar al grado de Doctor en Ciencias Económicas.

Año 1937

-----00000-----



28936

Capítulo 1.-

INTRODUCCION AL ESTUDIO DE LA POLITICA NAVIERA NACIONAL.-

1).- La Economía Agral, Argentina; calificación económica.

Voy a considerar brevemente el panorama de la economía agral. del país con el fin de tener una visión exacta del mismo y de concretar con cierto fundamento, la necesidad de que se cree una marina mercante de ultramar y se inicie una política relativa a la misma, a objeto de que pueda subsistir con el mayor provecho y prosperidad para el país.-

La República Argentina, por su característica de país nuevo y por la clase de su explotación: la tierra, se halla calificada en la actualidad dentro del tipo de ECONOMIA AGRARIA, en vía de formación y transformación industrial; pero, y por el momento, repito, es de economía esencialmente agraria, no pudiéndose hablar de economía industrializada, ya que recién con la guerra del 14 se empieza a instalar un número no muy grande de industrias, desconocidas hasta entonces en el país y, que las crisis de los años posteriores (1929 en adelante) hizo que se multiplicaran en forma rápida, pero no lo bastante como para transformar esta economía de la tierra en economía industrial.-

La transformación de una economía agraria en industrializada ha de tardar en producirse, debido, a que existe una serie de causas que impiden, por el momento dicha transformación.-

Los factores que en todo estudio de carácter económico deben tenerse en cuenta son: el factor humano, el medio físico y el capital.- Estos 3 factores son, según mi criterio, los básicos.- Si llevamos los ojos a nuestro ambiente, veremos los resultados del porqué de la calificación adoptada de: ECONOMIA AGRARIA.-

Venamos el primer factor: el humano.-

La población de la República Argentina, calculada al 31 de Diciembre del año 1936, es de 12.561.361 ⁽¹⁾ (cifras provisionales); si a esta cifra la dividimos por la superficie de nuestro territorio calculada en 2.797.113 Km² (según censo del año 1914), nos dará un promedio de 4,4 habitantes por Km²; cifra irrisoria con relación a la superficie; y que no necesita comentario si la comparamos con cualquier país europeo.-

La composición de esta población es, étnicamente, la mejor: de raza blanca y de origen europeo.-

La distribución étnica de la población es la siguiente: ⁽²⁾

	Julio 1914		Enero 1937 ⁽³⁾	
	Habitantes	%	Habitantes	%
Nativos de sangre europea.....	5.127.000	65.0	9.661.000	76.9
Mestizos con vestigios de razas inf.	400.000	5.1	400.000	3.2
Extranj. europeos en su cael tot....	2.358.000	29.9	2.500.000	19.9
Totales.....	7.885.000	100.0	12.561.000	100.0

Puede apreciarse de acuerdo a este cuadro,

(1) El Comercio Exterior Argentino, año 1937
 (2) Revista de Economía Argentina, Julio 1937
 (3) Según apreciación de A.F. Hunge, en 1869 (primer censo) la población extranjera constituía el 12,1% del total, y en 1895 (segundo censo) el 21,5%. En 1914 las colectividades extranjeras más importantes eran: Italianos, 929.863; Españoles, 829.701; Rusos, 96.634; Uruguayos, 86.428; Franceses, 79.421; Turcos, 64.369; Austro-húngaros, 38.123.-

que no tenemos ningún problema con respecto a la población de raza inferior ya que ella alcanza apenas el 3,2% de la población.-

El movimiento migratorio de ultramar y fluvial, de acuerdo con el Boletín N 219 de la D.C. de P. de la Nación año 1937; fué, en el año 1936, el siguiente: Pasajeros entrados: primera clase, 122.000; segunda y tercera, 261.546; Total, 383.546.- Pasajeros salidos: primera clase, 117.174; segunda y tercera, 238.457; Total, 355.631. El saldo migratorio es de + 27.915.-

Los extranjeros que habitan nuestro suelo son en su mayoría europeos, su nacionalidad es la siguiente: italianos, españoles, franceses, polacos, rusos, ingleses, austríacos etc. etc.-

De todos estos extranjeros, los italianos son los que, de manera especial, se dedican a las faenas rurales. El conjunto de nativos y extranjeros que forma la población de la República es de ideología liberal y con ánimo de trabajo; aquí, por el momento, no tenemos que pensar ni resolver ninguno de los problemas que agitan a la vieja Europa; los problemas que se refieren son de carácter racial, religiosos y políticos; por el contrario, los habitantes de la Nación se amparan bajo los preceptos liberales de nuestra Constitución; su art. 14 confirma lo dicho: "Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos, conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: de trabajar y ejercer toda industria lícita; de navegar y comerciar; de peticionar a las autoridades; de entrar, permanecer transitar y salir del territorio argentino; de publicar sus

ideas por la prensa sin censura previa; de usar y disponer de su propiedad; de asociarse con fines útiles; de profesar libremente su culto; de enseñar y aprender". Se complementa este artículo con el 20, que refiriéndose a los extranjeros, dice: "Los extranjeros gozan en el territorio de la Nación de todos los derechos civiles del ciudadano; pueden ejercer su industria, comercio y profesión;" etc. etc..-

La lectura de estos dos artículos excluye todo comentario.-

segundo factor; el medio físico.-

El valor económico de un territorio depende en gran parte de su superficie.-

Nuestro país tiene una extensión territorial, según el censo de 1914, de 2.797.113 km², y ocupa la parte meridional del Continente Sud Americano.-

Desde el punto de vista económico, y por su litoral oceánico, pueden distinguirse tres tipos de Naciones: de doble litoral; de un solo litoral y mediterránea (1)

Nuestro país entra en la segunda clasificación.- Tenemos una enorme extensión de costa, calculada en 2.500 Km. en línea recta y 4.000 en desarrollo; en esta costa tan extensa existen pocos puertos; los más importantes son: Buenos Aires, Bahía Blanca, Mar del Plata y otros pero de menor importancia económica. Todo esto hace que la N.A. se encuentre en una posición privilegiada, debiendo todos sus esfuerzos dirigirse al mar.-

La gran extensión del territorio, determina climas diversos en las distintas zonas, especializándose-

(1) Gaston F. Tobal. op. cit.

cada una en un tipo diferente de producción; las lluvias son en general favorables, desarrollándose en muy buena forma la agricultura y la ganadería, fuentes principales de toda nuestra riqueza.-

Las grandes llanuras surcadas en todas direcciones por ríos en gran parte navegables, son casi totalmente fértiles. Con respecto a los minerales, los hay en gran abundancia y variedad, explotándose por ahora muy pocas clases; en el futuro y con una explotación más económica, podrá el país independizarse en lo que respecta a muchos minerales que actualmente se importan.

Esta rápida ojeada del medio físico en nuestro país, nos permite decir que es sin duda alguna, excepcional y privilegiado, sobre todo si lo comparamos con los demás territorios del continente Sudamericano.-

Tercero: el capital.-

No puede estudiarse ningún régimen económico, ni calificarse un país sin conocer su régimen capitalista; ya que sin capital, no puede haber explotación alguna.-

Los capitales que se han invertido en el país, de origen extranjero, y determinantes de un ambiente económico distinto al europeo, evolucionan paulatinamente hacia el más rápido progreso.-

Las inversiones que afluyeron en una grande cantidad fueron de procedencia inglesa, siguieron luego, las de origen francés, belga, alemán, italiano, español, holandés, etc. etc.-

Todos estos países, que han contribuido al progreso económico de nuestra tierra no han traído

solamente capital en el sentido lato de la palabra - moneda - sino, que tambien, el otro capital; el trabajo, desdoblado en las distintas manifestaciones de ciencia, arte y brazos.-

Pues bien, este conjunto de: capital y trabajo, venido desde desde tierras lejanas, se ha amalgamado, nacionalizándose, tomando ciudadanía argentina, inspirado sus poseedores por una fé profunda en el porvenir; es por éso que el país está en una envidiable situación con respecto a la gran mayoría entre los Estados que forman el concierto de Naciones del mundo.-

En conclusión, diremos, que el conjunto y combinación de estos tres factores ya estudiados (hombre, medio físico y capital), determina una característica especial de la producción y estructura económica, que en el caso particular nuestro, es calificada de economía agraria.-

2).- situación actual de nuestro país.-

Nada mejor que los índices económicos, para ilustrarnos sobre la verdadera situación de la Argentina en todos sus aspectos.- Por el cuadro que va a continuación observamos que el país, en el período 1935 y, especialmente en el 36 y parte del actual (1937), pasa por una situación favorable si la comparamos con los años anteriores.-

1.- ALGUNOS INDICIOS ECONOMICOS DE LA ARGENTINA (1)

Períodos.	Saldo del balance de pagos		Niv. de precios mayoristas		Carga de cosecha	Carga Pasiva trans de lo por cue.	FF. CC. Brasil
	Total	Marít.	Agrop.	Agrop.			
Año	Millones M\$N		Indice, base 1926 = 100				
1926	- 16	- 21	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1927	+ 336	+ 140	97,5	96,7	107,4	116,0	95,
1928	+ 132	- 65	108,5	94,3	113,7	102,7	73,
1929	- 299	+ 2*	102,6	94,5	115,1	111,3	82,
1930	- 368	- 262	85,9	94,0	99,3	92,1	112,
1931	- 192	- 22	63,8	94,4	88,2	97,9	101,
1932	- 42	- 99	59,1	97,5	69,8	86,8	138,
1933	- 218	+ 52	56,9	93,4	67,1	84,4	124,
1934	+ 123	+ 120	70,6	105,7	77,0	93,4	62,
1935	+ 157	+ 124	72,1	103,7	87,1	96,7	46,
1936	no hay datos		86,6	102,5	95,4	97,3	34,

2.- BALANCE DE PAGOS DE LA ARGENTINA EN LOS AÑOS 1934 1935 Y 1936

Rubros	1934	1935	1936	Diferencias		
				1934 -1933	1935 -1934	1936 -1935
NOV. CTFS. (en millones de m\$N)						
ACTIVO.....	1.611	1.924	-	+ 621	+ 113	-
Export. de Merca.	1.618	1.726	1.851	+ 477	+ 108	+ 125
Inv. inver. del. ex	150	150	-	+ 135	-	-
Inver. priv.	150	150	-	+ 135	-	-
Varios	43	48	-	+ 9	+ 5	-
PASIVO.....	1.688	1.767	-	+ 280	+ 79	-
Import. de merca.	1.110	1.175	1.183	+ 213	+ 65	+ 8
Serv. deud. publ.	212	194	-	+ 36	- 18	-
ots. publ. ext.	21	26	-	+ 5	+ 5	-
Serv de cap. priv.	270	285	-	+ 20	+ 15	-
Reservas de part.	75	87	-	+ 6	+ 12	-
SALDO (Act.-Pas.)	+ 123	+ 157	-	+ 341	+ 34	-
NOV. EXTRAOF.						
ACTIVO.....	123	19	-	- 175	- 124	-
Export. nets oro.	61	12	-	+ 61	- 49	-
Empres. de desbloq.	62	7	-	- 236	- 55	-
PASIVO.....	126	52	-	+ 98	- 74	-
Canc. de deud. publ.	72	-	-	+ 72	- 72	-
Canc. deud. com. air.	54	52	-	+ 26	- 2	-
SALDO (Act.-Pas.)	- 3	- 33	-	- 273	- 70	-
SALDO NETO.....	+ 120	+ 124	-	+ 66	+ 4	-

No es objeto de la presente tesis comentar cada una de estas cifras, pero sí debemos decir que ellas nos demuestran, que nuestro país atraviesa por un período de expansión (Revista Económica N 1 año 1937).

ción económica similar a las fases esenciales de nuestros ciclos económicos anteriores.-

En éste, como en otros países, la evolución económica se realizó por períodos de alza, seguidos por épocas de depresión, según se ha observado en los cuadros 1 y 2 de la página anterior.-

Felizmente, en los dos últimos años, gracias a las buenas cosechas (y, a la pérdida de las minas en Canadá y los E.U.), como también a los precios remuneradores con tendencia al alza, junto con los ingresos de fondos procedentes del extranjero que llegan en forma de inversión, se ha producido precisamente una faz ascendente de franca prosperidad.-

A. F. Sanga⁽¹⁾, dice que (actualmente) el actual renacimiento económico de la Argentina es predominantemente la consecuencia de dos hechos afortunados: la conquista de su propio mercado antes abastecido desde el exterior y, la recuperación de los precios. El primero es un hecho orgánico y permanente de orden lógico en el desarrollo del país, que después de desenvolverse por una generación con lentitud, se ha acelerado al influjo de los hechos universales recientes. Es una conquista espontánea; no ofrece aún el peligro de excesivo desarrollo hacia una exagerada e inconveniente autarquía; está aún en el terreno de las conquistas racionales.- Puede afirmarse sin vacilaciones que en esto difiere fundamentalmente de los esfuerzos para su autarquía hechos por muchas Naciones bajo normas super-nacionalistas.- El segundo hecho, el de la recuperación de los precios,

(1) en "Caracteres y alcance de la recuperación económica argentina", - Revista de Economía Argentina, Agosto 37.

ha de considerarse relativamente estable en el orden interno si la política monetaria contribuye a que así sea; pero es inseguro y está sujeto a variaciones en lo que concierne a los precios de exportación. La repercusión de la crisis del comercio exterior será menor cada día como consecuencia del crecimiento del comercio interno. Esto significa para la Argentina una mayor independencia y estabilidad económica y comercial. Por otra parte ese vigoroso desarrollo de su comercio interno resulta un factor de crecimiento cuando tal crecimiento no podría ya continuar el influjo del desarrollo progresivo del comercio exterior como ocurrió durante las dos precedentes generaciones.-

3).- Comercio exterior.-

Como se habrá observado en los cuadros 1 y 2 (del punto anterior) en la columna dedicada al Balance de pagos, éste depende del comercio exterior.-

Es, pues, el comercio exterior quien, por medio de los dos rubros que lo forman, exportaciones e importaciones, tiende a influir sobre la mayor parte de la actividades comerciales de nuestro país.-

El cuadro que va en la página siguiente, nos dará idea exacta del movimiento exterior argentino.-

Las cifras que van a ir en la siguiente página, las hubiera podido sacar de la publicación de la Dirección General de Estadística de la Nación, titulada "El comercio Exterior Argentino en 1936 y 1935 y Estadísticas Económicas Retrospectivas" año 1937, pero he

dejado de hacerlo, para reproducir lo que consigna la "Revista Económica" (publicación del Banco Central), por creerlo más exacto, gracias a la corrección^{con}(en) que se hizo, permitiéndonos ver más aproximadamente las cifras reales.-

3.-

INTERCAMBIO COMERCIAL ARGENTINO

	Datos de la Dirección General de Estadística			Datos corregidos (1)		
	Export.	Import.	Saldo	Export.	Import.	Saldo
	(millones de \$n)					
Dic. de 1933	118,2	82,4	+ 35,8	123,2	82,4	+ 40,8
Año 1934	1.438,4	1.109,9	+ 328,5	1.597,3	1.109,9	+ 487,4
" 1935	1.569,4	1.175,0	+ 394,4	1.733,1	1.175,3	+ 558,1
" 1936	1.655,7	1.116,7	+ 539,0	1.820,9	1.183,0	+ 643,9

Veamos ahora el motivo de estas correcciones. La revista dice que ha creído conveniente introducir algunas modificaciones en las cifras del intercambio publicadas por la Dirección General de Estadística de la Nación. El valor de las exportaciones que presentó esta repartición es el "valor de plaza", y el de las importaciones, "el valor real cif" en puertos argentinos.

(1) El coeficiente fue calculado en la siguiente forma: se efectuaron con los datos anuales de 1934 y 1935 todos los ajustes necesarios para llevar el valor de las exportaciones a lo que hubiera sido de registrar únicamente el tipo vendedor del mercado oficial (para esto se tomó en cuenta que alrededor del 20% de las letras de exportación se venden a un tipo superior al de compra; lunas hasta Diciembre de 1936), productos de exportación irregular, exportaciones a países limitrofos, etc.; la diferencia entre las cifras así obtenidas y el valor dado por la Dirección General de Estadística, se relacionó con el cambio entre los tipos de cambio comprador y vendedor.-

En el primer caso, pues, se trata de precios internos que responden a las cotizaciones mundiales traducidas en la mayor parte de los casos (80% del total

de las exportaciones) a pesos al tipo CANTAS del mercado oficial, en tanto que en el segundo corresponde al precio cif en moneda extranjera convertida al tipo VENDEDOR del mercado oficial o del mercado libre, según el caso.- En consecuencia, para citar un ejemplo, tenemos que la libra esterlina desde Diciembre de 1933 se convirtió a pesos a razón de mín 15, al considerar gran parte de las exportaciones, y a razón de mín. 17 a 18, al estimar las importaciones.- De aquí surge la necesidad de efectuar un reajuste en los valores con el fin de obtener guarismos homogéneos, que permitan establecer el saldo comercial.-

Termina por último diciendo la revista, que ha creído conveniente utilizar como base de comparación el tipo vendedor del mercado oficial. El reajuste se ha efectuado utilizando un coeficiente elaborado sobre las bases de los datos anuales de 1934 y 1935.-

Para finalizar, he creído conveniente incluir este último cuadro sobre las variaciones del volumen físico (1) y del valor de las exportaciones e importaciones desde 1933 mes de mínima hasta 1936, con un pronóstico para 1937 de A.F. Bunge, que nos demuestra que tenemos necesidad de crear una flota mercante para poder nos independizar de la extranjera que nos lleva muchos millones en concepto de fletes.-

(1) El volumen físico (valores de tarifa), según la Dirección General de Estadística de la Nación, ha subido en 4,2% entre 1935 y 1936. El valor, según la oficina de Control de Cambios, habría subido en 7,15. Por consiguiente el precio medio debe haber bajado en aproximadamente 3,9% para contrarrestar el aumento en el volumen físico.-

	1933	1934	1935	1936	1937
Volun. físico export. (miles de ts.).....	13.777	15.252	16.240	14.619	10.800
Valor real export. (millones m'n al pre- cio de venta de C ^o ...	1.141	1618	1.726	1.851	2.350
Volun. físico import. (miles de ts.).....	6.931	7.361	7.867	6.293	10.000
Valor real import. (millones m'n).....	697	1.110	1.175	1.183*	1.390
Saldo favorable al país, valores reales (millones m'n).....	244	508	551	668	960
Valor real del inter- cambio (millones m'n)	2.038	2.728	2.901	3.034	3.740

* Cifra de la Dirección General de Estadística corregida por el Banco Central sobre la base de correcciones del precio medio.-

-----00000-----

Capítulo 2.-

TRANSPORTE DE LA MARINA MERCANTE DENTRO DE LA ECONOMIA
MUNDIAL.

Casi sería superfluo insistir sobre la influencia enorme que la marina mercante tiene dentro de la economía mundial, ya que ésta es evidente.-

Las grandes rutas abiertas por todos los mares del mundo, por buques de todas las nacionalidades, que son, como lo dijo Barrera Icaza "verdaderos equipos de paz en la conquista de los mercados", hace que los pueblos se vinculen, no solo materialmente, por el cambio recíproco de los productos, sino, espiritualmente, determinando la solidaridad común, en sus intereses y en sus ideales.

Económicamente, el transporte marítimo representa una mayor utilidad y economía, con un ahorro de costo, si lo comparamos con cualquier otro medio de locomoción, sea terrestre o aéreo.-

Los gobiernos, apreciados de la gran utilidad y ventaja que la marina mercante tiene en los intereses nacionales, ha tratado por todos los medios a su alcance, de ayudarla, intentando al mismo tiempo aumentar su tonelaje.-

Por eso, la verdadera política de la marina mercante es la política del estado que dispone de los edificios marítimos de protección, ofreciendo al comercio una potencia de transporte que cada día resulta más considerable.-

Así vemos que el conjunto de las flotas comerciales de las naciones más adelantadas en el transporte marítimo, aumenta año tras año su tonelaje, radiándose los buques que, por su antigüedad, resultan anti-económicos, sustituyéndoseles por otros mejores con todos los adelantos de la técnica.-

El aumento y desarrollo de la marina mercante ha determinado en el mundo entero, una evolución económica que se traduce en un intercambio continuo de riquezas que cada día va en aumento, motivado, por el perfeccionamiento que se introduce incesantemente a este medio, a la vez, antiguos y modernos de transporte.-

Este incremento de carga y pasajeros no es solo importante, porque prueba la expansión del tráfico mundial, sino porque los ingresos procedentes del comercio marítimo, aportan un recurso de gran importancia de la BALANZA DE PAGOS INTERNACIONALES; así lo podemos ver en Inglaterra, Holanda, Noruega, Grecia y otros países más.-

Si analizamos nuestra propia balanza de pagos desde 1926 en adelante, vemos que es posible dividirla en 4 períodos bien definidos: 1) desde 1926 hasta 1928, balance favorable; 2) desde 1929 hasta 1931, balance desfavorable; 3) 1932-33 balance desfavorable y régimen de control de cambios y, desde 1934 hasta 1937, balance favorable con régimen de control de cambios, no ya rígido como en el anterior período, sino algo más elástico.-

Si en este último período, o en los anteriores, nuestro balance de pagos fué favorable, lo hubiera-

podría ser por mayor cantidad, si los millones de pesos pagados en concepto de fletes a la marina mercante extranjera, hubiesen quedado en el país.-

Ya vimos, que tenemos un respetable comercio de importación y exportación, cuyos pagos en concepto de transporte, nos hacen deudores del extranjero.-

Observese lo que significa en la balanza de pagos de un país una marina mercante, como la de Inglaterra, que en 1936 percibió por servicios de transporte prestado a otras naciones (sin contar los efectuados dentro del país) £ 95 millones netos, contra sólo £ 65 millones en 1933.-

Podría citar también otro ejemplo, el de Noruega, país que cuenta principalmente con los ingresos de sus servicios de transporte para pagar el saldo de sus importaciones.-

Llegamos entonces a la conclusión, de que una marina mercante, juega un papel importante en el balance de pagos de un país.-

La Comisión de Organización de la Marina Mercante, creada por Decreto del F.º N.º 53.414, de 17 de Diciembre de 1934, deberá estudiar el rubro de los fletes que pagamos a la marina extranjera, que forma parte del balance de pagos, debiendo llegar a la conclusión de saber si resulta conveniente que seamos deudores del extranjero por tal concepto, o bien, tener marina mercante, basada ésta, en la forma más eficiente y esencialmente económica, a fin de que la colectividad pueda disponer de ella con el máximo de provecho.-

No debe olvidarse tampoco que la marina mercante, así como la construcción naval, por su carácter esencialmente internacional, es afectada por el nacionalismo económico, tal vez, más que ninguna otra actividad mercantil.-

A continuación, y por medio de una serie de cuadros, podrá apreciarse cuales son los países que supieron llevar esta política de la marina mercante a su más alto grado, traducidos en toneladas y épocas.-

ooo

Las cifras que van en primer término son hasta finalizar el siglo XIX, y fueron extractadas del libro de A. Colin⁽¹⁾, las demás fueron extraídas directamente del Lloyd's Register, que, como se sabe, es la publicación más completa en su género y comprende a todos los barcos que hay en el mundo.-

Año 1842 TONELAJE MUNDIAL: 6.763.000 ts., de las cuales pertenecen al Reino Unido (no compr. las colonias) 2.724.000.-

Francia.....	2.140.000
el resto, las demás Naciones.-	662.000

Año 1875 Las flotas comerciales del mundo se TRIPlicaron; en efecto, el Bureau Veritas consignó los sigtes. cifras:

Naves a vela	56.537	14.523.630 ts.
Naves a vapor	5.365	5.226.888 ts.
Total:	61.902 naves	19.750.518 ts.

Año 1895, es decir, 20 años después, el TONELAJE MUNDIAL se elevó a 25 millones de ts. repartidas de la

(1) "La Navigation Commerciale au XIX^e siècle."- Paris 1901.

siguiente manera:

17 millones para buques a vapor y.
8 millones para buques a vela.-

Año 1898 según el Repertoire Veritas:

buques	14.183	18.636.612 ts.
veleros	<u>14.168</u>	<u>7.322.839 ts.</u>
Total:	28.351 naves	25.959.451 ts.

Año 1899-1900 según Bureau Veritas:

buques	11.450	19.711.382 ts.
veleros	<u>27.867</u>	<u>8.247.626 ts.</u>
Total:	39.323 naves	28.059.008 ts.

según el Lloyd's Register

buques	15.324	20.877.746 ts.
veleros	<u>22.856</u>	<u>6.795.782 ts.</u>
Total:	38.180 naves	27.673.528 ts.

De estas últimas cifras hay que deducir 271 naves, tanto a vapor como a vela pertenecientes a los E. U. representando en conjunto: 593.142 ts.-

De las cifras de 39.323 buques y 28.059.008 ts., representa según el Bureau Veritas, la flota comercial del mundo entero:-

Pasemos ahora del año 1900 en adelante:

Países	1914	1925	diff.
	tonelajes		
Gran Bretaña.....	18.877.000	19.274.000	+ 397.000
Colonias Inglesas.....	1.407.000	2.230.000	+ 823.000
E. U.	1.837.000	11.605.000	+9.768.000
Japón.....	1.642.000	3.741.000	+ 2.099.000
Francia.....	1.916.000	3.262.000	+ 1.344.000
Alemania.....	5.098.000	2.973.000	- 2.105.000
Italia.....	1.426.000	2.849.000	+ 1.426.000
Holanda.....	1.471.000	2.585.000	+ 1.114.000
Noruega.....	1.923.000	2.555.000	+ 632.000
Rusia.....	992.000	1.215.000	+ 223.000
Papua.....	683.000	1.120.000	+ 437.000
Dinamarca.....	768.000	1.008.000	+ 240.000
Grecia.....	620.000	890.000	+ 270.000
Bélgica.....	341.000	538.000	+ 197.000
Austria-Hungría.....	1.052.000	---	---
Otros países	2.057.000	2.575.000	+ 518.000
	42.514.000	58.785.000	+16.271.000

LA MARINA MERCANTIL EN EL MUNDO (2)

Resumen en miles de toneladas

Países	Años						Total	
	1930	1931	1932	1933	1934	1935		
Gran Bretaña e Irlanda	20.433	22.302	19.672	19.701	27.785	14.412	2.335	17.400
EE. UU.	13.847	12.544	13.442	13.200	12.356	11.410	734	12.772
Japón	4.317	4.776	4.735	4.275	4.073	3.254	322	4.036
Noruega	1.635	4.066	4.167	4.080	1.681	2.083	1.923	2.083
Alemania	4.229	4.235	4.154	3.512	3.691	3.009	535	2.704
Francia	3.581	3.566	3.553	3.512	3.696	2.745	244	3.025
Italia	3.381	3.332	3.391	3.150	2.928	2.197	648	2.834
Holanda	2.086	3.113	2.964	4.765	2.618	1.710	544	2.553
Grecia	1.321	1.389	1.470	1.417	1.507	1.706	5	1.711
España	1.510	1.705	1.716	1.675	1.610	1.974	567	1.551
Canadá	1.332	1.437	1.453	1.416	1.393	1.165	123	1.372
República Argentina	1.232	1.437	1.255	1.232	1.198	922	242	1.173
India	532	604	635	643	642	795	315	1.114
Dinamarca	1.028	1.145	1.181	1.159	1.104	638	481	1.101
Australia y N. Zelandia	635	631	644	642	624	523	101	614
Brasil	519	459	436	494	499	435	51	491
Finlandia	313	312	338	421	499	395	23	431
China	319	333	372	401	393	447	7	455
Belgica	553	547	537	458	415	336	66	432
Yugoslavia	302	361	321	374	357	344	2	347
Argentina	323	378	337	342	320	253	64	343
Portugal	255	276	239	254	240	231	?	250
Chile	133	184	173	156	137	142	?	145
Venezuela	62	63	59	61	53	62	?	67
Perú	65	65	65	60	49	45	?	44
Otros países	2.336	2.502	2.672	2.859	2.916	2.253	461	2.306
Total del mundo:-	69.607	70.131	69.794	67.920	65.577	52.423	11.305	64.036

(1) cifras del Lloyd's Register of Shipping Company de

Reino Unido

Francia

Italia

Países Bajos

Alemania

Japón

Estados Unidos

Brasil

Argentina

Chile

Perú

Colombia

Venezuela

Guatemala

El Salvador

Honduras

Nicaragua

Panamá

Costa Rica

Paraguay

Uruguay

Argentina

Brasil

20.477 22.035 19.719 19.623 1.632 295 530

47.02 34.51 32.13 31.92 69.62 41.95 42.3

91 100 97 87 109 19.7 59.0

2.329 10.914 10.751 10.197 187 17.2 22.4

5.57 16.61 17.43 17.62 5.36 2.45 1.64

22 150 98 180 79 9.8 12.7

1.563 3.932 3.860 3.911 69 29.3 26.3

4.52 6.02 6.77 6.21 2.77 4.32 2.54

50 105 90.7 99 150 54.5 67.6

1.706 4.293 4.018 4.192 49 114 105.3

3.97 6.57 6.67 6.67 1.03 16.32 7.62

46 100 94 96 24 51.7 57

5.163 4.192 3.599 3.602 304 304 213

11.05 6.41 5.92 5.82 11.97 4.45 15.65

123 100 86 86 130 12.9 92.9

1.450 3.245 2.972 3.193 33 8.6 51.4

3.92 4.952 4.72 4.92 1.37 1.37 8.72

45 100 86 95 45 13 70.4

1.927 3.410 2.990 2.779 106 14.3 113.6

4.42 6.12 4.92 4.97 4.16 2.22 8.31

53 100 87 87 250 34.5 270

1.644 3.014 2.477 2.479 103 52.2 57.4

2.32 4.67 4.12 4.02 4.15 7.52 4.22

52 100 82 82 59 19.7 32.6

632 1.400 1.606 1.779 103 52.2 57.4

1.92 2.15 2.61 2.92 4.15 7.52 4.22

60 100 180 177 59 19.7 32.6

1.039 1.525 1.300 1.360 25 34.0 38

5.41 2.32 2.32 2.48 12 7.72 7.15

69 100 91 90 19 41.9 76

623 0.522 1.161 1.193 5.3 0.41 103

100 100 185 192 100 100 100

I - Fomento de exportación de los productos, con exclusión de los textiles. (1)

II - Fomento de los productos del mundo.

III - Fomento de los productos.

Caracola	830	1.400	1.430	1.700	-	-	-	-
	1.97	2.15	2.64	2.94	-	-	-	-
	60	100	180	197	-	-	-	-
Suecia	1.039	1.520	1.030	1.300	25	54.0	98	
	2.42	2.36	2.26	2.26	12	7.75	7.12	
	69	100	91	95	19	41.9	76	
U. R. S. S.	-	0.68	1.701	1.395	-	2.3	-	
	-	0.55	1.97	1.37	-	-	0.44	
	-	100	185	192	-	-	100	
República	630	1.720	1.130	1.115	-	42.5	2.9	
	2.15	1.05	1.66	1.66	-	6%	0.22	
	74	100	95	92	-	132	9.1	
Dinamarca	757	1.104	1.095	1.124	27	42.2	95	
	1.72	1.02	1.02	1.02	15	65	6.95	
	69	100	99	100	21	32.2	75.6	
Otros países	-	4.156	4.201	4.545	-	0.6	2.3	
	-	6.36	7.02	7.25	-	11	0.24	
	-	100	103	105	-	-	13.5	
TOTAL	68,640	65,590	61,243	61,739	2,555	704	1,323	
	68.6	160	93	91	99	25.7	56.2	

(1) Datos de la Estadística del Bureau Veritas.
 (a) Base 100 en 1930 año
 anterior: 1919 a 1930

Los datos (1)
 con excepción de los
 datos de los países
 de origen de el oro

... ..

Las cifras estadísticas del Lloyd's Register hacen aparecer por primera vez, después de 1930, un crecimiento notable del tonelaje comercial a flota: 66.286.000 ts. al primero de Julio de 1937 contra 65.064.000 ts. al primero de Julio de 1936; entre los países donde la flota ha disminuido, figuran España 9%, Francia 5% y los EE. UU. 1%.-

Las cifras transcritas hablan por sí solas de la importancia que cada país dispensa a su propia marina mercante, que, directamente y en forma indiscutible, ha revolucionado en forma inconcebible toda la economía mundial.-

Por último, no puedo dejar de señalar la gran importancia que la marina mercante dió a las reglas jurídicas, nacidas a la par del desenvolvimiento científico internacional.-

Así, la transformación y paulatino desarrollo de la marina trajo como consecuencia la creación de reglas jurídicas nuevas, alternando al mismo tiempo las existentes, no sólo en el orden interno de cada país, sino también, en externo, es decir, Derecho Internacional, y es así como Colla⁽¹⁾ refiriéndose al mismo, decía que "la navegación, consuevita por excelencia, es uno de los dominios que se presta más naturalmente al desenvolvimiento o desarrollo del Derecho Internacional, se puede decir sin exageración, que es el principal de las relaciones marítimas que el Derecho de Gentes

(1) op. cit.

ha tomado nacimiento".

"La navigation, cosmopolite par essence, est l'un des domaines qui se prête plus naturellement au développement du droit international. On peut dire, sans exagération, que c'est à propos des relations maritimes que le droit des gens a pris naissance".

Y, para que las legislaciones de los distintos países tengan puntos de contacto, con el fin de poder dirimir más fácilmente, y de la manera más rápida las cuestiones que susciten, ha sido y es necesario recurrir a continuas reuniones, conferencias y congresos, hechos que determinan un mayor acercamiento entre los pueblos.-

-----00000-----

Capítulo 2.-

MUESTRA MARINA MEXICANA.

1).- Situación actual.-

Nosotros no tenemos marina mercante de ultramar; lo que tenemos, es marina de cabotaje (nacional e internacional) que está bastante desarrollada, gracias, a la iniciativa particular.-

Su tráfico se realiza por vía fluvial y marítima, por buques, que en su mayoría (salvo excepciones) son antiguos.-

En estos últimos años, aumentó considerablemente el cabotaje internacional con los naos limítrofes.-

El progreso es lento, debido a una serie de factores que es necesario señalar.

El primero de ellos, ha sido la improvisación y poco interés de parte de todos los gobiernos, o, dicho en otras palabras, el Estado debió haber seguido, desde un principio, una política igual o paralela a la de los ferrocarriles; pero no, ha preferido ayudar de la manera más amplia y benévola a estos últimos, olvidándose por completo de la vía marítima. No debe olvidarse que los S.C.C. son un complemento de la navegación, y que esta última, es el medio o vehículo propiamente dicho del intercambio comercial internacional, ya que los primeros traen de los distintos puntos del territorio los productos, materias primas etc., concentrándolos en uno ó más

puntos, para luego ser embarcados y enviados al exterior y, viceversa.-

El país paga muchos miles de pesos en concepto de fletes, que, como hemos visto en el capítulo anterior, repercuten considerablemente en nuestro balance de pagos, resultando una pérdida inmediata y directa, de un beneficio que se va al extranjero e, indirectamente, porque la existencia de una marina, crearía y desarrollaría una serie de industrias anexas a la misma.-

Nuestra marina tropieza en la actualidad con una serie de trabas e inconvenientes de todo orden, que será indispensable eliminar o atenuar. Posiblemente, el inconveniente mayor de nuestro cabotaje, es, el que se refiere a la cuestión de las tarifas diferenciales ferroviarias, prohibidas por nuestra Ley de Cabotaje, y, que hasta hoy no tuvieron solución alguna, pese a haber sido discutidas y controvertidas en sus aspectos constitucionales por las empresas ferroviarias que sirven el comercio de las provincias del litoral hasta los puntos terminales.-

A esto se agrega, la inclusión del transporte marítimo y fluvial (cabotaje) en la ley de Coordinación de los Transportes, con el agravante de no tener en la Comisión Directiva, ni siquiera un representante de las empresas de transporte por agua. Voy a reproducir el artículo primero de la ley (N. 12.346) para confirmar lo dicho.-

art. 1.- "Créase la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, compuesta por siete miembros, que serán:

- Un presidente, de nacionalidad argentina, nombrado por el Poder Ejecutivo, con acuerdo del Senado, por el término de 4 años, pudiendo ser reelecto, cuya remuneración mensual será de \$ 2.000 moneda nacional;
- El Presidente de la Dirección de Vialidad;
- El Administrador General de los Ferrocarriles del Estado;
- El Prefecto General de Puertos;
- El Director General de los Ferrocarriles de la Nación;
- Un representante de las empresas ferroviarias;
- Un representante de las empresas de transporte automotor;
- Los dos últimos durarán 4 años en.... etc. etc."

Como se habrá podido apreciar, los intereses de los armadores están librados a las decisiones de una comisión formada, en su mayoría, por representantes ferroviarios, que, como es lógico suponer tratarán de favorecer los intereses a ellos confiados; mientras, que los de la marina mercante, están delegados al Prefecto General Marítimo, que al bien, según mi opinión, podrá ser un representante del Estado, óptimo en la fase técnica, no lo será en la económica y menos aún como representante legítimo de los intereses y aspiraciones de los armadores y de la marina mercante, no porque sus dotes personales e intelectuales no estén a la altura de

las circunstancias, sino por las múltiples funciones que tiene como Jefe de una Repartición, la Prefectura Marítima.-

La Comisión Organizadora de la Marina Mercante, se expidió, mediante un interesante informe, sobre la inclusión del transporte por agua al entonces, proyecto de Ley de Coordinación de los Transportes, llegando a las siguientes conclusiones:

"La Comisión opina que corresponde excluir el transporte marítimo y fluvial (cabotaje) en el proyecto despachado por la Honorable Cámara de Diputados sobre la coordinación de los transportes, por ser antieconómico e inconstitucional.-

Antieconómico, porque no está probado que la existencia del transporte acuático haya perjudicado o perjudique al transporte ferroviario y terrestre. Antes bien, por el contrario, su progreso está trabado por la existencia de las tarifas diferenciales ilegales y antieconómicas; porque el problema del transporte fluvial y marítimo no ha sido estudiado integralmente por carencia de estadísticas especiales; porque las condiciones que la ley fija para el establecimiento de servicios marítimos y fluviales solo pueden ser cumplidas por Cias. muy poderosas, destruyendo definitivamente el pequeño cabotaje; porque la ley no ha contemplado el caso del transporte marítimo y fluvial ocasional. En cuanto a su inconstitucionalidad es incontestable como ya lo hemos analizado."

Esta es, en síntesis, la situación real de nuestra marina mercante.-

2).- Creción de una flota mercante; sus motivos.-

Los motivos principales para que nuestro país tenga una marina mercante de ultramar, son los siguientes:

1.- Nuestra situación geográfica y la producción agropecuaria, fuente de riqueza nacional, hace necesario su transporte al exterior en todo tiempo y circunstancia, debiendo asegurarse al mismo tiempo, las importaciones en forma ininterrumpida.-

2.- La posesión de una flota mercante hace que ésta sea : 1) un medio óptimo para expansión comercial y 2) para ensanchar las influencias políticas de un Estado; claro está que la Argentina no debe pensar momentáneamente en este segundo motivo, pero quizá le interese en el futuro.....-

3.- Con la existencia de una marina mercante podríamos defendernos contra todas las potencias marítimas, cuyo único fin es enriquecerse a nuestra costa, por el arraigo de sus intereses; ya, que nuestros puertos están, sin exagerar, inundados de naves extranjeras que se crearon bajo el amparo de nuestras leyes y de nuestra benévola Constitución; porque, si a veces el servicio extranjero es más ventajoso, por otra parte no debe olvidarse, que, esos buques extranjeros vienen a nuestras

playas con regularidad, seguros de encontrar un cargamento completo; además no teniendo marina de ultramar, que les haga la competencia, nos mantienen siempre con fletes altos, aumentándolos, a medida que necesitamos más bodegas para nuestros productos.-

4.- En caso de que llegase a estallar una guerra semejante a la de 1914, ella haría que nuestro comercio de exportación, basado principalmente, como se sabe en cereales y carnes, no se viera perjudicado en aquel entonces, debido a la carencia de bodegas, que hacía imposible el comercio con los neutrales, (tal vez, este sea el motivo principal).-

5.- En tiempo de guerra, podría emplearse para el transporte de material y tropas; es de suponer que estas razones militares, solo poseen valor para aquella parte del tonelaje que pueda tener importancia a los fines de determinadas operaciones de carácter bélico.-

6.- Que evitaríamos ser deudores del extranjero por los fletes pagados a otras marinas, eliminando de esta manera tal rubro del pasivo que pesa considerablemente en el balance de pagos.-

7.- Porque hemos llegado a un grado de desarrollo político - económico - financiero suficiente-mente grande, como para hacer que esa marina mercante se capaz de satisfacer nuestras propias necesidades.-

Sería largo enumerar otros motivos, pero creemos que los expuestos son los principales, y llegamos a la conclusión de que el gobierno, hoy más que nunca, debe encauzar este aspecto de la economía argentina por medio de un plan eficaz de política comercial y económica, evitando cualquier medida aislada, que podría resultar perjudicial o de ningún valor para el país.-

3).- La construcción naval en el país.-

Si damos una rápida ojeada a las actividades de nuestros astilleros, sean éstos oficiales o particulares, vemos que atraviesan por una época de gran actividad y prosperidad, esperándose, que, en un futuro próximo, esta industria se siente completamente, dando buenos frutos, para bien y provecho de la colectividad.-

Fue el Poder Ejecutivo, quien tomó, por así decirlo, la iniciativa de favorecer la industria naval en el país, mandando construir sus unidades a los astilleros nacionales; contribuyendo luego los particulares.-

De todas las construcciones iniciadas o en vías de terminación figura en primer lugar, el buque tanque "Presidente Figueroa Alcorta", de la Y.P.F., construido en los Astilleros Hansen Puccini S.A. (el más

grande de los astilleros particulares).

Entre las construcciones ordenadas por el Ministerio de Marina figuran nueve avisos o rastreadores, para sustituir a los viejos avisos del tipo V, que fueron adquiridos en Alemania en 1922.-

La Dirección de Navegación y Puertos, encargó a los Astilleros Hansen Puccini una chata autopropulsora para carga en el Río Salteado; 2 chatas barreras, a la Cia. Astilleros Caspana; además tiene en construcción en los Astilleros del Río de la Plata una embarcación a motor para 600 toneladas de carga útil, del tipo de chata barrera. Por último, el Departamento de Marina, tiene en construcción en el Arsenal de Puerto Belgrano, un buque petrolero de 1100 ts., destinado al servicio auxiliar de la armada.-

No debemos pasar por alto el decir, que si la marina mercante ha permanecido durante muchos años en retardo, en comparación con otros países de Sud América, la carencia de astilleros fué una de las causas que lo provocaron.-

Para el futuro las perspectivas parecen buenas, ya que el propio P.E. encargará una serie de construcciones más.-

En cuanto a los particulares, (se refiero a los armadores) éstos deberán encarar seriamente la renovación de su material flotante, si de él quieren sacar provecho duradero, ya que, como dije anteriormente,

la gran mayoría de los buques afectados al cabotaje, está en malas condiciones.-

Después de lo expuesto; no sería aventurado afirmar, que las perspectivas de la industria naval en el país, son promisorias.-

4).- Conveniencia de construir en el país o en el extranjero las unidades.

Tal como están en la actualidad nuestros astilleros, creo oportuno y conveniente, que las construcciones navales se realicen en el extranjero.-

En ésta (las construcciones navales) en el país, una industria nueva, que solo puede, por el momento, dedicarse a las reparaciones y construcciones menores.-

Se podrá decir que como industria nueva que es, el Estado le preste su protección, dando al mismo tiempo trabajo a la gente.- Este argumento a primera vista, conviene; pero en realidad no tiene fundamento alguno.-

No puede pretenderse que el Estado gaste millones dentro del país, con el solo objeto de proteger una industria que recién espesa y que hasta el momento no ha llamado la atención del capitalista argentino ni en lo que se refiere a construcciones navales ni, en ninguno de los aspectos de carácter marítimo; además, los astilleros existentes, no tienen siquiera la cuarta

parte de las instalaciones, maquinaria, personal obrero especializado, técnicos, etc. etc., de uno cualquiera de los extranjeros como ser italianos, ingleses, alemanes, franceses, etc..-

Tenemos el ejemplo del Brasil, que tiene astilleros en los que el Estado gastó mucho más dinero que si hubiera adquirido las unidades fuera del país.-

Me parece muy lógica y acertada, la intervención estatal cuando se realiza en momentos, en que una industria nueva, en la que se han gastado muchos millones del capital privado, se ve amenazada a causa de la competencia extranjera o cualquier factor adverso que impida su desarrollo; entonces, esa medida será obra de buena administración y gobierno, pero en nuestro caso es diferente; cualquier ayuda que se le prestare en la actualidad (se refiere a las grandes inversiones, para construir totalmente aquí las unidades), caldría del bolsillo del pueblo para beneficio de unos pocos, que especularían con la situación del cemento; y a la larga, en vez de favorecer la economía general la dañaría, e indirectamente dañaría a la propia industria que se quiere favorecer, porqué tiende a encarecer el uso de los capitales.-

Supongamos ahora por un momento, que en el país existen astilleros más o menos desarrollados y que el Estado lo subvencione; veamos como se adoptará

el criterio de construir aquí o en el extranjero las unidades.-

Sobre la conveniencia de construir aquí o en el extranjero las unidades nos dará idea el costo de un buque construido en una y otra parte.-

Si se adopta el criterio de construir aquí la unidad o unidades y de que el Estado las subvencione, se determinará la diferencia de ambos costos, la cual quedará a cargo del Estado.-

Esta subvención será tanto para el constructor de la nave como para el armador, con la diferencia de que el primero recibe por regla general su parte enseguida; en cambio el armador la recibe en cuotas pequeñas, durante un período determinado de años.-

Pero, volviendo nuevamente a la realidad; pasará mucho tiempo, antes que la Argentina pueda construir sus propias naves mercantes y de guerra; no debemos entusiasmarnos con las pequeñas construcciones que realizamos, llevadas a efecto con singular éxito; ellas deben ser para nosotros, la base de experimentación y estudio para, que en el futuro, la industria del mar descance sobre cimientos bien sólidos y no sobre simples improvisaciones.-

La única ayuda que por el momento el Estado y los particulares pueden darle, es la de encarar las construcciones pequeñas que necesitan y, reparar las ya existentes como así también, la de la futura flota mercante argentina.-

Refiriéndose ahora, al otro argumento: el de dar trabajo a los desocupados, es, según mi entender, un asunto más bien de política social y que no entra en absoluto, en el campo de la política económica, tema que aquí se trata; son muchos los resortes que el gobierno puede tocar, a fin de hacer disminuir la desocupación, pero no tengo porqué ocuparme de ellos.

Resumiendo, diré que soy partidario, de que todas las unidades mercantes se construyan en el extranjero (a la firma que mejores condiciones proponga) y, de que en el país se construyan unidades tales como las que se realizan en la actualidad, tratando de aumentar en forma lenta y paulatina su tonelaje y las inversiones de capitales; y por último, haciendo toda clase de reparaciones.-

5).- Tipo de buques a emplearse.-

Respecto al tipo de buque a emplearse, es algo muy difícil de determinar, debido, a que no se puede conocer con exactitud, sin previo estudio por técnicos especializados en la materia, sobre la conveniencia de un tipo u otro de barco, que deberá ser, la consecuencia del tipo o calidad de la mercadería a transportarse.-

Así por ejemplo, nuestros exportados en general, granos y carnes; e importados artículos manufacturados.-

El problema consiste en saber, cual es el barco que en condiciones más económicas podrá transportar en viaje de ida el grano o la carne en sus bodegas y, a su vez, que de vuelta nos traiga, en esas mismas bodegas, maquinarias, o cualquier otro artículo.-

¿Será preferible tener una flota constituida por barcos exclusivamente graneros unos, frigoríficos otros? ¿O bien, mitad granero y mitad frigorífico; llevando pasajeros o no; su tonelaje? etc. etc..-

He aquí, un problema complejo que debe ser resuelto por peritos en la materia, debiendo estudiarse previamente:

- 1.- El mercado hacia donde van dirigidas las mercaderías;
 - 2.- El tonelaje y clase de mercadería que se llevarán en el viaje de ida;
 - 3.- Id. de vuelta, tratando de que las mismas, no afecten la estructura interna de las bodegas;
 - 4.- Flete a cobrar;
- en fin, una serie de detalles más, de tal manera que el buque, en un viaje redondo, pueda sufragar los gastos de explotación más una cierta ganancia.-

A continuación, voy a resumir el criterio que adopté, a este respecto, la Comisión de Organización de la Marina Mercante, sobre un estudio que le fuera sometido con respecto a la implantación de una línea regular de navegación entre Buenos Aires y costa oriental de África hasta Nueva Orleans.-

El estudio fué realizado, con motivo de la presentación de solicitudes para establecimiento de líneas de vapores, subvencionadas, garantidas o amparadas en cualquier forma desde el punto de vista económico, para hacer navegación comercial entre el sud y el Norte de América; su fecha es de Junio de 1936.-

Tras breves consideraciones sobre el intercambio comercial con los países que ha de recorrer el buque, dice entre otras cosas lo siguiente: "para hacer un ensayo que determine si realmente sería apreciable la influencia de bodega disponible sobre acuel recorrido, sería necesario poner en movimiento elementos capaces de transportar 15.000 toneladas de carga general y 900 de frigorífico al año, en cada sentido.-

Como un ensayo así tiene que ser ejecutado lo mejor posible, para tener valor práctico, se fijará la velocidad horaria normal de traslado en quince millas; las 8.000 millas representan así 23 días de navegación. Si las escalas pueden existir un promedio de tres días para cada una, es decir 33 días, que sumados a los de travesías, forman un total de 56 días para la ida y para la vuelta, vale decir, 112 días por viaje redondo. En un año se puede hacer tres de ellos con un buque en buenas condiciones.-

Anteriormente se determinó la cantidad máxima de carga que se mueve actualmente en cada sentido. La tercera parte de ese máximo absoluto representa

entonces la mayor capacidad deseable para el transporte actual, por cuatrimestre y en cada sentido.-

llegará así a 5.000 toneladas de carga general y 300 de frigorífico, capacidad moderada para un buque mercante.

El ensayo de que se trata puede entonces ser practicado por medio de un solo buque de estas características y de 15 millas de velocidad horaria en el mar".- En otra parte dice: "El buque que reúna las condiciones exigidas tendrá un desplazamiento de 11.000 ts. aproximadamente".-

Como se habrá apreciado, el criterio adoptado por la Comisión con respecto al tipo de buque a emplearse en éste ensayo fué de Cargas Generales.-

No puede dejar pasar, ya que hemos llegado a este punto, las interesantes conclusiones a que arribó la susodicha comisión.-

"De lo expuesto anteriormente se llega a concretar que el costo total de explotación del buque en 13 meses asciende aproximadamente a \$m 1.457.049 y que el producido bruto probable que se obtendrá es de \$m 716.160 es decir, que se prevé un déficit de \$m 740.889 para 3 viajes, o sea a razón de 56.992 pesos mensuales.-

Este déficit en los dos años en que se realizaría la experiencia, importará un total de pesos 1.367.808.-

El problema que entraña el tráfico comercial marítimo, que ha motivado este estudio, tiene aspectos tan interesantes desde el punto de vista de la política panamericana, de la intensificación del intercambio de productos y de la posibilidad de derivar hacia otros mercados más beneficiosos nuestros excedentes de materias primas, que no se titubea en admitir que el Estado afronte pérdidas que puede significar el

experimento de establecer esta línea de navegación, dadas las enseñanzas prácticas que aportará, única forma - por otra parte - de concretar hechos el insistente pedido que se hace a los poderes públicos por parte de los teóricos que encaran el problema en conferencias o trabajos de seminario y a también de los arcadereos y hombres de empresas que acuden a esta Comisión con el mismo objeto".-

-----80000-----

Capítulo 4.-

LA LEY DE CABOTAJE.

1).- Generalidades.-

Uno de los pedios de protección que el Estado dispensa a su marina mercante, es el de reservar la navegación de cabotaje y otros tipos secundarios de transporte, a sus propias naves.-

En la actualidad, esta protección está bastante descuidada en nuestro país por los poderes públicos, que le restan importancia debido, al gran desarrollo de los ferrocarriles.-

El transporte de las mercaderías de un puerto a otro es reducido considerablemente en estos últimos tiempos, debido a que el tráfico se realiza por el riel y el casino, agregándose a esto las tarifas diferenciales que fijan las empresas ferroviarias con reducciones desproporcionadas e inaceptables para los puertos del litoral y de la Prov. de Buenos-Aires y concediendo, además, privilegios excesivos a cargadores determinados.-

Se han realizado estudios a este respecto para ver si las empresas procedían en forma legal o ilegal.-

2).- Antecedentes.-

Los antecedentes de nuestra Ley de Cabotaje se remontan al año 1907, en que el Jefe de la División

Comercio e Industria, Sr. Ricardo Pillado, preparó un anteproyecto de ley de cabotaje que sometió a consideración del Ministro de Agricultura Dr. Eleodoro Lobos, quien se interesó vivamente por el mismo, y al Centro de Cabotaje Argentino, para que formularan las observaciones que creyera convenientes antes de remitirlo al Congreso.-

Al año siguiente, el P.º, envió este proyecto de ley, sometiendo a la sanción del Parlamento la reserva del cabotaje al pabellón nacional.-

Por iniciativa del diputado, Sr. Emilio Mitre, se resolvió que los antecedentes y proyectos fueran estudiados, durante el receso del Congreso, por una comisión especial compuesta por los diputados Sres. Saavedra Lamas, Luro y Meyer Pellegrini.-

En 1909, el centro de cabotaje Argentino hizo llegar a la comisión respectiva de la Cámara de Diputados, una valiosa recopilación de antecedentes, que podían utilizarse como elementos de juicio para el estudio de la Ley de Cabotaje, e hizo traducir un libro del idioma alemán sobre prizas, subvenciones y protección a la marina mercante de todas las naciones, cuyo autor era Alois Senzweiger⁽¹⁾

En el mes de Julio del mismo año, el proyecto fue aprobado por la Honorable Cámara de Diputados; autor y miembro informante fue el Dr. Saavedra Lamas.-

(1) "Las subvenciones a la navegación y su influencia

Llegamos al año 1910; en la sesión del 13 de Agosto, el H. Congreso aprueba la tan censada ley, previo discurso del senador informante, Sr. D. Joaquín V. González; así se llega, entonces, a establecer un privilegio en lo que se refiere a la navegación de cabotaje. La Ley tenía el N 7049.-

El 10 de Febrero del siguiente año, el poder Ejecutivo dió término a su replantación, empezando con ello una nueva era para la Marina Mercante Nacional.-

La ley 7049, fué modificada posteriormente por la N 10.606 de 15 de Febrero de 1919, debido a que existía una serie de incompatibilidades con respecto a las disposiciones de las Ordenanzas de Aduana y el Código de Comercio; con tal motivo, en 1915 se presentó en la Cámara de Diputados un proyecto de modificación cuya aprobación fué aconsejada por la comisión; aprobado por esta Cámara, el proyecto pasó a la de Senadores, que también lo votó favorablemente.-

Esta modificación de la ley anterior, tenía, a pesar de todo, defectos, que fueron señalados por el entonces senador Sr. Leopoldo Velo; radicaba el mal, principalmente, en el artículo 26 que daba intervención a los Ministerios de Hacienda y Agricultura, cuando correspondía en realidad, por los antecedentes sobre el correo, la marina de guerra, las construcciones navales y la economía nacional".- Viena 1905.-

y carácter de la ley, no sólo en la Argentina sino en todos los demás países del mundo que habían reglamentado la navegación de cabotaje, al Ministerio de Marina.-

Este art. 25 rezaba lo siguiente: "Quedan constituidas exclusivamente a la jurisdicción del Ministerio de Agricultura todas las cuestiones de orden administrativo concernientes a la navegación mercante y de cabotaje en sus relaciones con el poder público, así como el régimen del comercio marítimo y fluvial y a la del Ministerio de Hacienda todas aquellas que se relacionen con los intereses fiscales que se hallen bajo su dominio. Ambos departamentos se pondrán de acuerdo siempre que fuere necesario modificar las reglamentaciones existentes o crear otras nuevas".-

Haciendo un breve parentesis, diré que esta anarquía que se observó con respecto a la intervención de varios ministerios en lo que concierne a las diversas manifestaciones de la marina mercante, subsiste aún hoy en día. En realidad, no tenemos un sistema administrativo que se ocupe exclusivamente de esta rama del transporte; sería lógico y urgente la modificación de la Ley de Ministerios, o la creación de uno nuevo, denominado Ministerio de los Transportes, o bien, Sub-secretaría de la Marina Mercante dependiente del Ministerio de Agricultura.-

Continuando con lo que decía respecto a los inconvenientes de la intervención de varios minis-

rios y a la intervención exclusiva del Ministerio de Marina, también cabe señalar, con referencia al registro del navío e hipotecas, que se da intervención al Ministerio de Agricultura, cuando el Código de Comercio dice expresamente que dicho acto ha de efectuarse ante la Escribanía de Marina (arts. 859, Título 1 y art. 1355, Título 15 respectivamente), que depende del Ministerio de Marina.-

El Poder Ejecutivo promulgó la ley 10.606 el 8 de octubre de 1918, vetando el susodicho art. 28; la ley fue reglamentada por decreto de 10 de febrero de 1919, es la que actualmente está en vigor.-

3).- Inconvenientes y necesidad de una reforma.-

La ley 10.606, que se sancionó con el objeto de reformar y ampliar ciertas disposiciones que no estaban comprendidas en la anterior la N 7049, ha sido por su reglamentación, tergiversada muchas veces en la práctica, habiéndose anulado aquel espíritu de protección y liberalidad que tiene en su conjunto y que la hace, buena en el fondo.-

Muchas fueron las instituciones y entidades particulares que hicieron sugerencias para reformarla en forma parcial, destacándose particularmente el Centro de Cabotaje Argentino.-

Es esta vieja institución la que mejor conoce los problemas y males que afectan al cabotaje,

a su ley y, a la marina misma; considero muy interesante el proyecto de reforma que elevó no hace mucho, (en Marzo del 35), a la consideración de la Comisión de Organización de la Marina Mercante, siendo el texto de los arts. reformados y propuestos el siguiente:

TEXTO PROPUESTO (1) .-

Arts. 1,2,3,4,5,6,7,8,9, sin modificar.-

art. 10.-.....Además de las primas para las construcciones navales que resolviera fijar el Estado, todos los materiales, enseres, y combustibles destinados a la construcción, reparación, conservación, uso y consumo de los buques de bandera nacional que el país no produzca en cantidad y calidad suficientes, serán libres de derechos de importación.-

Art. 11.- El libro de bordo será obligatorio solamente para los buques con patente de privilegio o que hagan el cabotaje internacional. Solamente se harán constar en este libro las mercaderías no nacionalizadas, el movimiento de dichas mercaderías, el punto de embarque, marca y número de los bultos, cantidad de éstos de cada marca, nombre de los cargadores y consignatarios, clase porción de las mismas y puerto de destino, debiendo existir a bordo a disposición de las autoridades competentes los siguientes documentos: a) Certificado de arqueo; b) Certificado de navegabilidad; c) Certificado de máquinas y

(1) Lo subrayado, indica la diferencia del art. propuesto con respecto a la ley vigente.-

calderas; d) Patentes de navegación; e) Patentes de privilegio aduanero o postal, si las tuvieran acordadas; f) Los documentos de su carga.-

art. 12.- Sin modificar.-

art. 13.- Los buques de cabotaje nacional no pagarán derechos de entrada, faros, balizas y sanidad, ni de visación consular ni ninguna clase de emolumentos, sean ordinarios o extraordinarios cuando su procedencia sea de puertos nacionales o de países limítrofes.-

art. 14.-.....antes el destacamento del resguardo en cuya jurisdicción se encuentren. Los buques procedentes de países limítrofes sólo tendrán la obligación de documentar las mercaderías extranjeras que conduzcan en la forma que prescriben las Ordenanzas de Aduana, quedando eximidos los mismos de presentar manifiesto de descarga de las mercaderías nacionales que transporten en el mismo viaje, sirviéndole la "Guía de Removido" como único documento para el embarque y desembarque de dicha carga de removido, quedando por consiguiente derogadas todas las disposiciones que a tal objeto establecen las Ordenanzas de Aduana. Todas estas tramitaciones se efectuarán en papel simple como igualmente las solicitudes de construcción de barcos, de inspección de cascos y máquinas, arqueo y matrícula, ante el Departamento Nacional de Higiene por prestación de servicios extraordinarios y por desratización, ante el Departamento de Inmigración, también por

servicios extraordinarios; solicitudes para entrar al dique de carena, para sacar a tierra y bajar barcos al agua, como así también cualquier tramitación que se realice ante las reparticiones públicas relacionadas con la navegación, carga y pasaje.-

art. 15.- sin modificar.-

art.16.- Los buques nacionales de hasta 200 ts. de registro quedan exonerados de los derechos de anclaje y permanencia.-

art. 17 y 18, sin modificar.-

art. 19.- De no ser exonerados los barcos de bandera nacional del pago de estipendio extraordinario convendría modificar este artículo de acuerdo con lo siguiente: El

art. 49 de la Ley 4933 establece que los servicios extraordinarios se paguen por cada noche y por día y por cada empleado que fuera necesario emplear en dichas operaciones. La Aduana por razones de no se alcanzan, ha subdividido en fracciones de tiempo y por decreto del año 1927 el pago de estos servicios, haciéndolos por lo tanto más oneroso. Convendría establecer claramente que sólo debe abonarse un solo servicio por las horas del día y otro por las horas de noche y la mitad del servicio respectivo en caso de que se trabaje medio día, media noche o fracción.

art. 20.-.....ni encomiendas, cualquiera sea su cantidad, los culpables de pasajes entre puertos nacionales podrán ser retirados de abordaje sin pasar por el remolque.-

art. 21.- sin modificar.-

art. 22.- La inspección de las máquinas y calderas de los buques de cabotaje será anual, y deberá ser practicada de oficio.-

art. 23.-.....exclusivamente al tráfico de cargas, como asimismo los de excursiones cuya duración no exceda de 24 horas.-

arts. 24 al 26.- sin modificar.-

art. 27.- los buques de la matrícula nacional en óscurco, previa declaración de los armadores a las autoridades marítimas, pagarán una tercera parte de los derechos de puertos que les correspondan, por todo el tiempo que permanezcan en esa situación. Si los buques permanecieran en reparaciones en astilleros particulares, no pagarán derecho alguno por su permanencia.-

art. 28.- VETADO.-

art. 29.- sin modificar.-

Si se adoptan estas modificaciones propuestas por el Centro de Cabotaje Argentino, creo que se habrán resuelto una serie de dificultades, que hoy traban el libre desenvolvimiento de la navegación fluvial y marítima.-

Capítulo 5.-

EXPLOTACION MARITIMA.

1).- Protección de parte del Estado.-

Para llegar a la formación de una marina mercante o fomentar su grandesa y florecimiento, los Estados se valen de distintos arbitrios, que pueden ser directos o indirectos, a los que también recurren con el objeto de obtener de esa misma marina, un servicio que contribuya a incrementar o aumentar el comercio nacional y a afirmar al mismo tiempo, su propia fuerza política.-

La protección que el Estado dispone a su marina mercante está íntimamente vinculada con la política exterior del país, pues aquella es complemento de ésta.

Con la política protectora, se trata de evitar que las marinas extranjeras, hagan competencia a la nacional, debiendo ésta satisfacer casi exclusivamente las necesidades del transporte dentro del propio país.-

Los Estados que hoy tienen una fuerte marina, lo deben, en gran parte, a la preocupación y esmero constante de sus gobiernos, abocados a protegerla, en desmedro de la competencia extranjera.-

Como ejemplo clásico, tenemos el caso de Inglaterra que, desde los tiempos más antiguos, ha protegido su marina, pudiendo citarse como expresión máxima de dicha protección la famosa "NAVIGATION ACT" de 1651 dada por Cromwell, que aseguraba a la navegación inglesa, la más absoluta hegemonía.-

Francia también practicó esta política de exclusión desde 1793 a 1816; y lo mismo han hecho otros países.-

La protección oficial, como podemos ver, no es cosa nueva, es antigua y tiene su historia; los medios que se emplearon son los mismos de hoy, y si algunos han cambiado de nombre, las bases y argumentos que los sustentan, son idénticos.-

Veamos ahora cuáles son los diferentes modos de protección oficial de la explotación marítima.-

He de hacer una clasificación general, teniendo en cuenta el criterio de varios autores y la práctica usual, comentándola con referencia a aplicación a nuestro país.-

a) Diversas formas.-

Los medios de protección oficial son

Primer grupo.-

- 1).- Clas. de Navegación iniciadas por los holandeses y seguidas más tarde por españoles y portugueses.- Es éste un modo de protección INDIRECTO.-
- 2).- Actos de Navegación y Comercio, sistema muy aplicado por los ingleses.-
- 3).- Factos de Navegación, de uso francés.- Estos dos últimos sistemas son medios DIRECTOS.-

Los tres procesos de protección no tienen cabida en la actualidad y fueron aplicados al comienzo de la navegación comercial.-

Segundo grupo.-

- 4).- Las aberturas de pabellón, medio descubierto y creado por los franceses, como sucedáneo de los convenios. Hoy en día no se aplican, porque provocarían represalias de parte de los otros países contra quienes se quisieran practicar.-

Nosotros NO podríamos aplicarlas en abor-

luto, a pesar de que el sistema seduce por su simplicidad y fácil aplicación (aparente, como la práctica se encarga de demostrarlo) no podríamos hacer de él una realidad. Y digo que no podríamos hacer de él una realidad porque NO TENEMOS MARINA MERCANTE DE ULTIMAR o, en otras palabras, porque nuestra capacidad de transporte marítimo no corresponde al volumen de los negocios que realizamos.-

Este sistema consiste en favorecer el transporte de mercaderías en buques nacionales, mediante una reducción de derechos aduaneros; cobrando un tanto por ciento de más sobre la tarifa ordinaria, por el contrario, cuando son transportadas por un barco extranjero, en cuyo caso, es el consumidor quien paga las sobretasas, las cuales saldrían, entonces, de nuestra propia economía, cuando bien podríamos aplicar dichos recursos al desenvolvimiento de nuestra marina mercante.-

5).- Las subvenciones, pueden ser militares, comerciales y postales.-

La subvención es un contrato entre el Estado y las Cías. de navegación; generalmente se concede a las empresas cuyas líneas hacen un servicio regular de navegación. Se llaman también servicios marítimos subvencionados, pero no servicios marítimos postales, como las propiamente se los denomina a causa del transporte de la correspondencia a ellos confiada.-

La subvención es, hoy por hoy, el mejor y más eficaz sistema de protección a la industria del transporte marítimo.-

Casi sin excepción todos los países lo han practicado y lo practican actualmente.-

Es un medio DIRECTO de protección, dirigido hacia un fin conocido, y no vago como las primas.-

Por su característica de contrato, impone deberes y confiere derechos.-

(Mas adelante, y siempre dentro del mismo capítulo y punto, trataré en particular, la política de ayuda a sus respectivas armadas que los principales Estados realizan.)

Estudieemos ahora cada una de las tres especies en que se dividen las subvenciones, es decir: militares, comerciales y postales.-

subvenciones militares.-

Estas subvenciones se establecían cuando el Estado tenía necesidad de poseer buques rápidos, que servían en tiempo de guerra como cruceros auxiliares; a tal efecto, se imponía a la^o las Cias. subvencionadas, la posesión de buques de gran velocidad y radio de acción, con una construcción interna dividida en una serie de compartimentos, que tuvieran gran resistencia, en fin, la obligación de llenar una serie de detalles que estaban especificados en el contrato de subvención.-

Sabiendo en que, en los buques, las grandes velocidades cuestan mucho dinero; el Estado, entonces, respondía por ese exceso de gasto sobre el que originaba la velocidad normal que el buque hubiera desplazado durante el ^o viaje.-

Acabo de decir que las subvenciones militares se establecían, y no se establecen debido a que en la actualidad ha caído en desuso este sistema, desalojado por los grandes perfeccionamientos de las máquinas y materiales de combate naval.-

Los primeros en señalar sus fallas fueron los más competentes en materia de marina de guerra; los almirantazgos de los diversos países; pasando la marina mercante a ser, como en la actualidad, la fuerza diplomática auxiliar o, en otras palabras, un elemento complementario de la marina de guerra.-

Confirmando lo dicho, Alois Schweiger, en su libro "Las subvenciones a la navegación"⁽¹⁾ dice que el Almirante inglés Lord Beresford, se expresó ante la comisión parlamentaria, sobre el empleo de buques mercantes en servicio de guerra, con las siguientes palabras:

"Los buques mercantes, durante una guerra, sólo son útiles:

- 1).- Para el servicio de reconocimiento;
- 2).- Para el mantenimiento de las comunicaciones entre una flota y otra;
- 3).- Para el transporte de víveres.-"

En otra parte de su libro, Alois Schweiger expone las exigencias de los almirantazgos en materia de subvenciones oficiales a las Cias. de navegación. Las exigencias son seis, a saber:

- 1).- Obligaciones de las Cias. de poner los buques a disposición del Estado, en el caso de una movilización.-
- 2).- Nacionalidad de la tripulación, de la administración y de los propietarios del buque.-
- 3).- Control del Gobierno sobre la venta de los buques.-
- 4).- Exigencias en la construcción de los buques.-

(1) Alois Schweiger.- "Las subvenciones a la navegación y su influencia sobre el comercio, la marina de guerra, las construcciones navales y la economía nacional". Viena 1935.- Traducido en Buenos-Aires en 1939.-

5).- Ventajas en los viajes para los empleados del Estado.-

6).- Rapidez en relación al empleo de los buques en caso de guerra.-

Ⓢ Como ya se dijo, las subvenciones militares cayeron en desuso por los motivos ya expuestos y en la actualidad no tienen razón de ser.-

Subvención comercial.-

Esta subvención se dá para favorecer el desenvolvimiento comercial de una zona que todavía no tiene un gran volúmen de negocios y cuyo tráfico es irregular.

Se acuerda también esta clase de subvenciones, a aquellas líneas que forzosamente deben existir, por causas o intereses políticos, razones administrativas o comerciales, en fin, a líneas regulares, la responsabilidad de cuya explotación no asumiría por sí solo ningún armador, a causa de la poca ganancia y de la escasa probabilidad de cubrir los gastos del viaje.-

Se aplica también para proteger el comercio de artículos y productos de poco costo; Inglaterra la utilizó para favorecer la exportación de frutas de las Indias Occidentales.-

Hay autores que consideran que las tarifas combinadas empleadas por Alemania, son un disfraz ingenioso de la subvención comercial.-

En resumen, diré que la subvención es el medio de convertir en remunerativa una línea, de desarrollar el tráfico de intercambio y, por último, de propender el prestigio del Estado y del comercio nacional.-

Cuando nosotros tengamos nuestra propia marina mercante, el Estado no debe olvidarse de ayudarla por este medio tan eficaz y poderoso; además, en un país

joven como el nuestro, con regiones de grandes posibilidades económicas, que tardarán en desarrollarse y desenvolverse convenientemente si no cuentan con el amparo de los poderes públicos, la subvención será una necesidad.-

Subvención Postal.-

La subvención postal propiamente dicha, consiste exclusivamente en el pago del transporte de la correspondencia a empresas que tienen la concesión de parte del Estado.-

Así aplicada, la subvención solo podía prestar un servicio relativo, ya que protegía la navegación de los paquetes, sin beneficio para la navegación comercial comun.-

La subvención postal, tal como se aplica en la actualidad, resulta un medio de protección muy importante. Los Estados al acordar esta clase de subvención a las Cias. las obligan a firmar un contrato, por el cual se mantienen las comunicaciones en forma periódica, debiendo realizarse los viajes en un tiempo determinado; las cláusulas principales son entonces: Velocidad y periodicidad, aparte de otras, como ser: número de escalas, la permanencia en ellas, etc. etc.-

Las características de esta subvención han hecho que fuera la manera más generalmente usada para amparar a la marina comercial.-

Determinación del valor de la subvención.-

Voy a considerar únicamente la subvención comercial y postal, excluyendo la militar, por dos causas: primero, porque ha caído en desuso y, segundo, porque en el tema de esta Tesis no tiene cabida por no ser de carácter económico.-

Al acordársele a una empresa de navegación la subvención comercial, ésta debe cobrar para el transporte un flete, cuya suma deberá ser módica a fin de poder proteger una industria o, desarrollar y desenvolver una zona determinada del país, como ya se ha visto.-

Como lógica consecuencia de ese flete barato que la Cia. está obligada a cobrar, el volumen de los negocios aumentan y al aumentar, comienza a afluir carga para su transporte.-

Este volumen de negocios y este número de carga, produce a la Cia. naviera o empresa, una determinada cantidad de renta, que deberá alcanzar a pagar los intereses del capital y su amortización, aparte de otros gastos. En el caso de que esta renta no llegara a cubrir todas estas obligaciones, el Estado, por medio de la subvención, hace frente a la misma.-

Quiere decir, que el valor de la subvención será variable y en función del volumen de carga a transportarse; mayor carga, menor subvención; y, por el contrario menor carga, mayor subvención.-

En el caso de las subvenciones postales, el cálculo no es tan fácil como el anterior, debido a que en la determinación de su valor hay que tener en cuenta, no solo la cantidad de correspondencia a transportarse, sino también las necesidades administrativas e intereses políticos.-

Si ahora unimos el carácter comercial de la subvención y el interés político (al decir así me refiero a política expansionista, como de Alemania antes de la guerra, con sus colonias e Italia en la actualidad) el valor de la subvención se calculará de acuerdo a los intereses que entran en juego.-

En conclusión, cualquiera de estos grupos en que se divide la subvención, aplicada de una manera metódica y racional, previo un profundo estudio del ambiente local, favorece el perfecto desarrollo y desenvolvimiento de la marina mercante, reduciendo considerablemente los gastos y evitando los superfluos; hace aumentar el volumen de los negocios en general, que es la consecuencia del flete barato, dándoles de esta manera mayor vida.-

Además, por ser la subvención un contrato, sus cláusulas obedecen a un fin determinado y deben ser respetadas por las partes; de ahí, pues, su gran superioridad con respecto a todas las otras medidas de protección.

Pasemos ahora a:

6).- El libre cambio, dividido en: absoluto y condicional.-

El libre cambio absoluto consiste en dejar entrar y salir libremente en el país casi todos los artículos y productos que sean necesarios a su existencia. En otras palabras, abolir todas las prohibiciones y restricciones que pesan sobre el comercio, como así también, destruir monopolios y privilegios de cualquier naturaleza, beneficiando a la población y abaratando de esta manera la vida.-

El librecambio absoluto fué practicado exclusivamente en Inglaterra, que lo adoptó en materia de política comercial.-

La gran expansión del comercio inglés, exigía la abolición de toda clase de restricciones comerciales, para obtener de los otros países, por reciprocidad y por ejemplo, la supresión de las restricciones a las importaciones inglesas.- (1)

(1) Paranaguá O.- "Politique Commerciale Internationale". Paris. 1930.-

Pero la aplicación de los principios de este movimiento esencialmente económico, bien pronto se vio lesionado por las continuas infracciones, perdiendo más tarde el "ideal" de sistema económico.-

Lógico es suponer, que no podemos hablar hoy del libre cambio absoluto y menos aún tratar de implantarlo; este sistema pertenece a la historia y muy lejos está el día, en que este proceso llegue a imperar nuevamente, no solo en la Argentina, sino en todo el mundo, ya que es el sistema ideal por excelencia.-

El libre cambio absoluto, que vino siendo practicado en Inglaterra, no fué adecuado a ningún otro país, debido a que éste(último) sistema solo sirve para aquellos, que esencialmente industriales y que no producen los productos agrícolas, imprescindibles para la subsistencia de la población.-

El libre cambio condicional está aún a tenor en vigor en casi todos los países para los artículos necesarios a la navegación y su industria. Consiste en la exención de impuestos a la importación de los artículos indispensables a la navegación e industrias navales.-

Hay autores que interpretan este sistema como a la libre franquicia de aquellos artículos que no hay similar en el país.-

Sea como fuere, el sistema ha sido aplicado y se aplica actualmente en casi todos los países, incluso en la Argentina, dando buenos resultados.-

7).- Las Prisas.-

Otro método de protección consiste en otorgar prisas a la navegación a los buques, sean éstos de

construcción nacional o extranjera.-

Consiste en pasar a los armadores, por un período de tiempo más o menos largo, una prima que es proporcional al tonelaje del buque y a las millas recorridas.

Francia fué el primer país que adoptó el sistema, sus datos del año 1881, siguiéndole luego; Italia, Australia, Japón y algunos otros países más.-

Por la ley francesa de 1881, se favorecía solamente a la navegación mayor, puesto que se establecían primas para los buques de gran tonelaje; posteriormente, en 1893, la ley se modificó, extendiendo las primas al cabotaje internacional y al cabotaje nacional.-

Tanto Francia, como otros países que siguieron con el sistema, gastaron mucho dinero, sin un beneficio realmente efectivo; muy a menudo los buques recorrían los océanos con lastre, porque la prima cobrada, compensaba con creces los gastos de ejercicio.-

Las primas, que teóricamente parecían ser el proceso más conveniente para la industria del transporte marítimo, no resultaron así en la práctica. Casi todos los autores las consideran como un método arbitrario, y lo son en realidad; la prueba está en que cuando el armador se siente perfectamente protegido por el seguro recibido, no se preocupa en contraer responsabilidades nuevas, ya que con las mismas, vería destruir el éxito alcanzado en forma tan fácil.-

El mal radica, precisamente, en que no obliga ni al armador ni al constructor, ya que aceptan o rechazan con toda libertad el régimen creado por la ley de primas y esto, para ambos, es una evidente ventaja, puesto que aprovechan la situación si les conviene, y si

por el contrario no les resulta ventajosa, no recurren a ella, continuando con el negocio en la forma habitual.-

La prima podría ser eficaz, cuando la suya otorgada fuera muy grande, prescindiendo en absoluto del factor tiempo; de esta manera se tendría grandes empresas de navegación, dotadas de veloces y excelentes buques, como así también, grandes astilleros, usinas, oficinas etc. etc., todo a costa de la prodigalidad oficial.-

Pero como quienes dirigen los destinos de la Nación no pueden disponer del dinero del pueblo, sin su consentimiento, para beneficiar a unos pocos, la fórmula fracasará.-

El desenvolvimiento de la marina francesa, que fué la primera en poner en práctica el sistema de primas en gran escala, con los grandes sacrificios que acarrea a las finanzas públicas, invalida que ese procedimiento de protección se mantuviera.-

No creo que este sistema sea el medio más aconsejable para sostener y desenvolver a nuestra futura marina mercante, como tampoco a la actual marina de cabotaje; porque si para la primera es indispensable, para la segunda resulta una verdadera barbaridad, principalmente cuando ésta navegación es reservada y ya está garantida por un privilegio.-

Más adelante, al tratar de la política de ayuda de los principales países, se podrá apreciar que casi ninguno de ellos ha recurrido al sistema de primas, sino, a las subvenciones, que son más eficaces y más positivas y no inciertas como el procedimiento que tratamos.-

Por lo tanto, nuestro gobierno no deberá

apelar nunca a este régimen de ayuda por resultar poco conveniente a los intereses y bienestar del país.-

2).- Tarifas preferenciales y derechos diferenciales.-

El sistema de tarifas preferenciales, seguido por Alemania y el de los derechos diferenciales, revisten bastante importancia. Se trata de un proceso de protección INDIRECTO, en base al cual se conceden facilidades a las mercaderías a transportarse a condición, de que sean embarcadas o que hayan sido desembarcadas de buques nacionales.-

El sistema de tarifas preferenciales tiende a cargar al Estado, empresario de los ferrocarriles y, a la generalidad de la población, la diferencia entre la tarifa normal y la de favor, determinando a la marina nacional una situación de privilegio, que será tanto mayor, cuanto más grande es tal diferencia.- Hay que observar que una parte de esta diferencia, constituye una verdadera prima a la exportación, que el buque absorbe en forma íntegra; esto hace que el exportador nohalle ninguna conveniencia en servirse de un buque nacional antes que un buque extranjero.-

El sistema rinde su efecto máximo cuando se llega a la copilación de tarifas acumulativas de transporte por tierra y mar, como así también cuando el Estado que lo practica, alienta grandes corrientes de exportación.-

Así lo hemos podido ver en Alemania, antes de la guerra de 1914, cuando aún tenía sus colonias, que, por medio de las tarifas preferenciales a favor de la "Levant Line" y de la "East African Line", ha logrado

crear dos potentes organismos de expansión comercial y colonial, asegurando a estas vías, un tráfico copioso y constante. - (1).

En ningún otro país, el empleo de esta tarifa pudo ser llevado con tanta perfección como la que alcanzó en su país de origen; el sistema debe ser perfecto para que logre un entero éxito, a los efectos de beneficiar a la navegación. -

Respecto a la aplicación en nuestro país, no lo creo conveniente por dos razones: 1.- Por la situación actual que atraviesa el mundo con respecto a la política económica adoptada por todos los gobiernos; y 2.- porque nuestro comercio de exportación está basado en productos agropecuarios, y este sistema se adapta más a los países que producen artículos manufacturados es decir, a los países industriales, cuyo comercio se realiza en forma directa entre los fabricantes y los vendedores en los centros de consumo. -

Pasemos ahora a los derechos diferenciales, que son, un residuo del viejo mercantilismo marítimo, que prohibía en algunos casos la importación de mercancía sobre buques extranjeros o la exportación o transporte de la misma entre una colonia y la otra. -

Esto nos trae enseguida a la memoria, la famosa Acta de Navegación de 1651, que fue votada por el Long Parliament en tiempo de Cromwell. -

Paraguay, (2) al referirse a las restricciones y prohibiciones contra el comercio y las marinas extranjeras

(1) Corbino E. - Economía del Transporte Marítimo.

(2) Paraguay O. - op. cit.

dice que "el establecimiento sistemático de la política comercial de Inglaterra con privilegios y con restricciones, tenía ante todo en vista el desarrollo de su marina mercante perjudicada por la concurrencia de la marina holandesa.- El transporte de las principales mercaderías europeas importadas por Inglaterra y especificadas en una lista (Enumerated Goods) solo podía ser realizado por barcos ingleses y el transporte de las otras mercaderías no enumeradas, debía ser hecho, ya fuera por los barcos ingleses, ya por los barcos del país de origen de las mercaderías importadas (art. 8 de la misma ley). La importación de mercaderías de los depósitos extranjeros estaba prohibida, vale decir que las mercaderías debían ser directamente importadas por los barcos ingleses se hallaban gravadas con derechos de importación menos elevados que aquellas que eran transportadas por los navios extranjeros (art. 9 y Act of Tonnage, s.1).- La navegación de cabotaje constituía un monopolio de la marina mercante inglesa (art. 6)".-

La prohibición de importar mercaderías sobre buques extranjeros equivale, por un determinado período de tiempo, a un verdadero derecho de exportación cobrado al arador, el cual podrá pedir un precio mucho mayor, que el que hubiera podido sin reserva, precisamente, porque la oferta de buques nacionales listos para efectuar dicho transporte, podría ser tal vez muy pequeña en comparación de la demanda.-

De la misma manera, una reserva de la exportación de mercaderías a los buques nacionales sería perjudicial a la exportación, por cuanto, el exportador debería estar subordinado a la del armador.-

El florecimiento de una marina mercante debe venir de por sí, por el espíritu de empresa de los armadores, por su buena administración, por la habilidad de los capitanes y por la bondad del buque.-

Si llegáramos a implantar este sistema en el país, provocaría represalias; por lo tanto no sirve.-

Por otra parte, ha sido deshecho en casi todas las legislaciones de carácter protector.-

9).- Reducción de Costos.-

Consiste en una disminución de los impuestos, tasas, sellos, embargos, etc.; en realidad, no es un medio de protección propiamente dicho, sino un recurso, ya que el Estado no debe sobrecargar a sus industrias con exigencias onerosas, y menos aún a la de transporte, que es la industria base de todas las demás.-

Es deber de todo buen gobierno, disminuir todo cuanto pueda ser cobrado oficialmente a título de impuesto, ya que todos sabemos que sin un transporte fácil, cómodo, barato y regular, ningún país podrá desenvolverse convenientemente.-

Ciertas dificultades al respecto se encuentran en nuestra marina de cabotaje, que debe soportar

una serie de cargas que impliquen un perfecto desenvolvimiento.-

A tal efecto, El Centro de Cabotaje Argentino gestiona ante las reparticiones públicas, la discontinuación de tales cargas al cabotaje nacional.-

Esta institución pidió, entre otras cosas: supresión del uso del papel sellado que se exige actualmente en todas aquellas operaciones vinculadas con el cabotaje nacional (interpretación del art. 14 de la Ley 12.606).- supresión del pago del servicio extraordinario a los guardas en los puertos, tengan o no servicio permanente, para los vapores postales, en concordancia con el art. 104 del Decreto Reglamentario de la Ley 4933 y 150 del Decreto Reglamentario de la Ley 11.281 y disposiciones del S.D. de 14 de julio de 1914; Determinar un tipo de suabio fijo y razonable para el pago a los señores Cónsules por los servicios extraordinarios que prestan a los barcos de bandera nacional en puertos extranjeros.-

Como se vé, el pedido del Centro de Cabotaje Argentino, que es la institución que reúne la mayor parte de las empresas de transporte por agua, es justo, esperando una pronta solución del problema de parte del Gobierno.-

En resumen, podemos decir que este sistema tiene un valor relativo, ya que su influencia no tiene intensidad para estimular el transporte, y que tampoco lo auxilia ni lo apara.-

10).- Los empréstitos.-

Atribúyese su origen a Rusia, a donde su aplicación fue mediocre.-

Consisten, como su nombre lo indica, en el adelanto de un determinado capital, para la adquisición de material flotante que es dado en garantía al propio Estado, el cual, a su vez, recibe un interés muy bajo sobre el capital prestado y una amortización insignificante en proporción al capital, de ganancias líquidas de la explotación de los servicios.-

Es un medio de protección BI-FOTO, de participación oficial en la industria de la navegación.-

El mecanismo del empréstito consiste en lo siguiente: se elabora un contrato denominado contrato de empréstito entre el Estado y la Cía. naviera, quienes fijaran debidamente en el mismo, la situación que van a crear y servir.-

Al principio el empréstito es hecho sin interés y sin amortización, durante un período de tiempo que varía conforme a la combinación hecha en el contrato; luego, hay un período en que el interés es pagado, pero sin la amortización del capital y, finalmente, el régimen del pago de interés y amortización.-

Es regla general que los intereses se comenzarán a percibir, cuando el capital empleado es puesto en movimiento.-

Para que el Estado tenga mayor garantía por el capital dado en préstamo, los fondos técnicos de reparación y renovación de materiales y, las reservas técnicas, se calcularán con porcentajes mayores que los normales.-

En Inglaterra se lo ha practicado, a pesar de existir un régimen muy desarrollado del crédito marítimo.-

Hay autores que critican el sistema; otros en cambio, lo encuentran de gran utilidad.-

Los primeros dicen que esta política proteccionista seguida por el Estado no trae mayormente beneficio alguno; dicen, que no entienden qué beneficio rinde al país, una distribución de capitales entre las varias industrias, reguladas, no ya por el principio de su efectivo rendimiento, sino porque el Estado interviene y les presta su ayuda en dinero.-

Me parece lógica y exacta tal afirmación, porque cuando el Estado presta dinero en la forma en que lo hecha visto, recién es reembolsable después de muchos años, debiendo la colectividad soportar la carga, para beneficiar, en realidad, a unos pocos; y no hablémos de una posible culpa de la empresa a la que se otorgó el préstamo.-

Se podrá decir, en este último caso planteado, que el Estado no pierde, debido a la garantía del material flotante; siempre perderá, sin embargo planteándosele esta alternativa; 1.- vender todo el material;

todos sabemos que un objeto que costó 10 se venderá por 6 ó 5; y en este caso sucedería lo mismo.-

2.- que el estado continúe con los servicios por su propia cuenta; bien sabemos lo que significa el Estado comerciante, más aún, en la industria del transporte marítimo, que es una industria diferente de todas las demás por su característica y naturaleza especial. En los dos casos, como se ve, saldría perdiendo.- Veamos ahora los que sostienen lo contrario.-

Estos dicen que los empréstitos constituyen un procedimiento muy aconsejable de protección y apoyo para las marinas mercantes que comienzan, o bien, para aquellos servicios que demanden mucho capital pero que no ofrecen seguridades de ganancia inmediata, pero que son indispensables para la seguridad militar del país; dicen además, que es el medio más positivo que posee un país para crear una industria, que como la de la navegación es imprescindible a su vida de nación independiente y que no cuentan con las facilidades del crédito bancario.-

Estos argumentos son convincentes; en los países en que se aplicó el sistema did, en general, buenos resultados. Pueden dar malos resultados, o por lo menos, muy poco beneficioso, en aquellos países que ya tienen una marina mercante constituida desde mucho tiempo atrás y, así vemos que en Italia, el sistema prosperó muy poco.-

Si quisiéramos emplear nosotros este sistema, para crear la flota de ultramar, se presentaría esta dilema; ¿está en condiciones el país para realizar tan alta

operación financiera, adelantando varios millones de pesos a una empresa o empresas de navegación ?- Yo creo que NO.- No estamos en condiciones de hacerlo, por más que tengamos nuestra balanza comercial favorable; sería muy aventurado exponer sumas tan considerables, ya que la ayuda debe ser positiva o de lo contrario no haría.-

Además, me parece que si los capitales no afluyen espontáneamente a un determinado empleo, es porque encuentran colocación más remunerativa, y al argentino no le interesan las cosas del mar sino las de la tierra, de donde con menos trabajo sacan más provecho; entonces, el Estado no tiene porqué adelantar nada, sino que debe buscar un sistema que interese a esos capitales para hacerlos trabajar con provecho para la colectividad en general.-

Llegamos a la conclusión, de que la marina mercante debe tener el concurso financiero del Estado, quien ha de escoger el sistema o medio, que menos le cueste y que más pueda beneficiarla.-

De todos los sistemas de protección que hecha visto, creo que el más conveniente es el del empleo de las subvenciones por las razones ya expuestas; pero, eso no quita de que se haga uso de los otros según, siempre que su aplicación fuere necesaria y posible.-

El Estado tiene el deber de auxiliar la marina mercante, evitando su oficialización, porque de esta manera se tornaría gravosa para la colectividad y

sin ningún beneficio.-

La mejor política de la marina mercante nacional, será la adopción de cualquiera de estos sistemas, aplicados en la forma más conveniente, de acuerdo a las circunstancias y la oportunidad.-

2).- Política naviera de los principales países.-

Hay autores, que hacen distinción entre marina protegida y marina libre. Yo creo que en la actualidad no puede hablarse de marina libre, es decir, marina que no tiene ninguna ayuda del Estado. Se dice que en Inglaterra, las Cias. no reciben ningún apoyo financiero de parte del gobierno; puede ser cierto; otros en cambio afirman que la protegen en forma oculta.-

Por lo pronto, Gran Bretaña ha sentido, como lo sintieron los demás países, la reducción que desde 1929 experimentó el comercio marítimo; pero viendo la competencia de las marinas extranjeras fuertemente protegidas con prima y subsidios, competencia que fué calificada por el Ministro Runciman, en su exposición en la Cámara de los Comunes el 3 de Julio del 34, de "lucha desigual o desleal", puesto que se alimentaba de subvenciones públicas y no exclusivamente del tráfico; el gobierno anunció que pediría la legislación necesaria para disponer de la suma de £ 2.000.000, con el fin de subvencionar exclusivamente a los armadores británicos de barcos "tramps", ya que los otros, o sea los de tráfico

regular, tienen suficientes recursos para evitar toda concurrencia, debido a las conferencias de fletes. Este experimento le resultó a Inglaterra bastante caro.-

Gran Bretaña en la actualidad renueva su flota, proveyéndola de mejoras importantes, no sólo en el diseño sino también en la propulsión; además acordará ayuda oficial a los armadores que quieran renovar su flota, a fin de eliminar buques antiguos y tener así una eficiencia máxima en esta clase de transportes.-

De acuerdo con los datos estadísticos publicados por el "Lloyd's Register Shipping", el 30 de Junio del corriente año (1937) se estaban construyendo en Gran Bretaña e Irlanda 285 buques mercantes, con un total de 1.199.937 ts., es decir 351.241 ts. más que en la misma fecha del año 1936.-

Los buques mercantes en construcción en todo el mundo, representan, 2.882.860 ts., de los que el 41,6% se construye en Gran Bretaña e Irlanda, y el 58,4% en el extranjero. Estas últimas dos cifras evitan todo comentario.-

Tanto en Europa como en América y Australia, la ayuda de parte del Estado es realizada en forma más o menos intensa, siendo típicos los casos de Francia, Alemania, Italia y los E.U.. Veamos ahora, en que consiste esta ayuda; empezamos por:

FRANCIA.-

Francia, en la actualidad, subvenciona

su marina, no solamente la que realiza el tráfico internacional, sino también con sus colonias y el de cabotaje; estos dos últimos con montos más pequeños.-

En el año 1933, la subvención en efectivo fué de 353 millones de francos⁽¹⁾. Además, en estos últimos tiempos dictáronse una serie de leyes y decretos, siendo una de las más importantes, la del 13 de Julio de 1934; ley que creaba medidas de protección a la marina mercante. Tercera luego la ley sobre crédito marítimo, que fué prorrogada hasta el 1 de abril de este año (1937). Otra ley que fué prorrogada hasta fines del 37 es la de ayuda al armador libre o Ley Tasso, en la que su funcionamiento permitió el abono de 93 millones en 1936.-

Por otra parte, una ley del 27 de Agosto de 1936, ha puesto a cargo del Estado, el suplemento de gastos impuestos al armador por las nuevas leyes sociales, lo que implica la concesión, para 1936, de un crédito de 110 millones.-

Estas leyes y estas cifras, nos enseñan la constante preocupación que el gobierno francés tiene para con su marina mercante.-

ALEMÁNIA.-

Alemania fué, posiblemente, uno de los países que más sufrió los efectos de la crisis pasada, debiendo el gobierno, tomar medidas para contrarrestarla; como así también, descentralizar a las grandes Cias. navieras.-

El "Boletín del Archivo de Economía Mundial

(1) Fabry G. "De L'Intervention directe de L'Etat dans les Compagnies de Navigation Maritime".- Paris 1934.-

de Hamburgo⁽¹⁾ dice, en lo que se refiere a las medidas tomadas contra la crisis, lo siguiente:

"Si bien el gobierno alemán es, por principio, enemigo de las subvenciones del Estado, se vio precisado, por las circunstancias (de la crisis pasada), a poner a disposición de la navegación alemana un subsidio de compensación monetaria, para salvarla de la ruina completa. Es cierto que este subsidio no basta para cubrir la diferencia existente entre los gastos propios de la navegación comercial extranjera, pero, si se intenta calificar de subvenciones las medidas de auxilio en favor de la navegación alemana, es preciso señalarla tan solo como subsidios de crisis o para conservar las bases de su existencia. Tan pronto como vuelva a reinar un orden normal en los dominios de la economía, Alemania renunciará a cualquier clase de apoyo por parte del Estado".- Con respecto a la descentralización de las grandes Cias. navieras, el mismo Goleatin dice: "De mucho cuidado para el gobierno del Reich ha sido la excesiva concentración de las principales Cias. navieras, provocada en los años pasados, principalmente por lo grandes bancos, la Union Nipag-Lloyd controlaba, en 1932, con 2,6 millones de toneladas de registro bruto, más del 60% de la marina mercante alemana. En cuanto a la concentración de la navegación, Alemania marchaba a la cabeza de todos los países. Además de las dos grandes Cias. navieras Nipag-Lloyd, con sus poderosas

redes de líneas hacia todos los puertos del globo, había en Alemania varias otras sociedades navieras completamente independientes, que hacían el servicio ultramarino como armadores especialistas. Casi todas estas empresas, como la Cia. Hamburgo-Sudamericana, Fosco, Germano-Australiana, Hansa de Bremen, las líneas Woermann y del Africa Oriental Alemana, han sido prácticamente absorbidas por la Union Hapag-Lloyd. Además el Lloyd Norte Aleman se había impuesto también con éxito en las líneas auxiliares europeas. Pero, lo decisivo en cualquier empresa es el individuo. Esto reza también para la navegación, por lo cual el Gobierno rehusa terminantemente estatificarla. De ahí que fuese necesario llevar a efecto una descentralización dentro de la Union Hapag-Lloyd. Este proceso se efectuó primero en el tráfico europeo, como queda comprobado por la casa armadora "Argo Soc. An.", la Cia. de Vapores Neptun y la casa armadora Matthiesresederel S.A., la Cia. Hamburgo Sudamericana administra ahora todo el negocio de la costa oriental sudamericana. Un arreglo parecido tendrá lugar también en el negocio del Africa y del Levante. Ya a principios de 1934 fué creada la comunidad del Atlánticoseptentrional Hapag-Lloyd. Actualmente se está sometiendo a un minucioso examen del Derecho Marítimo, es decir también en lo que a las relaciones recíprocas de armadores y marinos se refiere, con el fin de conseguir así un arreglo ecuatativo de las condiciones de trabajo.

(1) "Mitteilungen des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs". - Hamburgo Nov. de 1934. -

ITALIA.-

En Italia, desde 1916, existía una entidad denominada "Consortio para subvencionar entidades industriales" que se ocupaba también de la marina mercante.-

Posteriormente, se dicta un decreto-ley con fecha Julio de 1928, creando en Roma el Instituto de Crédito Naval; más tarde, en el mismo año, Diciembre 25, el decreto-ley anterior se convierte en Ley.-

La creación del Instituto de Crédito Naval, tenía por objeto, al igual que el anterior, ayudar a las Cías. privadas de navegación por medio de subvenciones.- La forma de operar de estas dos entidades consistía en acordar créditos para construcciones nuevas a las diversas empresas, garantizados con hipotecas navales.-

En 1931, el Instituto publica su primer balance, con una utilidad de liras 5,789.765; gastos generales, 85.850; gastos de administración, 72.900 y liras 387.500.000 en concepto de préstamos acordados.- Estas operaciones se amortizaban en 15 años con una cuota de 6,80% que corresponde a la emisión de títulos del Instituto. Por otro lado, el Estado contribuye con el 2,50% de interés anual por las sumas entregadas como prima. (1)

Como el Instituto no pudo por sí solo hacer frente a todos los préstamos solicitados, tuvo que recurrir en parte, al "Consortio para subvenciones sobre

valores industriales", a la "Caja Nacional de Seguros Sociales" y a la "Caja de Inválidos de la Marina Mercante".

Además de los préstamos acordados, los Clus. de navegación recibieron en carácter de subvención en el año 1933 la suma de 331.400.000 liras. (1)

Por último, hablando de lo más reciente, y teniendo en cuenta los datos que suministran los diarios en su información cablegráfica y lo que dice la Revue Politique et Parlementaire de este año (1937); el gobierno italiano dicta un decreto ley con fecha 5 de Diciembre de 1936, haciendo una refundición de Clus. de gran envergadura.-

Mediante la intervención de un "holding" con un capital de 900 millones de liras, llamado "Sociedad Financiera Marítima" o "FIMMARE", constituido bajo la égida del "Instituto de Reconstrucción Industrial" (IRI) van a proceder a su reorganización las siguientes compañías:

- 1.- LA ITALIA, con asiento en Génova, con un capital de 500 millones de liras; líneas hacia América; 36 barcos y 468.449 toneladas.-
- 2.- EL LLOYD TRIESTINO, con asiento en Trieste, con un capital de 300 millones de liras; líneas hacia África, Asia y Australia, con 59 barcos y 443.388 toneladas.-
- 3.- LA TIRRENIA, con asiento en Nápoles, con un capital

(1) Fabry C. op. cit.

de 150 millones de liras; líneas hacia el Africa del Norte y el Mediterraneo Occidental, con 54 barcos y 158.956 toneladas.-

4.- La ASIATICA, con asiento en Venecia, con un capital de 150 millones de liras; líneas por el Adriatico y el Mediterraneo Oriental, con 39 barcos y 136.261 ts.-

Los 900 millones de liras con que opera la RINA, son obtenidos mediante una emisión pública de títulos, al 4% de interés y un plazo de 20 años.- Al mismo tiempo, deberá ponerse en obra un gran programa de construcciones navales, cuyo monto asciende a la crecida suma de mil millones de liras, en el corto plazo de 6 años.-

Las subvenciones consagradas en 1936 fueron de 300 millones de liras, repartidas entre constructores y armadores.-

Con el breve y sintético panorama que acabo de exponer, puede apreciarse la importancia que el gobierno italiano da a su marina, protegiéndola y ayudándola en la forma más ingeniosa posible.-

Pasemos ahora, a las medidas de protección y ayuda a los Estados Unidos.-

ESTADOS UNIDOS DE NOROCCIDENTE AMERICA.-

La marina mercante de este país, tiene una historia muy corta y una ayuda muy costosa. (Se de referir a la marina de post-guerra, puesto que la anterior no nos puede interesar zayormente).-

Concebida y construida en tiempo de la guerra mundial, fue solamente objeto de uso de las exigencias del comando militar, y se la aplicó muy poco al fin que debe tener toda marina mercantil: el comercio.-

Se decía que su productividad como empresa comercial no interesaba mayormente, es por tal motivo que, al finalizar la guerra, en la que se desvinculaba de los servicios del gobierno, los resultados económicos fueron catastróficos.-

Esta marina, manejada por el Estado, contó al contribuyente, hasta Junio de 1931, la suma de :
3.615.236,923 dólares, sin contar los gastos de subvención de líneas postales concertadas de utilidad pública.- (1)

No puede negarse que el experimento de los P.R.M. resultaba sencillamente fantástico por las sumas invertidas.-

En lo que se refiere a las subvenciones entre los años 1921 a 1931, la marina mercante las recibió por valor de 282.426.400 dólares.- (2)

La política actual del gobierno americano, con medidas de carácter protector, la encuentra en una importante ley sancionada el año pasado.-

La ley lleva fecha de 29 de Junio de 1936, llamándose Ley de la Marina Mercante. Por la misma, queda suprimida la "MERCHANT FLEET CORPORATION" y la "SHIPPING BOARD". Los anteriores contratos postales terminarían en

(1) Revista "NAUTICA" N 58-pag. 453.-

(2) C. Fabry.- op. cit.

Junio 30 de 1937 y serian reemplazados por subsidios diferenciales, con arreglo a los cuales el Gobierno pagará a las empresas la diferencia entre el costo de funcionamiento de los buques de matrícula extranjera y lo de matrícula americana, en las mismas rutas y en las condiciones equiparables. La mención de la ley estatuye también cierta ayuda en las construcciones, asimismo por medio de subsidios diferenciales, según los cuales el gobierno, despues de aprobar la construcción de un buque, conviene en pagar, hasta cierto porcentaje, la diferencia entre el costo de construirlo en un astillero extranjero y en uno de los EE.UU..- Se estableció una nueva agencia, la Comisión Marítima, en quien han recaído las incumbencias antes asignadas a la Corporación de la Flota de Emergencia y la Junta de la Marina Mercante. Además de practicar investigaciones, estudios e inspecciones en relación con el mantenimiento y desarrollo de la marina mercante, la comisión determinará los salarios mínimos, la escala de tripulaciones y las condiciones razonables de trabajo a bordo de sus buques que funcionen bajo subsidios del gobierno. (1)

Importante designio de este nuevo programa es el de construir una flota mercante americana, que preste servicio auxiliar naval y militar en tiempo de guerra, y la ley dispone, que los buques que reciban ayuda finan-

(1) de una publicación del "The National City Bank of New-York.- Nueva York, Julio de 1937.-

oiera del Gobierno, quedarán, ipso facto a la disposición de la defensa nacional. El Sr. Joseph P. Kennedy, presidente de la nueva Comisión Marítima, recientemente declarado en un discurso que: el Gobierno, con la ayuda de la industria marítima, ha de emprender un programa que habilite nuestro comercio transoceánico de tal suerte que no le vaya en zaga a ninguno en equipos y dotación de primera clase. Vamos a echar las quillas de nuevos y rápidos buques. Y vamos hacerlo ahora mismo.

En una entrevista celebrada con el Sr. Kennedy poco antes de pronunciar este discurso, según publicó un periódico, se expresó aquel diciendo que no conocía campo más atractivo para el capital americano en la actualidad que la industria naviera, y observó que si el capital particular se tardaba en aprovechar la oportunidad, la Ley de la Marina Mercante, facultaba al Gobierno para tomar la iniciativa en un programa de construcción naval.⁽¹⁾

Por último, las noticias que nos trae el cable desde Washington (de los diarios, Julio 1), confirman la anterior, haciéndonos saber, que es muy probable la resolución del gobierno de este país, de otorgar subsidios directos a 22 Cías. nacionales de navegación.-

El resultado será, una marina más numerosa y en condiciones de competir con las empresas navieras extranjeras.-

(1) de una publicación del "The National City Bank of New-York.- Nueva York, Julio de 1937.- titulada: "Economic conditions, Governmental finance, United states securities".- E.U.A.

Simultáneamente con esta medida, se suprimieron los subsidios indirectos que se venían concediendo a otras empresas para el transporte de la correspondencia. Los subsidios a acordarse por el gobierno durante los próximos 6 meses alcanzarán a \$4.645.579 dólares oro, y beneficiarán a los armadores de 151 barcos.-

Dos líneas que realizan servicios a Buenos Aires están incluidas en la lista de las favorecidas, con el MISSISSIPPI SHIPPING COMPANY, con 186.000 dólares y la PACIFIC ARGENTINE BRAZIL LINE, con 133.000 dólares.-

Estos son, en resumen, los 5 países que marchan a la cabeza de la protección y que más sumas han gastado; se habrá podido observar también los distintos métodos de organización y sistemas para llegar a un solo fin: marina eficiente y mejor.-



3.- Navegación oficial.-

La idea de oficializar los servicios de la navegación nació en Francia.-

Este país, como otros que los siguieron, tuvieron pérdidas enormes, llegando ser éstas, tan elevadas, que los gobiernos sintieron la necesidad de transferir los servicios a empresas particulares, auxiliándolas por medio de subvenciones poderosas a fin de mantener las comunicaciones necesarias, que era antes, objeto de navegación oficial.-

Claro está, que el valor de esas subvenciones, fué menor que los gastos que el Estado hacía; los

comunicaciones se mantuvieron, dejando lucro al capital por la explotación de los servicios.-

Son clásicos los casos de Australia, Canadá, E.U., Brasil, Bélgica, etc. quienes, después de haber gastado muchos millones con sus marinas oficializadas, han tenido que liquidarlas y recurrir luego, al clásico expediente de tener que subvencionar las líneas y conceder primas a la navegación y construcción. Ninguna de estas marinas oficializadas dió resultado.-

También nuestro país experimentó el fracaso de la oficialización del transporte marítimo; pero esta oficialización fué más bien una necesidad política y administrativa; era en la época, en que las relaciones diplomáticas con Chile estaban muy delicadas.-

Para el Estado, el comercio era un factor secundario; era necesario vincular la a Metrópoli con toda la costa patagónica en forma regular y directa.-

Para eso fueron utilizadas los pequeños transportes de la armada, tripulados con personal de la flota.-

Estos buques, ya en esa época eran anticuados; hacían un servicio intermitente y empleaban 60 días por viaje redondo.-

Los gastos fueron reducidos al mínimo, pero, pese a todo, hubo déficit, que no fué cubierto por el gobierno.-

Pasado el período de tensión diplomática,

el Estado no continuó con los servicios, encargándose de mantener las comunicaciones regulares con los territorios, una Cía. particular.-

Los experimentos de los diversos países referentes a la oficialización de la marina mercante nos demuestran que fracasaron y fracasará en cualquier momento que se pretenda aplicar, porque el Estado no debe ser negociante ni debe comerciar, y el transporte marítimo tiene más de comercio que de industria; pero hay excepciones, en las que es posible que el Estado sea industrial, y hasta es conveniente que lo sea, como en el caso de las industrias de guerra; últimamente, nuestro país, lo ha entendido también así.-

La navegación es una industria especial y tiene ciertas modalidades diferentes de las demás, que implican una oficialización ventajosa.-

Su régimen de vida y su propia naturaleza, se oponen a que el Estado la explote, porque todos los procesos administrativos oficiales son rígidos y no tienen cabida en la explotación del transporte marítimo, debido; a que éste actúa en un campo abierto a toda concurrencia; necesita por lo tanto ser flexible y maleable para poder sostener la lucha con los adversarios, que, libres de los obstáculos oficiales, puedan gobernar sus intereses de acuerdo al momento, circunstancias y condiciones del negocio. Por todas estas características, la navegación difiere substancialmente de la explotación del transporte ferroviario.-

Es menos costoso equipar y hacer correr un convoy, cualquiera sea la distancia, que un buque en idénticas condiciones; en caso de catástrofe, las pérdidas del tren completo son muchísimo menores que la pérdida de un barco del tamaño regular; el F.C. tiene tarifas fijas y cobra el flete en relación a esas tarifas y a la distancia, actúa dentro de un régimen de monopolio y protección, la navegación actúa, como ya he dicho, en un mercado de libre concurrencia, y el flete que cobra es variable, y tan variable, que a veces su valor no compensa los gastos.-

Tenemos un ejemplo en lo que se ha publicado en la revista NAUTICA del mes de Noviembre de 1936 referente al tráfico de los territorios del sur. Dice entre otras cosas esto: "El tráfico desde Patagonas hasta Magallanes, puede dividirse en dos períodos bien definidos; el de la zafra de lana, que va de Septiembre a Diciembre, y el período intermedio que abarca el resto del año. Durante el primero, los buques afectados a este tráfico encuentran carga fácilmente y los FLETES son bastante remunerativos, mientras que durante el otro período, que es el más largo, los armadores deben disputarse la poca carga disponible, ofreciendo ventajas a los cargadores y rebajas a los fletes. A esto debe agregarse luego la falta de puertos equipados, que encarecen aun más los servicios".-

Este ejemplo es elocuente, y demuestra la lucha con la competencia, que en el F.C. no existe, no

solo por el régimen de privilegio de que goza, sino tambien, porque sus líneas pasan por zonas de producción bien delimitadas, siendo por este motivo el trafico durante todo el año, constante.-

La industria de la ~~xxx~~ navegación necesita gozar de libertad sobre las tarifas y fletes, constituir reservas técnicas y de capital, asegurar su material, conservarlo y repararlo, y todo esto no puede ligarse ni fijarse al rigor de la vida administrativa oficial, como tampoco a las formalidades de los gastos de presupuesto.-

En resumen, no es conveniente bajo ningún concepto ni punto de vista, la oficialización de la marina mercante.-

4.- Creación de una sociedad de armamento.-

Para la empresa de transportes marítimos de ultramar es necesario una sólida base de capitales y un enorme desarrollo de energías.-

La disponibilidad de un gran capital fijo, es condición esencialísima.-

El establecimiento de líneas regulares y un número considerable de vapores hace que sea indispensable disponer de grandes sumas, debido al aumento continuo de los precios de los buques, en relación a la demanda y oferta del tonelaje naval. El número especial de la publicación "FAIRPLAY" ⁽¹⁾ nos demuestra ese sube de valores, poniendo de ejemplo, el precio de construcción de un "cargo-type" de 7500 ts. de registro, de \$ 60.000 en 1926; 68.000 \$ en 1930; 62.000 \$ en 1933; 64.000 \$ a fines del

34; 71.500 c a fines del 35 y 78.000 d a fines del 36; se prevé que los precios aumentarán todavía.-

La gran cantidad de capital invertido y, el número más o menos grande de barcos en servicio, constituye un peso, que grava a la empresa de navegación.-

Otro factor que ha de tenerse en cuenta es el de que toda empresa naviera debe disponer de capitales, para hacer frente los gastos de ejercicio; también constituye una erogación crecida, el aprovisionamiento, tripulación y gastos portuarios.-

Una persona o Cía. pequeña, no podría disponer de capitales tan enormes, así que sería necesaria la constitución de una potente sociedad anónima, que es la forma típica de toda explotación naval, capaz de disponer de grandes capitales y energías.-

Se adopta esta forma de sociedad para la industria del transporte marítimo, debido, a que la subdivisión del capital, útil para cualquier industria, lo es más, para los transportes marítimos, adonde, muy a menudo, el capital sucesca, debido, al alza mayor que el capitalista corre, el cual, prefiere siempre un empleo seguro, y es entonces, cuando acuerda con más facilidad su contribución a la industria marítima, por pedirle una cantidad limitada.-

5.- Costo de producción del transporte marítimo.-

El buque es un bien como cualquier otro,

con un valor que oscila de acuerdo a las condiciones del mercado; el uso del buque, cualquiera fuere su destino, implica una serie de gastos que deben ser reembolsados y que pesan en los gastos de ejercicio de la empresa.-

Se dice que cada buque es una unidad económica y técnica, y como tal, tiene su propio costo de producción.-

Los elementos del costo de producción son:

- a) Intereses del capital invertido en el buque;
- b) Amortización de ese mismo capital;
- c) Gastos vivos del ejercicio: equipaje, combustible, gastos portuarios etc.;
- d) El seguro;
- e) Mantenimiento y reparación.-

Vamos al primer elemento del costo:

a) Interés del capital invertido.-

Antes de entrar en materia es necesario fijar conceptos.-

En toda industria o comercio hay dos clases de capitales, el capital invertido en la industria misma que queda establecido dentro de la sociedad y que sirve para la producción (en nuestro caso, el buque) y el que entra en la sociedad, que no elabora y, vuelve salir transformado (nuestro caso, un servicio de transporte de mercaderías y pasajeros, pago de salarios, combustible, gastos portuarios, etc.).-

El primero se conoce con el nombre de capital fijo y, el segundo de capital circulante.-

El capital que la sociedad ha invertido en la adquisición del buque es estable e inmovilizado y, sólo sirve para producir un servicio que podrá ser, o no, remunerativo.-

El interés del capital (o sea el valor del buque o capital inmovilizado) constituye un gasto, que grava el costo de producción, sea que el buque navegue o no.-

Este cálculo deberá hacerse siempre, aún en el caso de que el buque sea de propiedad absoluta del armador o de una sociedad anónima.-

La tasa del interés variará según que el capital fuere propio o tomado en préstamo.-

Para el primer caso, la tasa o tanto por ciento será la corriente para las inversiones de capitales y, para el segundo caso, cuando el capital ha sido tomado en préstamo, por la tasa que cobra el prestamista.-

Cuanto mayor sea el valor del buque, mayor será el interés que grava al capital empleado y, por otro lado, con el correr del tiempo, cuando el buque haya disminuido de valor por efecto de la amortización, menor entonces será el interés del capital.-

Todas estas son consideraciones para un buque nuevo, ya que para uno usado, la determinación de la

cuenta de ejercicio deberá efectuarse basándose en cálculos que se harán sobre el valor real del buque y a una tasa que la empresa crea más conveniente adoptar.- Estas son en resumen, las normas que los autores y la práctica sugiere para su exacta aplicación.-

b) Amortización de ese mismo capital.-

La amortización de una flota es de suma importancia para cualquier empresa o sociedad de navegación, por el costo elevado del material.-

Hay distintos criterios para determinar la cantidad amortizable anual, y de acuerdo a cada uno, el resultado será diferente para el ejercicio económico de la empresa.-

Por regla general, cuanto mayor es el costo del buque, mayor será la cuenta de amortización.-

Según la forma de amortización, existen puntos de vista diferentes entre los autores.-

1.- Hay quienes consideran al barco como un todo único, es decir, lo amortizan en forma global;

2.- Otros en cambio, lo dividen en dos o más partes: casco, máquinas, etc.-

Según el criterio, esta segunda clasificación es la más exacta, porque muy a menudo, sobre cascos antiguos se instalan máquinas nuevas, o se modifican totalmente sus medios de propulsión (máquinas a vapor se cambian por motores Diesel, o viceversa, se cambia el casco

manteniéndose las' sacuñarias anteriores); esto hace que varie el criterio y procedimiento de la amortización. Las distintas partes del buque tienen vida diferente, por lo tanto, las sucesas y años de la amortización serán diferentes.-

La regla general de; a mayor valor del barco, mayor amortización, puede ser considerada desde dos puntos de vista diferentes, segun Antonio Bettanini, en su libro "Le Imprese di navigazione":

Primero.-Como cuota anual constante, a disminución del costo originario y a disminución de los gastos de reparaciones realizadas durante la vida del barco;

Y segundo.-Como, la anualidad necesaria para constituir al final de un determinado periodo de años de ejercicio, el capital suplido.-

Dice este autor que para el primer caso, es necesario determinar la cuota anual, deduciendo del valor originario del buque, el valor presunto del desarmado o valor de recuperación, representado por los materiales viejos que podrán utilizarse cuando el buque no siendo apto para la xxx navegación, debe ser desarmado; y a continuación nos da una formula que representa la cuota anual de amortización, determinada por: la diferencia del costo originario y el valor del desarmado, dividido por el periodo presunto de años de vida del buque.-

Como son necesarias las grandes reparaciones y, debiendo calcularse los gastos conocidos en aumento

del valor de amortización del restante período de vida del buque, la nueva cuota anual de amortización está determinada por una fórmula igual a la anterior, pero, suados los gastos de las reparaciones y dividido por los restantes años de vida del buque.-

Hoy en día, las grandes Cías. tienen fondos de reserva especiales para los gastos de reparaciones, e independientes del fondo de amortización. Estos fondos amortizantes, anualmente, (por medio de la cuota que se ha fijado por los cálculos matemáticos) van rebajando el valor de la cosa afectada, a fin de que estas conserven siempre, lo más aproximadamente posible, el valor actual; y, paralelamente a estas rebajas, se constituyen fondos amortizantes que son el resultado de beneficios sin repartir.-

El segundo caso, resulta mucho más interesante y más exacto para el cálculo de la amortización.

La división del buque en varias partes, hace que el cálculo sea más aproximado y que el valor de todas estas partes, suadas, nos dé en un momento determinado el valor actual, es decir, el valor (lo más aproximado posible) que el barco tiene en el mercado mundial.-

Por último, no debe olvidarse que en la constitución del fondo amortizante, sea cual fuere el criterio adoptado, hay que tener en cuenta los intereses correspondientes a dicho fondo.-

c) Gastos vivos del ejercicio.-

son los que forzosamente deben hacerse a

fin de poder prestar los servicios indispensables para el transporte de mercaderías y pasajeros, ya en su faz material y técnica, necesarios para mover el buque, ya en su faz, extraño al mismo, pero que le prestan un determinado servicio.-

Estos gastos vivos están constituidos por:

El sueldo de la tripulación dividido en: personal de cubierta y, maquinistas y electricistas;

Consumo de combustible y lubricantes;

Consumo de agua;

Gastos en puertos extranjeros;

Gastos en el puerto de Buenos Aires o cualquiera del país, subdividido en: Derechos de faros y balizas, ley 11247;

Visita de sanidad, ley 11244;

Derechos de entrada, ley 11251;

Derechos de permanencia, ley 11251;

Derechos de muelle, ley 11251;

Practicaje del Puerto de Buenos Aires;

Remolques;

Desratización (decreto, nov. 23/1931) (la desratización con anhídrido sulfuroso está reglamentada para cada tres meses);

Gastos aduaneros, consulares, etc.

Agentes marítimos, que con aquellas personas que proporcionan la carga y a las que debe pagarse una comisión.-



Como se ve, estos son rastos, que obligan a disponer de mucho capital y en forma inmediata, a fin de que los servicios se realicen normalmente y con toda prontitud.-

d) El seguro.-

Los innumerables riesgos del mar, y, el gran valor del material empleado en la explotación de los servicios, hacen que todas las líneas navieras aseguren sus buques, a fin de evitar posibles riesgos, presentes o futuros.-

De acuerdo a nuestro Código de Comercio, pueden ser objeto del seguro (art. 493) todo interés estimable en dinero y toda clase de riesgos, no mediando prohibición expresa de la ley.- Pueden entre otras cosas, tener por objeto:

- 1) Los riesgos de incendio;
- 2) Los riesgos de la cosecha;
- 3) La duración de la vida de uno ó más individuos;
- 4) LOS RIESGOS DEL MAR;
- 5) Los riesgos de TRANSPORTES por tierra y por ríos y aguas interiores.-

El art. 494 dice que las disposiciones de los artículos siguientes son aplicables a todos los seguros, ya sean terrestres o marítimos; y pueden ser objeto ESPECIAL del seguro los que el art. 1157 del título IX capítulo I nos enuncia:

- 1) El casco y la quilla del buque, cargado o no cargado, arizado o desarizado, navegando solo o acompañado;
- 2) Las velas y aparejos;
- 3) El armamento;
- 4) Las provisiones, y en general todo lo que ha costado el buque hasta el momento de su salida;
- 5) Las cantidades dadas a la gruesa y sus precios, y las tomadas, en cuanto a los riesgos que no estuvieren a cargo del dador, o al excedente del valor sujeto al préstamo;
- 6) El cargamento;
- 7) El lucro esperado;
- 8) El flete que se va a devengar;
- 9) La libertad de los navegantes y pasajeros.-

El seguro del buque, sin otra designación, comprende el casco y quilla, las velas, aparejos, armamento y provisiones; pero no la carga, aún cuando pertenezca al mismo arizador, a no ser que se haga expresa mención en contrario.-

En costumbre, tratándose de buques chicos, asegurarlos por sea, en cambio, los buques grandes, se aseguran por el tiempo máximo de un año; además, nunca se asegura por el valor íntegro la cosa, con el fin de que el propietario corra cierto riesgo, que le sirva de freno, a fin de que cuide el objeto y tenga interés por el mismo; generalmente, todas las pólizas tienen en el dorso, ciertas advertencias a este respecto para el asegurado.-

Una vez creada la flota, convendría estudiar la conveniencia de asegurar la misma, en Cías. nacionales de seguros o extranjeras; y digo que convendría estudiar el problema, debido a que casi todas las Cías. nacionales tienen en la actualidad sus carteras saturadas; aparte de que el seguro de la flota en las mismas, implicaría una responsabilidad enorme (en el supuesto de que se llegara a realizar la operación) debido al inmenso valor de cada unidad.-

El estudio nos haría saber hasta qué punto podrían aceptar, a fin de que puedan responder ampliamente a un eventual riesgo, de tratarse, como se ve, de un problema serio, que traería un beneficio inmediato a todas ellas, quedando al mismo tiempo el dinero en el país. Pero, en caso contrario, si no existiese esa garantía de seguridad, no nos quedará otro recurso que asegurar en Cías. extranjeras, o directamente en el extranjero.-

e) Manutención y reparación.-

Los gastos de manutención son aquellos que deben realizarse forzosamente y que comprenden a la dotación del buque exclusivamente, si es de carga; y, si es mixto, hay que agregarle la de los pasajeros, sean estos de primera, segunda o tercera clase.-

Con respecto a las reparaciones, se entiende las que se realizan en forma normal, los gastos que las provocaron serán en concepto de: carenada, recorrido de máquinas principales y auxiliares, en fin, todos aquellos

de perfectos y arreglos que pudieren ocurrir mientras el buque navegue o no; se excluye las reparaciones que deben hacerse, activadas por las grandes averías, debiéndose entonces apelar a un fondo que se destinará al efecto, en combinación con el seguro del buque.-

se trata en este caso únicamente, de todas aquellas reparaciones que deben realizarse en forma normal, excluyendo lo imprevisto.-

Resumen.-

Para terminar y, conociendo ya los elementos del costo de producción, no nos queda más que decir que la experiencia aconseja para buques nuevos (que es lo que nos interesa) calcular la cuota total del ejercicio en concepto de: intereses, amortización, gastos generales, seguro, mantención y reparaciones, un total del 23% sobre el costo del buque; es decir: 5% intereses, 6% amortización y gastos de reparaciones extraordinarias, 3% gastos generales, 3% para el seguro y, 5% para la mantención ordinaria, porcentajes que, sumados, nos dan el 23%, pero se reducen al 20%, si se tiene en cuenta el decrecimiento del seguro y los intereses capitalizados que anualmente se establecen para la amortización, (como vimos en la pag. 87 y egtes. al tratar de la amortización)

Se entiende, que esos porcentajes, cuya suma da el 23% sobre el costo del buque, no son rígidos, sino, que variarán en una proporción pequeña en más o en menos; pero, en general, son los que usualmente se acostumbra hacer.-

En lo que se refiere a la determinación de la cuota de ejercicio para buques usados, se procederá, como dice Bettanini ⁽¹⁾, en cuentas separadas, para cada categoría de tanto.-

De esta manera tendremos, entonces, que la amortización deberá calcularse, en base a los años de vida presunta que le restan al buque, de modo de reportar su valor a la época de la presunta radiación, el valor de desolación, la cuota de manutención ordinaria, podrá ser fijada en base a los gastos medios que normalmente se mantienen para buques de igual tipo; la de seguro, sobre primas establecidas por las Cias. aseguradoras; la de equipaje, sobre la base de tablas de armamento para buques de igual tipo, que realicen determinados viajes; los intereses, se calcularán, como ya se dijo (ver pag. 67), sobre el valor real del buque y al tanto por ciento que la empresa crea más conveniente adoptar; como así también, los gastos generales.-

Con referencia al porcentaje de cada uno, será cuestión de criterio y experiencia del arador, no pudiendo fijarse normas al respecto; pero creo, más que nada, que sólo la experiencia podrá sugerirle lo más adaptable a sus intereses.-

-----00000-----

(1) op. cit.

Capítulo 6.-

INSTITUCIONES DE CREDITO.

1).- El crédito de las grandes Cías. navieras.-

Desde la antigüedad hasta hoy, la industria de la navegación recurrió al crédito; el motivo principal han sido y son en la actualidad, los enormes gastos que las empresas se ven obligadas a efectuar, con el único propósito de llegar al fin perseguido.-

La forma más antigua de crédito marítimo era el PRESTAMO A LA GRUESA, institución que consistía generalmente en la entrega de dinero o mercaderías para el viaje, efectos que luego debían devolverse con un interés o prima, siempre y cuando la nave llegase a feliz término.-

Se dice que esta forma de crédito era ya conocida en las LEYES DE MANU, 10 siglos antes de N.S.J.-

En la Edad Media se practicó mucho, dándosele el nombre de PRESTAMO A LA AVENTURA o A FELIZ RETORNO; estos términos hacen suponer que si el retorno "no era feliz" es decir si el barco no retornaba, el prestamista perdía todo su dinero.-

Era, como se ve, un préstamo completamente aleatorio.-

También en esta época aparecen una serie de asociaciones con el nombre de COMANDA y LA COLOSEA, formadas por: el prestamista, el armador, el equipaje y demás personas interesadas en la expedición.-

Estos préstamos eran de mucha utilidad para el armador que podrá hacerse rápidamente de fondos, para equipar su nave y poder hacerse a la mar.-

Posteriormente, en el siglo pasado, se constituyeron numerosas Cías. de préstamos a la gruesa, que se desarrollaron en una forma bastante grande.-

Los intereses que se cobraban eran usurarios - excesivamente elevados -, el porcentaje oscilaba del 25 al 30% si los viajes se realizaban en el Nuevo Continente; y de 30 al 50% por la costa de Guinea.-

En Francia constituyeron, entre otras, una importante Cía. que se dedicaba a este negocio y funcionó por espacio de varios años, cayendo al final en quiebra. La caída de esta poderosa Cía., trajo tras de sí, el paulatino decaimiento de la operación. El motivo principal fue el elevado interés; interés, que hasta cierto punto era explicable, debido a la inseguridad y a los riesgos enormes que tenía la navegación en esa época.-

El auge de las grandes expediciones y empresas marítimas a lejanas tierras, (invención de la brújula y otros inventos) hizo a los prestamistas muy arriesgados en sus operaciones, y es entonces cuando nació una nueva concepción contractual que sustituyó con ventaja el Préstamo a la Gruesa.-

Esta nueva concepción fue el SEGURO, institución que llegó hasta hoy, con todos los perfeccionamientos económicos, técnicos y científicos que la larga práctica y experiencia aconsejaba.-

Después del Préstamo a la Gruesa, trátase de implantar la PRENDA al buque.-

No se puede llevar a cabo esta nueva idea de un préstamo, pues jurídicamente resulta imposible poner en posesión de la cosa al acreedor.-

La operación consistía en facilitar al deudor, una cantidad de dinero, que era dada por el prestamista, garantizándose con el buque.-

El fracaso de este sistema y el abuso en que cayó el préstamo a la gruesa hicieron renacer nuevamente la HIPOTECA NAVAL, conocida ya en el derecho romano, con el fin de favorecer a los armadores con el crédito.-

En un tiempo, se permitió la hipoteca sobre bienes, durante hasta la Edad Media en que fué sustituida por la prenda.-

La prenda sustituyó la hipoteca mobiliaria y, como el buque era considerado una cosa mueble al igual que hoy, se dejó de usar la hipoteca.-

Vistos los inconvenientes del Préstamo a la Gruesa y la Prenda, la Hipoteca Naval es incorporada nuevamente a las leyes de los diversos Estados; y al nuestro

En la actualidad, las grandes Cías. de navegación, no acostumbran echar mano a este recurso, salvo raras excepciones que fracasan lamentablemente, debido a una serie de causas que he de comentar en el punto siguiente, y que son entre otras cosas; que hasta llegar a



la hipoteca hay 12 privilegios anteriores; en otras palabras: al prestamista no le conviene ocupar el decimotercer lugar para cobrar su crédito; otra causa son los elevados intereses etc. etc..-

Las modalidades modernas del crédito son múltiples; sus diversos aspectos son: el crédito bancario, el crédito mutuo, la emisión de acciones, la emisión de debentures y obligaciones, etc..-

El crédito en cualquiera de sus formas, es necesario y de suma importancia no sólo en las diversas industrias, sino también, y en mayor escala, en la navegación.-

El valor enorme de las embarcaciones, el costo de su mantenimiento y una serie más de gastos grandes, hace necesarias e imprescindibles todas estas modernas manifestaciones.-

2).- La Hipoteca Naval.-

La hipoteca es el derecho real constituido en seguridad de un crédito en dinero, sobre los inmuebles, que continúan en poder del deudor. (art. 3108 C.C.)

No puede constituirse sino sobre cosas inmuebles, especial y expresamente determinadas, etc. etc...
.....(art. 3109 C.C.)

La lectura de estos dos artículos del Código Civil, nos dice que la hipoteca es un gravamen real, que sólo puede imponerse sobre la propiedad raíz.-

Pero, por explitud, la ley establece esta misma facilidad respecto a los buques que, a pesar de ser por su características y naturaleza una cosa mueble, son muebles especiales.-

Nuestro Código de Comercio en su art. 857 nos dice que: "los buques se reputan muebles para todas los efectos jurídicos, no encontrándose en este Código modificación o restricción expresa".- Por lo tanto, el buque puede ser hipotecado, respondiendo de las deudas de su propietario, sean comunes o privilegiadas.-

Aclarado esto, señalaré a continuación, los inconvenientes y defectos que el Código tiene en esta parte, a fin de subsanarlos con una posible reforma.-

El Código de Comercio, en el título XV dedicado a la Hipoteca Naval, nos dice en su primer art., el 1351: "sobre todo buque de más de 20 toneladas podrá constituirse hipoteca de acuerdo con lo que establece el presente artículo".-

Este mismo artículo se halla en la ley francesa de 1865, y nuestros codificadores lo transcribieron tal cual estaba.-

Este artículo (1351), no está en concordancia con el 859 que dice entre otras cosas: "....."la propiedad de un buque o embarcación que tenga más de 6 toneladas, sólo puede transmitirse en todo o en parte, por documento escrito que se transcribirá en un registro especialmente destinado a ese efecto".-

Quiere decir entonces, que para que pueda venderse un buque mayor de 6 toneladas se exige la inscripción.-

Tanto un barco de más de 6 toneladas como uno de 20, están en condiciones jurídicas iguales a los efectos de la transmisión; y enténdolo ¿por qué no se permite la hipoteca para buques mayores de 6 toneladas?

El error de los codificadores, fué el de no advertir, al insertar en nuestro código el art. 1351, que la ley francesa decía: que sólo las naves mayores de 20 toneladas podían hipotecarse; porque estaba en perfecto acuerdo con otra disposición que afirmaba que las naves de menos de 20 toneladas no necesitan ser inscritas para su transmisión; en otras palabras: no se regían por esta ley.-

La hipoteca para buques de más de 6 toneladas sería para nuestro código lo lógico, que no incurriría entonces en ningún contrasentido.-

La lectura del Código de Comercio, en el Título de la Hipoteca Naval, hace que sus artículos se acepten perfectamente en teoría, pero en la práctica,..... porque, si legalmente podemos hipotecar un buque en las mismas condiciones de una propiedad inmueble, la realidad es otra.-

El fracaso de este crédito entre nosotros y en todo el mundo radica, entre otras causas, en que no se le da facilidades al deudor, y menos aun, garantía al

acreedor; garantiza que no es la misma que la que no ofrece la hipoteca del Código Civil, por causa de los privilegios que gravan el buque.-

Estos privilegios son en número de 12 antes de llegar a la hipoteca naval, y son los del art. 1377 Título XVI cap. IV; por lo tanto, no conviene a los acreedores que prestaron dinero, ser decimoterceros entre los privilegiados para el cobro de su crédito.-

En la hipoteca sobre tierra o casas, el acreedor tiene privilegio sobre todos.-

Estos créditos privilegiados absorben todo el valor del navío, dejando a la hipoteca sin garantía real.-

En Inglaterra, hay 5 categorías de privilegios antes de llegar al "MORTGAGE".-

El mortgage es la garantía que se da al acreedor; es por lo tanto un derecho real, análogo al de la hipoteca; es lo que en el derecho romano se conocía con el nombre de venta fiduciaria; esta venta era aparente, procediéndose de la siguiente manera; el prestamista tenía en su poder el barco, alquilándosele al deudor; al vencimiento, el dinero le era devuelto, el barco volvía a su propietario y si por el contrario, no pagaba, el barco quedaba en poder del prestamista.-

Entonces el prestamista, al igual que en el mortgage, tenía la propiedad de la cosa en forma condicional, haciéndose dueño efectivo, al vencer el plazo estipulado.-

Inglaterra es el país donde menor número de privilegios hay.-

La idea de reducirlos en la legislación de los diversos (países) Estados, de resolver sus conflictos y tratar de unificarlos en una ley común, ha hecho que se realizara una serie de conferencias de carácter internacional.-

La más importante fue, quizás, la Conferencia reunida en 1907 en Venecia, que proyectó una reglamentación sobre privilegios, reduciéndolos a 4.-

Con tal motivo, se tuvieron en cuenta los estudios realizados en conferencias anteriores como la de Amsterdam en 1904 y la de Liverpool en 1905 que fueron algo así como las bases de la reglamentación proyectada por la Conferencia de Venecia.-

Los cuatro privilegios eran:

1) Los gastos de Justicia, tasas e impuestos, gastos de guarda y conservación del navío.-

2) Los sueldos del capitán y tripulación desde el último embarque y solamente por una duración máxima de 6 meses.-

3) Las indemnizaciones debidas por asistencia y salvamento.-

4) Las indemnizaciones debidas a otro buque, a su carga, a su tripulación, a sus pasajeros, por causa de barratería o cualquier otro accidente resultante de un error náutico.-

En 1909 se celebra la Conferencia Diplomática

de Bruselas, elaborándose un proyecto de Convención que al año siguiente fué confirmado por otra Conferencia, redactándose un nuevo texto, que aumentaba a 5 los privilegios.-

En 1921 se reúne en Amberes otra Conferencia, a fin de formular un anteproyecto de Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios marítimos.-

Llegamos a 1926, en que se reúne la Convención Internacional de Bruselas, para la Unificación de ciertas reglas relativas a Privilegios e Hipoteca Marítima; esta convención fué firmada por la Argentina y un crecido número de países más.-

Otro asunto que hay que considerar es el de que un derecho hipotecario que se ha concedido en el país, no sea reconocido en otro.-

Tal discrepancia de criterio, hace que el prestamista corra un fuerte peligro, evitando hacer esta clase de operación.-

La hipoteca debería ser reconocida, y unificadas sus reglas, internacionalmente. Este propósito fué intentado muchas veces, pero sin resultado. El primer paso fue dado por el Instituto de Derecho Internacional de Bruselas en 1885 y por el Congreso Internacional de Derecho Comercial reunido en la misma ciudad en 1888 que declaró el efecto internacional de la hipoteca naval.-

En 1907, la ya citada conferencia de Venecia

reglamentó su publicidad, pero no la forma de su publicidad.

En 1915 la Conferencia Diplomática de Bruselas, también lo trató, y admitió las reglas que se confeccionaron en la Conferencia de Venecia.-

En 1921 en Asberes, discutiese un anteproyecto de Convención de carácter internacional, para unificar ciertas reglas relativa a la hipoteca.-

Por último, en 1926, se firma una Convención, en la ciudad de Bruselas con la participación de ~~numerosos~~ numerosos países. (29)

Y, para terminar con la serie de inconvenientes que tiene la hipoteca naval, diré también, que los intereses son elevados.-

3).- Situación actual del Crédito Marítimo en la R. Argentina.

Las instituciones de crédito estudiadas en los puntos 1 y 2 de este capítulo, nos dan el panorama exacto de su difícil aplicación, y por tal motivo cayeron en desuso.-

Aquí, casi no se hacen operaciones de crédito sobre las industrias marítimas y los bancos que podrían hacerlo se abstienen, lo que hasta cierto punto se justifica, debido a la insuficiencia de la garantía.-

Creo muy necesaria, la creación de instituciones de crédito marítimo, reglamentado de la misma manera que la hipoteca del C. Civil, a fin de facilitar operaciones financieras porque sin ellas, no podrán prosperar ni desenvolverse convenientemente las construcciones navales, ni

la industria del armamento.-

Las dificultades que existen sobre la materia son grandes y el Estado sería la única persona capaz de hacerlas desaparecer, creando o dando facilidades a las empresas marítimas para obtener el crédito que necesitan con un interés bajo; autorizando a tal efecto al Banco Central para la apertura de una división en el Banco de la Nación Argentina a fin de efectuar dichas operaciones.-

Porque si hay una industria en nuestro país que está en las más malas condiciones de crédito, es la NAVAL, que lucha con grandes dificultades para obtener los recursos indispensables para su perfecto desenvolvimiento.-

Creo que en la Argentina donde no hay una marina mercante en todo el sentido de la palabra, lo más conveniente es oficializar las operaciones de crédito por medio de nuestro banco oficial hasta tanto se regularicen, allanen y encaucen las dificultades iniciales, dejando para más tarde su realización por bancos particulares. Y si por el contrario se quisiera favorecer a estos últimos (los bancos particulares) desde un principio, entonces, lo más conveniente será que el Estado fije la cuota de interés a cobrarse; -o bien, crear un Banco Hipotecario Marítimo, con facultad de dar al armador, un título de crédito negociable en el país, con el propósito de aumentar su capital y el número de buques.-

Considero indispensable y conveniente la reforma del Libro Tercero del Código de Comercio, ya que todas sus disposiciones son antiguas, no adaptándose a las

necesidades actuales.-

El Código debe modernizarse de acuerdo a la época en que vivimos y considero, que la codificación del derecho es la causa del atraso de muchas de nuestras instituciones jurídicas.-

El Derecho Marítimo debe soldarse a la época y a las circunstancias, en otras palabras, ser completamente elástico.-

Para tener una industria marítima es necesario no ponerle dificultades, al contrario, hay que darle grandes facilidades de crédito, pues sin él, no existe negocio que marche y prospere.-

En la preparación de un proyecto de crédito marítimo habrán de tenerse en cuenta una serie de problemas que, aparte de los señalados en párrafos anteriores de este capítulo, son: la creación y organización de un Registro Naval, tal como lo señala la revista MARITIMA, en su número de Junio de 1937, pag. 88; siendo este registro, la autoridad que da fe de las buenas condiciones de navegabilidad del buque asignándole una clase. El sistema del Registro Naval, sustituirá la organización que debería tener el banco prestamista, de peritos navales que inspeccionarían el barco antes de acordarle crédito.-

Señala además la misma revista, que la inspección no tendría el mismo valor que la realizada por un Registro Naval, puesto que no podría obligarse a todo solicitante de crédito a que pusiera sus embarcaciones en

saco, y les daría una clasificación válida por un plazo determinado.-

La idea es buena, y creo que en la práctica resultaría sumamente beneficiosa, no solamente para el banquero, que prestaría su dinero con más confianza al ver que la suya dada en crédito está amablemente garantizada contra cualquier eventualidad, sino también por el propietario del buque, que en cualquier momento podrá saber con mucha aproximación, su valor real y su estado de conservación.-

Todo esto se complementará, con la organización del Registro de la Propiedad Naval, donde se anotarán todos los gravámenes que sobre el buque pesan, haciendo que el banco, al conocerlos, conceda o no el crédito pedido, realizándose la operación con más prontitud.-

F I N

-----00000-----
 -----000-----
 -----0-----

Renigis Stadler
 14/X/37

Buenos-Aires, 14 de Octubre de
 1937.

INDICE

pág.

Capítulo 1.-INTRODUCCION AL ESTUDIO DE LA POLITICA NAVIERA NACIONAL.

- | | |
|---|---|
| 1).- La economía genl. argentina; calificación económica..... | 1 |
| 2).- Situación actual de nuestro país..... | 6 |
| 3).- Comercio exterior..... | 9 |

Capítulo 2.-PRESENCIA DE LA MARINA MERCANTE DENTRO DE LA ECONOMIA MUNDIAL.....

13

Capítulo 3.-NUESTRA MARINA MERCANTE.

- | | |
|--|----|
| 1).- Situación actual..... | 22 |
| 2).- Creación de una flota mercante; sus motivos... | 26 |
| 3).- La construcción naval en el país..... | 28 |
| 4).- Conveniencia de construir en el país o en el extranjero las unidades..... | 33 |
| 5).- Tipos de buques a emplearse..... | 33 |

Capítulo 4.-LA LEY DE CABOTAJE.

- | | |
|--|----|
| 1).- Generalidades..... | 36 |
| 2).- Antecedentes..... | 38 |
| 3).- Inconvenientes y necesidad de una reforma.... | 42 |

Capítulo 5.-EXPLOTACION MARITIMA.

- | | |
|--|----|
| 1).- Protección de parte del Estado..... | 47 |
| 1.- Cfias. de navegación..... | 48 |
| 2.- Actos de navegación y comercio..... | 48 |
| 3.- Pactos de navegación..... | 48 |
| 4.- Las sobretasas de pabellón..... | 48 |
| 5.- Las subvenciones..... | 49 |
| subvenciones militares..... | 50 |
| subvención comercial..... | 52 |
| subvención postal..... | 53 |
| Determinación del valor de la subvención. | 53 |
| Conclusión..... | 55 |
| 6.- El librecambio..... | 55 |
| 7.- Las Primas..... | 56 |
| 8.- Tarifas preferenciales y derechos diferen- | |
| ciales..... | 59 |
| 9.- Reducción de gastos..... | 62 |
| 10.- Los Représtitos..... | 64 |
| 2).- Política naviera de los principales países... | 68 |

3).- Navegación oficial.....	pag. 79
4).- Creación de una sociedad de armamento.....	83
5).- Costo de producción del transporte marítimo.	84
a) Interés del capital invertido.....	85
b) Amortización de ese mismo capital.....	87
c) Gastos vivos del ejercicio.....	89
d) El seguro.....	91
e) Manutención y reparación.....	93
Resúmen.....	94
 Capítulo 6.-	
INSTITUCIONES DE CREDITO.	
1).- El crédito de las grandes Cías navieras.....	96
2).- La Hipoteca Naval.....	99
3).- Situación actual del crédito marítimo en la República Argentina.....	105
 INDICE.....	 109
BIBLIOGRAFIA.-	

-----00000-----

111

BIBLIOGRAFIA

- Anuario del Comercio Exterior.- AÑO 1935.- Dirección General de Estadística de la Nación.- Bs.-As.
- Attuel Carlos.- "El Centro de Cabotaje Argentino y la Marina Mercante Nacional".- Rev. "Nautica" año VI N 61.- Buenos Aires 1937.-
- Berlingieri F.- "Verso l'unificazione del Diritto del mare".- Genova 1933.-
- Berta Fabio.- "Imprese industriali".-
- Bettanini Antonio.- "Le imprese di navigazione".- Torino 1915.-
- Buque Alejandro E.- "Caracteres y alcances de la recuperación económica argentina".- Revista de Economía Argentina.- Agosto 1937.- Buenos Aires.-
- Burlasqui Armando.- "A Marinha Mercante Brasileira".- Rio Janeiro 1918.-
- Carlosgno Juan C.- "Manual de Derecho Marítimo".- Buenos Aires 1927.-
- Censo Industrial de 1935.- Resultados Generales.- fasc. 1 2 y 3.- Buenos Aires 1937.-
- Centro de Cabotaje Argentino.- "Comisión de Organización de la Marina Mercante". Decreto de su creación y disposiciones del Centro de Cabotaje Argentino (C.C.A.) Buenos Aires 1935.-
- Centro de Cabotaje Argentino.- "Informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante sobre Coordinación de Transportes.- Junio 1936.- Buenos Aires.-
- Centro de Cabotaje Argentino.- "Las tarifas diferenciales ferroviarias". Solicitud del C.C.A. presentada al H. Congreso y Alegato del Dr. Carlos K. Vayer en reclasificación administrativa contra las tarifas ilegales del Ferrocarril de Entre Rios.- Buenos Aires 1916.-
- Centro de Cabotaje Argentino.- "Las Tarifas Diferenciales del F.C. de Entre Rios". Solicitudes del C.C.A., memorandum de la empresa del ferrocarril y replica del Centro.- Buenos Aires 1927.-
- Centro de Cabotaje Argentino.- Memorias de los años 1928 a 1936.- Buenos Aires.-
- Códigos: Civil y Comercial.-
- Colin Ambroise.- "La Navigation Commerciale au XIX^e siècle". Paris 1901.-

- 112
- Comisión de Organización de la Marina Mercante.- "Estudio sobre la Implantación de una Línea Regular de Navegación entre Buenos Aires y Costa Oriental de América hasta Nueva Orleans".- Junio 1936. Buenos Aires.-
- Corbino Epicarmo.- "Economia del Transporti Marittimi".- Città di Castello 1926.-
- Corbino Epicarmo.- "Il professionismo marittimo in Italia".- Napoli 1926.-
- Diez Meres Alberto.- "Seguros Marítimos".- Buenos Aires 1932.-
- Divisia F.- "Questions de transport; la Marine Marchande".- Revue Politique et Parlementaire.- Marzo 1937. Paris.-
- Economic conditions, Governmental finance, United states securities.- (The National City Bank of New York) Nueva York. Julio de 1937.-
- Fabry G.- "L'Intervention directe de l'Etat dans les Cies. de navigation maritime".- Paris 1934.-
- El Comercio Exterior Argentino.- En 1936 y 1935 y Estadísticas económicas retrospectivas. Boletín 219. Buenos Aires 1937.-
- Fantana Russo I.- "La Marina Mercantile e i suoi problemi economici". Roma 1909.-
- "La Nación" Informaciones cablegráficas y locales. 1936/37
- Lloyd's Registers of Shipping. años 1934 a 1937-38. London.-
- Loudet Enrique.- "Las perspectivas del Intercambio Comercial Argentino con los países de América Central y las Antillas".-Buenos Aires 1935.-
- Martin J. A.- "Ayuda del Estado".- Rev. "Farina" Octubre de 1936.- Buenos Aires.-
- Mitteilungen des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs.- Hamburgo Nov. de 1934.-
- "Nautica" Revista; años 1936 y 1937.- Buenos Aires.-
- "Noticias Graficas".- Informaciones cablegráficas y locales. Buenos Aires 1936 y 1937.-
- Paranzus O.- "Politique Commerciale Internationales".- Paris 1930.-
- Revista de Economía Argentina.- Años 1936-37. Buenos Aires.
- Revista Económica.- Serie II, vol. 1.- N 1.- Buenos Aires.
- Revue Politique et Parlementaire.- Años 1936 y 1937. Paris.-

Ripert Georges.- "Droit Maritime".- Paris 1922.-

Schiavetto Ovidio.- "Politica Economica Internazionale".- Buenos Aires 1935.-

Schweiker Alois.- "Las subvenciones a la navegación y su influencia sobre el correo, la marina de guerra, las construcciones navales y la economía nacional".- Viena 1905. Traducido en Buenos Aires en 1909.-

"Servir".- Revista. Números 3, 6 y 12.- Buenos Aires.-

Supino Casilio.- "La Navigazione dal punto di vista economico".- Turin 1905.-

Supino Casilio.- "La Navigazione".- Milano 1913.-

Tobal F. Gaston.- "Lecciones de Geografia".- Buenos Aires 1936.-

Van Der Borcht R.- "Politica Economica".- Barcelona - Buenos Aires. 1927.- (Editorial Labor).-

"Veritas".- Revista.- "La Marina Mercante y los Apiladeros".- Septiembre 1937.- Buenos Aires.-

Yañez Eliodoro.- "Comercio Marítimo y Marina Mercante Nacional". Discurso pronunciado en la discusión de las leyes sobre protección a la marina mercante nacional en el Congreso.- Santiago 1916 (Chile).- Publicado por la Liga Marítima de Chile, Valparaíso 1916.-

-----00000-----