



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



La marina mercante nacional

Gardella, Sebastián José

1950

Cita APA: Gardella, S. (1950). 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

ORIGINAL

5/11/72

LA MARINA MERCANTE NACIONAL

51172

Trabajo de investigación de 5º año

Año del Libertador Gral. San Martín 1950

Instituto de FINANZAS ARGENTINAS

Director Dr. Alfredo Labougle

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

Sebastián José Gardella

Nº Registro 12140

1950

Gardella

A mis padres

ORIGINAL

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

"LA MARINA MERCANTE Y LA
FLOTA ARMADA CONSTITUYEN,
RESPECTIVAMENTE, EL CORA-
ZON Y EL MUSCULO DEL PODER
VITAL DE UNA NACION Y LA
BASE INTEGRAL DE SU DEFEN-
SA".

E. REPETTO

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

BIBLIOGRAFIA

- Allende, J.H.: Artículo sobre la Flota Mercante del Estado. Buenos Aires 1950
- Anales de Legislación Argentina, Tomo II Buenos Aires 1942
- Arce, José: Flota Mercante del Estado, Su organización definitiva
- Bassett-Lowke, W.J. y Holland, G.: Barcos y Hombreros
- Boletines de la Flota Mercante del Estado
- Bossus, A.: Los barcos frigoríficos
- Broide, J.: Apuntes de Economía Política (Dinámica Económica)
- Deireaux, Carlos G.: El factor marítimo en la economía nacional
- Diarios de sesiones de ambas Cámaras del Congreso
- Diario "La Nación": Marina Mercante Nacional, 15 de Julio de 1918 Buenos Aires
- Diario "La Nueva Provincia" de Bahía Blanca: Artículo sobre marina mercante, 1943
- Elenco de la Flota Mercante Argentina, confeccionado por el Instituto de Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de Bs. As.
- Gonzalez Arano, R.A.: Artículo sobre marina mercante en revista Acción Económica, 1943
- Gonzalez Climent, A.: Contribución al estudio de la Marina Mercante Argentina
- Gonzalez Climent, A.: Una nueva potencia naval: la República Argentina, Bs.As. 1950
- Gonzalez Climent, A.: Artículos varios sobre marina mercante en revistas
- Informativo del Transporte, Buenos Aires
- Labougle, A.: Marina Mercante, en "La Nación" 8 de Marzo de 1916 Bs.As.
- Labougle, A.: Política Económica Nacional en materia de Transportes, Bs.As.
- Labougle, A.: Estudios Económicos
- La Nación Argentina, Justa, Libre, Soberana: publicación del Ministerio de Asuntos Técnicos Bs.As. 1950
- Lopez Mayar, A.: Transportes en la Argentina

- Mensaje Presidencial, Años 1944, 1950 y 1951
- Noticias de la Flota (publicación de la Flota Mercante del Estado)
- Petroni, G.J.R.: Artículo sobre Marina mercante en revista Marina 1948 y 1946 Bs.As.
- Plan de Gobierno(1947-1951): Tomo I y II
- Repetto, Esteban: Marina Mercante
- Revista Acción Económica
- Revista Brújula
- Revista de Ciencias Económicas
- Revista de Economía Argentina
- Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Bs.As.
- Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, Rosario
- Revista Marina
- Ricifolo Bonanno, J.P.: Marina Mercante de Ultramar del Estado
- Russo, Luis A.: La Marina Mercante Argentina
- Russevich, A.M. y Bellascio, M.A.: El transporte directo de ultramar como desarrollo de la exportación argentina
- Síntesis Estadísticas: Publicación del Ministerio de Asuntos Técnicos, Bs.As. 1951

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emerito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

SUMARIO

Breve reseña.	1
Causas de la erosión de la Flota Mercante.	5
Desarrollo financiero.	18
Plan Quinquenal y Marina Mercante.	59
Situación actual	65
Plan de la Flota Mercante Argentina	82
Construcciones	90
Astilleros	94
Reparaciones.	102

AL LECTOR

En este trabajo se ha tratado de reunir las manifestaciones sobre la situación económica por que atravesó el país durante la última guerra, debido a la escasez de bodegas y casi absoluta inexistencia de marina mercante de bandera argentina. Su reorganización a partir de 1941 con la creación de la Flota Mercante del Estado, su desarrollo posterior y la situación actual, tratando de enfocar estos problemas desde el punto de vista financiero; considerando finalmente lo referente a las construcciones y reparaciones. Así en el desarrollo del presente trabajo, entre la numerosa bibliografía consultada, se han seguido en varias oportunidades muy estrechamente, diversas publicaciones y artículos de la citada bibliografía, -entre otras de las Revistas Marina, Acción Económica, Economía Argentina, etc.- por ser considerados de sumo interés.

Breve reseña

Si bien desde tiempo atrás se ha hablado de crear una marina mercante en nuestro país, y tan es así que, desde la Revolución de Mayo de 1810 ya se pensaba en el problema que se presentaba para exportar los productos naturales del suelo, puesto que, hasta poco antes eran transportados por los buques españoles exclusivamente en virtud del monopolio español para el comercio con las colonias y la metrópoli. Si bien, mediante el contrabando que se efectuaba salían los productos naturales, como también entreaban extranjeros, por medio de otros buques, esto no podía efectuarse en gran escala, ni de una manera franca y liberal.

Por lo tanto después de la Revolución de Mayo al quebrarse ese monopolio español, comenzaron a llegar al Rio de la Plata buques ingleses, holandeses, portugueses y de otras nacionalidades, pero lo hacían en forma no periódica y cuando les convenía traer sus mercaderías, agregando además, el peligro que corrían las navas, consecuentemente con su cargamento, por la existencia de buques piratas y corsarios, lo que hacía que aquellas que lograban llegar a puerto sin novedad recargaran el precio de los productos que transportaban en forma tal que el mismo se elevaba en un 500 ó 600 por ciento.

Todo esto, pues, venía en perjuicio de nuestra producción, que, por momentos tenía una gran salida, cuando se encontraban dos o tres buques en puerto, y por otra parte transcurría un lapso mas o menos prolongado, en el cual se producía un estancamiento completo. Y así vemos que los distintos gobiernos que se suceden desde esa época tratan de solucionar, en la medida de sus fuerzas, estas situaciones.

Pero, primero han tenido que asegurar la independencia política del nuevo país y los barcos servían para fines militares o sea de defensa. Después de lograda la unidad nacional y cuando el país entra en una era de progreso, se plantea y se trata de resolver mas eficientemente el problema.

Se celebran tratados con países europeos en los cuales se establece la libre navegación de nuestros ríos, para atraer en esta forma a los buques extranjeros. Los primeros se celebran con Inglaterra, Estados Unidos de Norte América, Francia, etc. y luego se van ampliando a medida que transcurre el tiempo a otros países, como Alemania, Japón, etc., celebrándose también con los países vecinos, principalmente Uruguay, Paraguay y Brasil. Además al sancionarse la Constitución de 1853 se establece en ella la libertad de navegación, hasta en demasía, podríamos decir a todas las banderas del mundo, pues se quería mantener un activo intercambio para mayor grandeza y prosperidad e económica.

Se presentan distintos proyectos en las Cámaras del Congreso, unos mas acertados que otros, los que son discutidos y comentados. Se dicta así la Ley 7049 llamada Saavedra Lamas en el año 1910, luego se presentan varios proyectos entre los que figuran los siguientes: Esteban S Zeballos en 1913, Tomas Le Breton y Leopoldo Melo en 1916, Arce-Padilla-Rodríguez en 1916, también de importancia tenemos la Ley 10606 de 1918 de Cabotaje, influenciada por las consecuencias que trajo al país la guerra mundial de 1914/8, durante la cual el país se vió en una situación muy seria al no poder contar con las bodegas necesarias para sus exportaciones, que por causas de la guerra, la demanda de productos de nuestro suelo había aumentado en grave forma.

Esto hizo ver la situación en que se encontraba el país, que, teniendo artículos para exportar no podía contar con los buques necesarios para su transporte, además del valor que se debía pagar en concepto de fletes, acarreos, seguros, etc., que por esa época corría a cargo su explotación de empresas extranjeras.

Lo que iba progresando nuestra marina mercante era debido a la actividad privada, puesto que, se fueron formando compañías haciendo viajes, primero, entre nuestros puertos más cercanos y seguros y poco a poco y con gran tesón, esfuerzo y trabajo llegaron a crear flotillas que se llegaban a puertos de países extranjeros, primero vecinos y luego alejándose más, y también hacia el sur de la República, que, debido a sus temporales y a la poca hospitalidad que presentan las costas patagónicas desanimaban a los empresarios, influyendo además el poco tráfico comercial que había para con esa zona.

Mientras tanto el Estado adoptaba alguna que otra medida de protección o de fomento, que muy pocas veces, por no decir nunca, se llevaban a cabo, y tan es así que, los subsidios y demás beneficios que establecían las leyes de cabotaje, el apoyo y financiación a las construcciones navales en el país, el crédito marítimo, etc., casi nunca se han cumplido. Por otra parte, en el año 1934 se dicta un decreto de creación de la "Comisión de Organización de la Marina Mercante", que más que otra cosa, se dedicó a estudiar la situación del puerto de Buenos Aires y muy poco se hizo por la creación de una flota.

Por esa época se nota más la falta de una marina mercante en consonancia con nuestro comercio exterior, y vemos como se trata por esos años de crearla y organizarla, continuándose esa necesidad años más tarde al recordarnos la crisis de bodegas sufrida por el país con motivo de la

última conflagración mundial y la circunstancia de que, hallándose en nuestros puertos una cantidad de buques extranjeros, principalmente italianos, imposibilitados de hacerse a la mar por la situación en que se encontraban debido a la guerra y por lo tanto no pudiendo servir para los pacíficos, benéficos y naturales fines para que habían sido construídos, el Gobierno Argentino se propuso la compra de dichos buques, consiguiéndolo después de las negociaciones respectivas, por cierto bastante largas, dando origen así a la Flota Mercante del Estado, que a partir de 1941, si bien ha tenido alguna baja debido a algun accidente, pero principalmente a pactos de retroventa aunque esto ya ha dejado de suceder, está en un constante progreso debido a la incorporación de nuevas y poderosas unidades que van fomentando, aguilatando y afianzando - nuestra marina mercante en todos los mares del mundo.

Tal es el progreso obtenido en los últimos años, que, en lo que respecta a la América Latina, hasta antes del año 1939 ocupábamos el segundo lugar, luego de Brasil, que nos llevaba más de 200.000 toneladas de registro bruto, pasando actualmente a ocupar el primer puesto tanto en lo que respecta a toneladas como en número de buques; y en cuanto a la situación dentro del orden internacional antes del estallido de la guerra mundial de 1939 ocupábamos el 19º lugar con 293 buques con 289.000 toneladas, ocupando actualmente el 11º lugar con 2073 buques con 1.411.000 toneladas.

Por tal motivo y tomando como base de partida la citada compra de los buques italianos surtos en nuestros puertos, haremos un pequeño estudio sobre la marina mercante argentina.

Causas de la creación de la Flota Mercante

La alteración del ritmo económico argentino anterior a 1939 se ha expresado de diversos modos, dice Riáffolo Bessone, como ser: elevación de los precios de artículos de primera necesidad; contracción de los negocios; aumento de la desocupación; baja de los salarios; disminución del nivel general de vida; situación crítica de ciertas industrias; necesidad de racionar el combustible; escasez de materias primas; etc. Pero donde más se notaron los efectos derivados de la guerra es precisamente en nuestro comercio exterior. El valor efectivo del intercambio mercantil argentino -excepto el metálico- había caído de pesos \$923.795.000.- m/n. alcanzado en el primer trimestre de 1940 a \$545.311.000.- m/n. alcanzado en el primer trimestre de 1941; es decir una contracción equivalente a pesos \$390.485.000.- m/n. o sea el 41.8 % menos. La contracción experimentada en el comercio de importación era mayor y llegaba a 48.3%; así contra \$425.503.000.-m/n., llegados en el primer trimestre de 1940, las importaciones bajaron en igual período de 1941 a \$219.982.000.-m/n. disminuyeron pues en \$205.520.000.-m/n. En cuanto al comercio de exportación corresponde anotar, también, un notable descenso: contra \$508.293.000.-m/n. alcanzados en el primer trimestre de 1940, solo se había llegado en igual período de 1941 a \$323.328.000.-m/n., lo que representa una merma de \$184.964.000.-m/n., o sea el 36.4 % menos.

Después de iniciada la guerra de 1939/45, la situación económica y comercial de la República era extraordinariamente crítica. De una parte la existencia de grandes sobrantes de productos agrícolas ganaderos, principalmente cereales, que, ante la imposibilidad de poderse guardar en silos para su buena conservación, se tenían en im-

ponentes pías a la intemperie con el consiguiente perjuicio, para la economía nacional, para el productor y para las zonas portuarias debido al estancamiento del tráfico, y que no podían ser consumidos totalmente por los mercados internos, según algunos a raíz de nuestra desorganización económica y por la disminución general de la capacidad adquisitiva de la población, aunque, según criterio personal, esto tenía mucho de verdad hasta cierto punto, pues sabido es que nuestra producción es mayor al consumo interno, siendo base de nuestra economía en buena parte la exportación de ese excedente, habiendo sido por lo tanto imprescindible transportarlo a la mayor brevedad.

Teníamos por otra parte, la falta de vocación marina, y digo teníamos porque el país sabe ya que el mar es para nosotros fuente de prosperidad y seguridad, que podemos tener una marina mercante natural, pues además de poseer extensos y caudalosos ríos navegables, que tienen una extraordinaria importancia en su sistema de comunicaciones internas, tiene 4.000 kms. de litoral atlántico, sobre una meseta de riquezas marinas incalculables que se extienden desde la costa hasta 300 millas mar afuera; también el sometimiento a las compañías navieras extranjeras que monopolizaban el mercado de fletes y primordialmente la falta casi absoluta de bodegas, hicieron más aguda la necesidad de crear nuestra propia marina mercante, no sólo para exportar la producción nacional, sino también para traer del exterior los artículos y productos manufacturados necesarios al desarrollo normal de las actividades del país. Respecto a la falta de bodegas disponibles, su influencia se dejaba sentir no solamente en el desenvolvimiento de los negocios de exportación con los países que continuaban siendo nuestros principales mercados, como Gran Bretaña, con los consiguientes perjuicios para la indus-

tria ganadera, sino que, impedía el establecimiento de nuevas corrientes de intercambio con muchos países con los cuales se había concertado tratados comerciales, por falta de los imprescindibles medios de transporte directos y económicos para intentar cualquier negociación de importación o exportación.

Este problema había sido presentado en la Conferencia Marítima Interamericana realizada en Washington en 1941, por la Delegación Argentina, la que expresó la necesidad de establecer con carácter permanente, un servicio de transporte marítimo que ofreciera continuidad y estabilidad, que le permitiera formular planes sobre bases firmes. También se dejó sentir la falta de bodegas para el transporte de carne ovina faenada por los frigoríficos de la Patagonia, que creaba así un serio problema para los productores de la región. Y en cuanto al encarecimiento de los fletes, que no era sino una consecuencia directa de la escasez de bodegas disponibles, además de perjudicar seriamente al comercio, había creado graves trastornos a los exportadores de frutas, que veían por esa razón amenazado su margen de beneficios.

Como por la misma situación habíamos pasado en el período tormentoso de 1914/18. Era conveniente no reincidir, y por sobre todo necesario satisfacer el viejo anhelo de crear una marina mercante de ultramar propia, en cuya virtud, nos liberaríamos económicamente al disponer de medios propios de transporte.

Además de evitar el quedar supeditados a necesidades y conveniencias del exterior, en lo que toca al transporte de nuestros productos, una flota pueda llegar a ejercer influencia positiva en el valor de los fletes aliviando así las cargas que por ese concepto pesan sobre la producción. Evita la salida del país de fuertes sumas por pa

gas de fletes y seguros, dá trabajo a gran número de personas, y reanima otras industrias subsidiarias llamadas a tener gran desarrollo, como las ^{de} construcciones y reparaciones navales, sobre lo que nos ocuparemos mas adelante.

No debemos olvidar que nuestro país ha venido sufriendo de un drenaje constante de su economía con sumas fabulosas por pagos de fletes, que alcanzaban a 600 millones de pesos anuales y que por pagarse al exterior gravitan en forma desfavorable en nuestra balanza de pagos; en cambio Inglaterra, por ejemplo, ha contado tradicionalmente con una fuente de ingresos de consideración, consistente en los fletes devengados a su favor por la acción de su enorme marina mercante, y que a la vez sirve de unión del vasto Imperio.

En la Argentina que dependía del extranjero para el transporte de buena parte de sus productos, era evidente que el pago de los correspondientes fletes se hacía en moneda extranjera, cuyo importe incidía en el movimiento del balance de pagos. Toda vez que hay que transportar productos, tenemos en el activo, el valor de los productos exportados y en el pasivo, el importe de los fletes, o sea que recibíamos en pago de nuestras exportaciones una cantidad menor de moneda extranjera que si transportáramos tales artículos en unidades de la marina mercante nacional.

Debe tenerse presente que, a pesar de los obstáculos con que debían luchar, y de tener que subvencionar constantemente sus flotas mercantes, países con menores recursos y población inferior a la nuestra, como Grecia, no cesaron esfuerzos para llegar a tener marinas verdaderamente importantes. Y es que la marina mercante no es solo factor de progreso económico, sino también arma de guerra de un valor estratégico extraordinario, como ha quedado

demostrado en la última conflagración mundial. Su valor como auxiliar, propiamente dicho, de la armada, es muy grande, dado que por la magnitud que alcanzan las centenas actuales ningún país se encuentra en condiciones de mantener, en épocas normales una flota de transportes de la marina de guerra, por la carga enorme que ello supondría a los contribuyentes, pero su valor para el ejército es todavía mayor, pues sin una flota mercante se vería privado del más importante instrumento para sus abastecimientos.

Ahora bien, si se encara la marina mercante bajo el doble aspecto de factor indispensable para el desarrollo de la economía nacional, liberador de las perturbaciones que lo puedan ocasionar acontecimientos y conveniencias que le son ajenos, y de elemento más indispensable aún para la defensa nacional, se comprende que el obtener o no rendimientos utilitarios inmediatos pasa a segundo término, ante propósito de mayor trascendencia.

Entonces vemos que, la economía nacional ha debido afrontar situaciones que no por ser esperadas y previsibles dado los sucesos que ocurrieron en otras partes del mundo podrían ser menos dignas de honda preocupación. Las perspectivas desfavorables para el comercio, a causa de la clausura de muchas de las mercados que recibían nuestros productos, y la carencia de buena parte de las materias primas indispensables para nuestras industrias, se fueron agravando en forma considerable, no solo a medida que se extendía la guerra a nuevas regiones, sino por la consiguiente disminución de bedegas para el transporte de nuestra producción, lo que obligó al Gobierno a tomar las iniciativas necesarias al desenvolvimiento de nuestras riquezas agropecuarias y al desahogo de nuestro comercio.

Tributarios como habíamos sido en materia de trans-

perdas marítimas, de la actividad naviera de empresas pertenecientes a países que fueron envueltos en el conflicto de 1939/45, habíamos dado siempre a nuestras exportaciones un carácter de simple transacción comercial, en la que, con liberalidad, que por un aspecto nos honra, y por otro pensó de relieve la imprevisión con que se habían encarado estos problemas, se dejaban correr los días sin afrontar las iniciativas benéficas para la economía pública que luego se tomaron, preocupándose el Gobierno formalmente de la creación de la Marina Mercante Nacional al dar vida a la Flota Mercante del Estado, en Octubre de 1941, que, para bien del país, es hoy una auspiciosa realidad.

Esta iniciativa tuvo en parte principal su origen en el Informe que presentó la Comisión de Creación de la Marina Mercante, la que fue establecida por decreto del 29 de Enero de 1940, que informó minuciosamente sobre la situación y las posibilidades de formar un elenco, estableciendo soluciones para el mejoramiento de la situación por la cual atravesábamos. En su Informe, luego de establecer consideraciones generales sobre el tema, la Comisión analiza las iniciativas anteriores que se habían propuesto, la situación que se le planteó al país en la guerra de 1914/18. Se estudian las posibilidades comerciales de la flota mercante argentina, las líneas de navegación que debieran establecerse y la adquisición de buques. Se contempla la adquisición de dichos buques en el país y no se descarta el arrendamiento de buques de bandera extranjera, así como la construcción de navios en otros países. También se refiere el Informe a la expropiación de buques de bandera nacional pertenecientes a empresas privadas. Se efectúa, asimismo, un estudio acerca de la amplitud de las medidas iniciales, la cantidad y tipos de los buques

a adquirir y la forma de explotación de los mismos. Establece que a fin de administrar la Flota, conviene la creación de un organismo director autárquico. Propone la adquisición de un cierto número de buques para establecer las primeras líneas proyectadas, y hace referencia a los subsidios a las industrias navales del país y al mantenimiento de líneas permanentes. Termina el Informe ocupándose de la acción del Estado en la solución del problema de la formación del personal idóneo y de los seguros marítimos.

El desarrollo y buen funcionamiento de ese organismo es por tanto trascendental para los intereses nacionales. Y notamos que todos los aspectos de su desenvolvimiento son beneficiosos a las conveniencias generales, pues, descongestionando la producción; da vida al comercio; facilita el desarrollo de las industrias; restablece el crédito bancario; asegura el aprovisionamiento de combustibles, evitando la paralización de las usinas; medios de transporte y servicios públicos indispensables. Hace brotar fuentes de trabajo mejorando la situación económica de muchos hogares; forma hombres de mar, creando un plantel preciso para nuestra grandeza futura. Y por sobre todas las cosas, da al país categoría de pueblo capaz de resolver por sí mismo sus propios problemas, uno de los cuales era el de regular sus exportaciones y movilizar sus productos hacia los mercados consumidores, con sus propios elementos y dentro de la escala que le corresponde, de acuerdo con la equidad en los convenios del intercambio internacional.

De antiguo carecíamos de interés en la costa y en el mar. Si es cierto que somos un país eminentemente productor de artículos que recorren todas las mercados de la tierra, jamás fué preocupación nuestra el transportarlos. Solo había que producirlos. Luego llegaban barcos de las

distintas banderas de América, de Europa, de Africa, de Oriente y se las llevaban. Pero ahora las cosas han cambiado en forma substancial. Y no era prudente ni sensato continuar con esa vieja indiferencia.

El tonelaje de mercaderías transportadas por los barcos de la Flota Mercante del Estado y su personal de mar en plena actividad, son el índice elocuente de la obra benéfica de la institución que ha sido puesta no solo al servicio del país, sino también al de los pueblos del continente, ya que no es posible desconocer que el intercambio americano iniciado por la marina mercante argentina es un principio de la realización argentina -la ejecución práctica- de los elevados propósitos de solidaridad continental.

Puede así afirmarse con verdad, que, al organizarse la Flota Mercante del Estado fué creada la marina de comercio de bandera nacional, por cuanto el interés privado ha sido substituído por el interés público, y es así como el país pudo orientar su comercio internacional y desarrollar con fruto las actividades conexas al nuevo factor de progreso nacional.

No ha faltado, sin embargo, impugnadores a propósito tan benéfico como fué la creación de la Flota Mercante del Estado y por ende reorganización de la flota mercante de bandera nacional, pues según unos estaría condenada a una vida muy precaria, pues, los países que mantienen un tráfico ^{regular} ~~masivo~~ con el Rio de la Plata no se resignarían a enviar sus productos en otros barcos que no sean los de su bandera. Esto suponía que, aún cuando asegurásemos a los barcos de matrícula argentina, la carga necesaria en sus viajes de ida a Europa, tendrían que regresar con sus bodegas vacías, lo que implica un encarecimiento desproporcionado en los gastos de explotación y pe

consecuente de los fletes. Otros desean que una flota nacional no podría subsistir sin grandes subsidios y que las finanzas nacionales no se hallaban en condiciones de otorgarlos.

La primera objeción no tuvo, ni tiene consistencia, ya que no se trató, en principio, de desplazar los buques de los países que compran regularmente nuestros productos y nos venden los suyos, sino, primordialmente, a los "tramps", pertenecientes a otros países no muy vinculados al nuestro, y que luchaban con el transporte de nuestra producción y de las maquinarias y artículos manufacturados que importamos. La otra observación si bien es merced, hay que tener en cuenta, como ya dijimos, que los resultados a obtener y las miras en el futuro justifican cualquier sacrificio.

Desde luego, cabe reconocer que los medios financieros de la República Argentina, quizás no tanto ahora como en los años de la creación de la Flota Mercante del Estado, no le permitirían rivalizar con Gran Bretaña, Estados Unidos de Norte América, Francia, Italia, Japón, y otras potencias marítimas, por medio de subvenciones. Todas esas potencias han hecho esfuerzos enormes en favor de sus flotas mercantes, instituyendo fuertes subsidios para las construcciones navales y compensación en dinero y premios para las líneas regulares de navegación. Sabemos que esas ayudas financieras a las industrias marítimas no representan otra cosa que las contribuciones que los gobiernos deben pagar para mantener la representación siempre valiosa de su bandera en la inmensa caravana del tráfico de los mares. Esas contribuciones oficiales comprenden: a) las otorgadas a la construcción naval para saldar las posibles diferencias habidas entre el costo de producción nacional y el de la extranjera; b) las otorgadas a la navegación

para saldar diferencias procedentes de los fletos bajos e insuficiencia de carga, o sea la falta de producido respecto de los gastos de sostenimiento de la flota.

Conocemos la política monopolista que prevaleció hasta la segunda mitad del siglo XIX, y que tuvo su mayor desenvolvimiento en Inglaterra, mediante el célebre Acto de Navegación del 9 de Octubre de 1651, que lleva el nombre de Cromwell, y en Francia, bajo el reinado de Luis XIV. Estas leyes, de orden principalmente político, fueron substituídas por otras de carácter económico, basadas en la necesidad de crear nuevos mercados, defender los ya conquistados y potenciar y desarrollar el tráfico y comercio marítimo.

Por otra parte, antes de la última guerra mundial, Gran Bretaña destinaba subvenciones anuales por 180 millones de pesos, aproximadamente, a las líneas regulares y de cabotaje mayor y menor; Italia dedicó una mayor atención a su flota, distribuyendo importantes subsidios por intermedio de la Finmare, entidad oficial encargada de reorganizar su marina mercante; Francia por su parte dedicó en 1938, más de 90 millones de francos al fomento de las actividades navieras y unos ²⁰ ~~25~~ millones a la compra de buques petroleros. Igual política han seguido Estados Unidos y Japón, y en menor escala los países escandinavos. Así en lo que respecta a Estados Unidos, que posee la marina mercante de mayor significación actual, está subsidiada de las dos maneras simultáneamente, con excepción, posiblemente, en la referente a la explotación de los buques petroleros "trampa". Si tomamos el período transcurrido entre 1934 a fin de 1948, tenemos que el Gobierno Norteamericano abonó a los armadores de dicho país la suma de 14.525.217.000 dólares por ambos conceptos de subsidio, distribuyéndose en la siguiente forma: por costo de expl

tación diferencial la suma de 24.127.090 dólares término medio por año, con el objeto de contrarrestar el alto costo de explotación, y en lo referente a la construcción ha sumado la cantidad de 341.015.000 dólares.

Si bien la Argentina no estaría en condiciones de acordar grandes subsidios, mucho puede hacer con la rebaja de impuestos y tasas consulares, portuarias y de otro orden que gravan esa actividad. Estas medidas beneficiarían de inmediato a la navegación, principalmente la de cabotaje, que lucha contra las altas tasas y contra las tarifas diferenciales del ferrocarril. También beneficiaría al cabotaje de gran altura, que debe afrontar la competencia con empresas extranjeras fuertemente subvencionadas.

Pero, a pesar de eso, tenemos que la vieja aspiración de una marina mercante propia, se ha logrado en forma eficiente y perfecta y puede hoy la población del país sentir el orgullo de poseer uno de los puntales en que descansará la independencia económica de la República, factor indispensable para cimentar nuestra independencia política. Hemos conseguido gracias a nuestra Flota Mercante del Estado que la navegación mercante nacional saliera del estado embrionario en que por diversas causas permaneció durante más de 60 años, para hacerla adquirir su verdadera importancia, en relación al volumen de nuestro comercio exterior.

Debe alentarnos pues, el firme propósito de conservar la importante vinculación comercial que con ritmo cada vez mas creciente, mantenemos desde no hace mucho tiempo con los países hermanos del continente y con otros viejos y nuevos países europeos y asiáticos, y luchar con todas nuestras fuerzas para no volver a la política de aislamiento y abandono de las comunicaciones marítimas, que desgraciadamente padecimos durante tantos años y que fe-

lizmente hoy queda en el recuerdo, invirtiendo los términos, de aquello tan indiscutible de que el mar une y no se para. En tales condiciones, podemos mantener, no solamente los mercados ya logrados, sino también, crear nuevas rutas para la conquista de otros mercados, llevando nuestros productos a quienes más los precien y mejor los pagan.

Es un grave error creer que nuestra seguridad puede estar, en el orden comercial, en manos de las naciones amigas. Ciertamente es que el país, para el caso posible de una guerra, necesita una buena marina mercante, aunque sea antieconómica en tiempos de paz. La seguridad nacional lo exige y el sacrificio se justifica por ello. Pero nosotros podemos tener marina natural. Pues si bien, poseer combustible es factor económico de primer orden para el ejercicio de la flota, así como poseer hierro y carbón es factor económico de primer orden para la construcción de buques, nada debe dejar de hacerse para obtener estos dos elementos primos de la economía nacional. El buque es hierro, su pan es combustible. El pueblo no se negará a hacer los sacrificios que sean necesarios para que las minas existentes en el país produzcan. Hace poco tiempo se ha puesto en funcionamiento otro de los altos hornos en el Norte Argentino, en la zona minera, en la Provincia de Salta. Sin hierro y sin combustible no hay marina natural y en economía no puede haber nada artificial. Lo antieconómico muere.

Cuando el costo admite la marina mercante natural, el flete no necesita de leyes de monopolio; puede enfrentar la competencia apoyándose en la ley general y constante del flete mínimo, que tiene un triple efecto: 1) permite la exportación y excita la producción de mercaderías que antes no podían ser movilizadas al exterior. La mayor pro-

ducción origina a su vez una demanda ulterior que tiende a elevar el nivel del flete, nivel que ya no es prohibitivo para esas mercaderías porque el consumo iniciado excita una necesidad más sentida y produce una demanda más viva y más capacitada para soportar un mayor costo de flete. 2º se forma una competencia con otros medios de transporte que algunas veces deben caer en desuso, vencidos por el costo y perfección del nuevo servicio; 3º tiende por muchos caminos a aumentar los transportes y por consiguiente a reducir los precios unitarios, los gastos generales comunes a todos, se subdividen entre un número mayor de servicios prestados.

Así pues, no es cuestión de adquirir medios de transporte y dormir sobre los laureles.

Desarrollo financiero

Nuestro comercio exterior está representado por significativas cifras, como lo demuestran los cuadros siguientes, y era menester por lo tanto ocuparse de la formación de la marina mercante, para que nuestro país no sufriera más consecuencias ajenas al mismo. Así tenemos:

Año	<u>Exportación</u>		<u>Importación</u>	
	Miles de toneladas	Millones de pesos m/n	Miles de toneladas	Millones de pesos m/n
1910	7.519	684	8.278	862
1911	5.445	778	8.323	920
1912	11.124	1.140	8.605	1.016
1913	11.850	1.180	10.130	1.128
1914	7.609	916	7.449	733
1915	10.448	1.323	5.234	694
1916	8.374	1.302	4.430	632
1917	4.070	1.250	2.921	664
1918	6.722	1.821	2.630	1.138
1919	9.154	2.343	3.850	1.490
1920	12.957	2.373	5.516	2.125
1921	6.097	1.525	5.716	1.703
1922	10.187	1.536	6.900	1.567
1923	10.806	1.753	8.036	1.974
1924	14.399	2.299	9.589	1.883
1925	10.286	1.973	9.989	1.993
1926	12.283	1.800	10.023	1.869
1927	16.740	2.294	11.880	1.947
1928	17.029	2.397	12.538	1.902
1929	16.703	2.168	13.039	1.959
1930	11.027	1.396	13.364	1.680
1931	16.477	1.456	8.847	1.474
1932	15.826	1.268	6.986	836

Año	<u>Exportación</u>		<u>Importación</u>	
	Miles de toneladas	Millones de peses m/n	Miles de toneladas	Millones de Peses m/n
1933	13.777	1.121	6.931	897
1934	15.252	1.438	7.361	1.110
1935	16.239	1.569	7.887	1.175
1936	14.619	1.656	8.293	1.117
1937	18.235	2.311	10.335	1.558
1938	9.119	1.400	9.205	1.467
1939	12.875	1.573	9.756	1.338
1940	9.467	1.428	8.094	1.499
1941	6.241	1.640	6.473	1.276
1942	5.321	1.961	4.516	1.274
1943	5.321	2.383	3.699	942
1944	6.147	2.583	3.957	1.007
1945	6.426	2.839	4.255	1.154
1946	8.159	3.927	8.341	2.330
1947	9.305,5	5.504,9	11.103,9	5.348,5
1948	8.759,4	5.541,8	14.332,6	6.189,7
1949	5.941,6	3.717,5	12.161,9	4.641,7
1950 *	6.362,5	4.203,3	9.223,0	3.986,7

* 10 primeros meses

Vemos pues que, este enorme volumen de exportaciones e importaciones, origina un movimiento marítimo, que legítimamente, debe ser de consideración.

Y teniendo en cuenta que, antes de estallar la guerra mundial de 1939/45, los diversos países del mundo ocupaban la posición que se desprende del siguiente cuadro de las marinas mercantes:

(se refiere a buques de más de 1.000 toneladas)

País	Buques	Toneladas
Imperio Británico	9.950	30.500.000
Estados Unidos de N.A.	2.500	12.500.000

País	Buques	Toneladas
Japón	2.000	5.000.000
Noruega	1.960	4.660.000
Alemania	2.350	4.209.000
Italia	1.150	3.180.000
Francia	1.210	2.845.000
Holanda	1.440	2.620.000
Grecia	660	1.620.000
Suecia	1.200	1.504.000
Rusia	690	1.250.000
Dinamarca	700	1.118.000
España	790	937.000
Finlandia	348	542.000
China	276	497.000
Brasil	285	463.000
Bélgica	210	435.000
Yugoeslavia	173	372.000
ARGENTINA	293	280.000
Portugal	214	261.000
Chile	93	163.000
Estonia	129	144.000
Polonia	52	100.000

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
 Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

Por tanto fué imprescindible la formación de una flota, pues, hasta antes de la creación de la Flota Mercante del Estado, la marina mercante argentina de ultramar estaba formada por un reducido número de unidades, que alcanzaban a 45 en total, perteneciendo 13 de ellas al Estado y las 32 restantes, a empresas ^{navieras} privadas, de acuerdo al siguiente cuadro:

De propiedad del Estado

10	buques tanques con capacidad total de	73.700 ton.
<u>3</u>	" transporte con " " "	<u>3.000 "</u>
13	" en total " " para	76.700 "

De propiedad particular

28	Buques de carga con capacidad total de	103.000	ton.
<u>4</u>	" tanques " " " "	<u>54.000</u>	"
32	" en total " " para	157.000	"

Así tenemos que, de esas 45 embarcaciones, los 10 buques tanques de propiedad del estado se dedicaban al transporte de petróleo de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y los 3 transportes, también de propiedad del Estado, se hallaban afectados a servicios comerciales y de vigilancia de nuestro litoral marítimo. De las embarcaciones de propiedad particular, 13 transportes, que sumaban en total 51.000 toneladas, se hallaban destinados al servicio regular de nuestra costa, y los barcos de carga restantes se los había destinado principalmente al intercambio con Brasil, y luego como consecuencia de la situación creada por la guerra, se los empleó también para el transporte de productos nacionales a puertos portugueses y españoles y también a puertos norteamericanos.

En épocas normales, todo el tonelaje de esta pequeña flota que disponíamos, representaba un mínimo del volumen total de nuestras exportaciones, pues, apenas alcanzaba al 2,9 %. El 62,5 % era transportado por buques de las naciones que mantenían intercambio con nuestro país y el 34,6 % restante se efectuaba por los buques "tramps" o changadores, y tenemos por ejemplo, que en el año 1938 el volumen total de nuestro intercambio alcanzó, aproximadamente, a 20 millones de toneladas, de las cuales no menos de 6.600.000 toneladas fué transportado por dichos buques "tramps", y si calculamos el valor del flete, para esa época, a razón de \$20.-m/n. la tonelada, podemos estimar que esa clase de barcos, pertenecientes la mayor parte de ellos a países que no mantenían un intercambio comercial apreciable con la Argentina, percibieron la suma de, apro

rimadamente, 138 millones de pesos en concepto de fletes, sin ningún beneficio para la economía nacional.

Esas cifras demostraban la posibilidad, como está quedando en evidencia, de un rápido desarrollo de una marina mercante argentina, pues la misma efectuaría, por lo menos en principio, los transportes que efectuaban los "tramps", dedicados a explotar los fletes de nuestro comercio exterior.

Por tanto, era urgente ampliar la cantidad de bodegas, y para ello se echó mano del procedimiento más expeditivo, o sea la compra-venta de buques extranjeros, surtos en nuestros puertos, ya que el otro procedimiento o sea la construcción de buques, por ese momento era muy onerosa a consecuencia de la guerra y a la vez difícil de poderse llevar a cabo.

Ahora bien, cuando no hay astilleros en el país, y es menester comprar barcos en el extranjero, es importante distinguir la forma en que se efectúa el pago, pues, es distinto si se compran con un empréstito público, que si se adquieren por un superavit del balance de pagos. Si se adquieren por un empréstito externo, habrá que pagar el servicio correspondiente a la deuda contraída en el exterior, de manera que, habrá un alivio inmediato en el balance de pagos, si el monto de los fletes que se deja de pagar en moneda extranjera por la existencia de marina mercante, es superior al monto del servicio destinado a cancelar el empréstito, porque en caso contrario, es evidente que, si se tienen que satisfacer 100 de servicios financieros y los fletes solo alcanzan a 80, no se puede decir que exista un alivio en el balance de pagos, mientras dure el pago de los servicios financieros, pero si se paga un servicio de 100 y los fletes que se ahorran representan 120, es indudable que exista un alivio en el ba

lance de pagos.

Tenemos así que, el 25 de Agosto de 1941 fué firmado en Buenos Aires el convenio argentino-italiano por el que se transfirió a nuestro país, la propiedad de 16 navas mercantes italianas, que estaban amarradas en puertos nacionales. El Gobierno de la República Argentina estuvo representado por el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Dr. Enrique Ruiz Guñazú, y por el Ministro de Marina Contraalmirante don Mario Finetti, y el Gobierno de Italia por su Embajador extraordinario y plenipotenciario acreditado ante el Gobierno Argentino, Dr. Raffaele Nob. Boscarelli. Este acto de Gobierno fué de trascendental importancia para el comercio e industrias nacionales, y constituyó un paso en firme para alcanzar la liberación económica. Y es dable destacar que, contra las pretenciones de ciertos sectores políticos que solicitaban la confiscación de las navas italianas, el Poder Ejecutivo procedió con la rectitud y seriedad que debía usar un país neutral, como lo éramos en esa época, es decir, a comprar los buques internados.

Como resultado de este convenio tuvimos que el Gobierno Italiano vendió al Gobierno Argentino la totalidad de los buques italianos refugiados en puertos argentinos, a condición de que el país comprador no usara dichas navas en favor de los beligerantes contra Italia y sus aliados.

Das clases de ventas se estipularon:

- a) Venta simple, se transferían ocho buques: Tesco, Principessa Maria, Castelbianco, Monte Santo, Gianfranco, Amabilitea, Capo Rosa y Valdarno, todos los cuales quedaban de propiedad irrevocable del Estado Argentino.
- b) Venta condicional, los ocho buques restantes a saber: Cervino, Voluntas, Santo, Fortunastella, Maristella, Inos Corrado, Vittorio Veneto y Colerum, habían sido comprados

pero sujetos a la condición de optar el Gobierno Italiano a readquirirlos.

Los buques comprados en las condiciones establecidas sumaron un total de 86.326 toneladas, contribuyendo en buena parte a aumentar el número de bodegas disponibles y a rebajar el nivel de los fletes, pero como es lógico su poder no satisfacían totalmente las necesidades del comercio de exportación.

En cuanto a los precios abonados por los buques, fueron diferentes según que estos se adquirieran en forma definitiva o con cláusula de retroventa, habiendo tenido en cuenta lógicamente la antigüedad de los barcos y los perjuicios que se hallan hecho al respecto. Para los primeros el precio fué fijado en 2.850 liras por tonelada métrica de porte bruto, y para los segundos se estableció la suma de 2.375 liras por tonelada métrica de porte bruto.

Alos efectos de como se debía efectuar el pago podemos decir lo siguiente: en principio era diferido y de carácter opcional. Era diferido porque se establecía el pago en la siguiente forma: el 50 % en letras de tesorería en liras, que quedarían depositadas en el Banco Central de la República Argentina a la orden del Gobierno Italiano, y el 50 % restante en un crédito en liras a favor del Gobierno de Italia que sería pagado al término de la guerra y que debería ser utilizado totalmente para la adquisición de productos argentinos. Por un lado teníamos una emisión de letras de tesorería, que en lugar de ser hecha en pesos moneda nacional, lo era en liras, y por el otro lado un hecho sumamente importante, cual era la concertación de una operación de trueque, cambiando barcos por productos, pero este trueque no se podía realizar mientras durara la guerra.

De modo tal, que se establecía en forma concreta que,

el crédito se iba a enjugar recién cuando terminara el conflicto. Y se haría así: Italia compraría productos argentinos y en esta forma la Argentina cancelaría sus deudas con exportaciones que se abonarían según los precios internacionales.

Vemos entonces que, por un lado el crédito estaba bloqueado, porque recién iba a iniciarse su evolución una vez terminado el conflicto bélico. Pero, asimismo, estaban bloqueadas las letras emitidas en pago de las adquisiciones y se establecía que dichas letras se depositarían en el Banco Central de la República Argentina y gozarían de un interés del 2,25 % anual. Las letras no podían ser utilizadas sino una vez terminada la guerra y lo mismo pasaba con sus intereses. Esta disposición estaba de acuerdo con la resolución adoptada por el Comité Consultivo Económico-Financiero Interamericano que establece que los fondos o utilidades que se deriven del funcionamiento de los buques mercantes de bandera extranjera que permanecen inactivos en puertos del continente Americano, no se pongan a disposición de Gobierno o ciudadanos cuyas banderas enarbolaban, hasta que la guerra haya terminado.

Debemos citar también la referencia al oro. No solo el Gobierno Argentino establecía la posibilidad de pagar en letras de tesorería o en mercaderías una vez terminada la guerra, sino que decía expresamente que, las liras serían fijadas en la siguiente forma: una lira igual a --- 0,94677 gramos de oro fino. Aparecía entonces el oro para la fijación de los valores. Dicho contenido metálico correspondía al Decreto del Gobierno Italiano del 5 de Octubre de 1936. Es de hacer notar que la lira estabilizada por Decreto real del 21 de Diciembre de 1925, era una lira de contenido mayor, pues se consideraba de 0,7919113 gramos de oro fino.

Además debimos citar la opción de pago en oro e divisas. Lo importante de este convenio era que, una vez fijado el valor de adquisición, resultaba que el Gobierno Argentino tenía la opción de pagar los buques con oro en una forma muy sencilla: multiplicando el total de libras de la compra por el contenido metálico de la libra. Y la tercera alternativa era que, en lugar de pagar en oro físico, podía entregar divisas equiparables al oro y de libre disponibilidad que representaran un valor equivalente.

Quiere decir que, esta operación era de pago diferido con la obligación de aceptarla en las condiciones mencionadas en primer término o de cancelarla en oro físico e divisas equiparables al oro.

El convenio añadía que, tanto las letras de tesorería como el crédito, devengarían un interés del 2,25 % anual, y que dichas letras al quedar liberadas, se utilizarían en primer término, para satisfacer los pagos que debía efectuar el Gobierno Italiano, si es que hacía uso como efectivamente hizo de la opción, a que por el convenio tenía derecho. En este último caso Italia debería pagar por los buques sujetos a esa opción, el importe que abonó en su oportunidad el Gobierno Argentino, previa bonificación al Gobierno Italiano de un 10 % anual, en concepto de retribución por el uso de los buques.

El Gobierno Italiano tenía seis meses después de terminada la guerra para optar a la devolución de los buques y el Gobierno Argentino se comprometía a hacer la entrega en tales casos dentro de los noventa días de la fecha de opción, en puertos argentinos.

El precio total de compra fue de 359.523.700 libras que vertido a moneda argentinaque, conforme al tipo de cambio del momento (octubre de 1941) que regía en el mercado oficial, insumió \$63.541.956,12 m/n.

El convenio fue firmado por los representantes argentinos ad referendum del Congreso.

Por el proyecto de ley del 5 de Septiembre de 1941 el Poder Ejecutivo solicitó la aprobación del convenio de transferencia de los buques italianos, fundándose en las siguientes razones:

- A) Necesidad de constituir el "núcleo de la marina mercante argentina" para llegar a la independencia económica del país por la posesión de sus medios propios de transporte.
- B) Aliviar el grave problema de la escasez de bodegas.

También se contemplaban en este proyecto las siguientes cuestiones:

- 1) Financiación de la flota
- 2) Administración
- 3) Coordinación de las actividades de la marina mercante en caso de emergencia
- 4) Facultades del Poder Ejecutivo sobre disposición y explotación de buques.

1) Financiación de la flota. El artículo 2 autorizaba al Poder Ejecutivo para: a) emitir las letras de tesorería y proceder a la apertura del crédito a que se refiere el artículo 5 del convenio, b) anticipar las sumas necesarias para acondicionar los buques adquiridos y realizar la explotación efectiva de los mismos, usando las "disponibilidades del tesoro" o las "operaciones de financiación que fueran necesarias". La reintegración de estos anticipos se hará con el producido de la explotación de la flota.

Las utilidades serán destinadas a: a) al Fondo de Amortización, que se constituirá con el 90 % de las utilidades líquidas que resulten de la explotación comercial de la flota. Este fondo será destinado al pago de la deu-

da contraída con motivo de la adquisición de los buques.
 b) al Fondo de Fomento de la marina mercante nacional, que se integrará con el 10 % restante de las utilidades líquidas, con más las utilidades que resulten luego de haberse amortizado totalmente la deuda inicial (art. 3º).

2) Administración/ Un organismo estará a cargo de la administración de la flota, con las atribuciones que se establecen en el mismo.

3) Coordinación de las actividades de la marina mercante en caso de emergencia. En tal caso el Poder Ejecutivo podrá en uso de la facultad que le confiere el artículo 7º, coordinar las actividades de la marina mercante.

4) Facultades del Poder Ejecutivo sobre disposición y expropiación de buques. El art. 4º autoriza al Poder Ejecutivo para "adquirir o tomar en arrendamiento otros buques, así como para vender, permutar por otros buques o dar en arrendamiento los que adquiriera en virtud de la presente ley", y asimismo, para expropiar, previa declaración de utilidad pública, todo buque inmovilizado en puerto argentino.

Finalmente el convenio argentino-italiano fué aprobado por la Ley nacional Nº 12.736 del 30 de Septiembre de 1941.

No han dejado de exteriorizarse ciertas observaciones respecto del precio pagado por el Gobierno Nacional por las naves adquiridas. Cuando se adquirieron los buques, que pudieron obtenerse por estar inmovilizados en nuestros puertos a causa de la guerra, no importó que tuvieran o no las mejores características para el servicio que tenían que prestar. No era el caso de poder seleccionar en forma extrema; no se conseguían buques fuera del país; la industria naval propia no podía producir en la magnitud y con la rapidez deseada; los buques inmovilizados no eran

numerosos y la economía del país exigía rapidez de trámite y realización. Y teniendo en cuenta la necesidad imperiosa que había de disponer de bodegas para el transporte de nuestros saldos de producción, que no encontraban medios de llegar a los mercados de consumo, la utilidad de una flota mercante para todo lo relacionado con la defensa nacional, y la absoluta imposibilidad de comprar barcos u ordenar su construcción en países extranjeros, creemos que razonablemente no se podía hablar de precios. No es posible apartarse de la idea de que las sumas a invertirse en la formación de una flota mercante propia, deben considerarse como sumas empleadas en la compra de elementos tan necesarios al fomento de la economía general como a la preservación de la paz. También debe tenerse en cuenta que fueran inversiones reproductivas, y que la explotación de los barcos permitiera pagar los intereses y la amortización de los capitales invertidos en ellos.

Así, el 7 de Septiembre de 1941, fué izada la bandera argentina en los buques italianos adquiridos, siendo el primer barco de la Flota Mercante del Estado que iniciara sus servicios con nuestro pabellón el Rio Dulce (ex Capo Rosa) que salió de nuestro puerto el 24 de Octubre de 1941, regresando el 2 de Febrero de 1942, amarrando en la dársena E de Puerto Nuevo, después de realizar un viaje de 16.000 millas y haber conducido trigo argentino a El Callao, por la ruta del Estrecho de Magallanes; azúcar del puerto peruano de Salaverry a Nueva York y cargado 6.500 toneladas de carbón de Norfolk para una empresa eléctrica de Buenos Aires. Y después de una travesía realmente normal, en un caos mundial, llegó sin novedad, dejando en el primer viaje redondo una ganancia bruta de más de un millón de pesos.

La Flota Mercante del Estado inició pues, mediante

ése, su primer viaje, la obra de apuntalamiento de la economía nacional y nuestro pabellón comenzó así a surcar los mares al tope de los buques de nuestra marina mercante nacional.

Por otra parte una empresa privada, el Lloyd Argentino S.R.L., había adquirido tres buques alemanes, que luego fueron transferidos a la Flota Mercante del Estado. Eran el San Martín (ex Lahn), Santa Fe (ex Anatolia), y el Belgrano (ex Niemburg), por los cuales se abonó \$12635000 m/n. Además se establecía en este convenio la opción del Lloyd Argentino S.R.L. de recomprar estos buques, pero luego esta empresa renunció al derecho que le otorgaba esa cláusula.

También la empresa danesa J. Lauritzen, tenía en servicio entre puertos argentinos y de países americanos una moderna flota de buques frigoríficos, que servía a varios renglones de nuestro comercio de exportación, y como los buques italianos adquiridos no tenían capacidad frigorífica, -solamente uno y no muy espaciosa- se entablaron negociaciones con los armadores daneses las que llegaron a buen término el 29 de Diciembre de 1941, fecha en que pasaron a poder de la Flota Mercante del Estado tres buques frigoríficos, el Brazilian Reefer, Indian Reefer y American Reefer, denominados al llevar nuestra bandera Río Mendoza, Río Gallegos y Río San Juan respectivamente, y también el buque Bretagne, llamado Río Iguazú, de la Dansk-Franske Dampskibe de Copenhague, permitiendo en esta forma sostener un adecuado comercio de exportación de artículos perecederos, como frutas, manteca, queso, carnes, casina, etc.

Digamos algo acerca de la industria del frío y los barcos frigoríficos, antes de entrar de lleno al convenio Sabones pues, que para enfriar el agua, ya por el siglo

XII, los chinos empleaban una mezcla de salitre, pudiendo los señalar por lo tanto como los precursores del frío artificial. Pero recién se iniciaron grandes investigaciones en Europa, sobre esto, en el siglo XVII, y así Tancredi por medio del salitre y nieve, obtuvo el hielo, y como consecuencia los hombres de ciencia se dedicaron afanosamente a dicho estudio. Byla, Lahire, Cullere, Leslie, Faraday, Lehnert, Perkins y otros se dedicaron para obtener una solución práctica y comercial.

Pero recién M. Charles Tellier tuvo la gloria de haber sido llamado "el padre del frío", inventando en 1868 la primera máquina de compresión para producir frío por medio de un gas licuable. Fué así que se probó que la temperatura constante de frío seco a 0° aseguraba la conservación de toda clase de comestibles, principalmente los perecederos.

De tal importancia es para nosotros este descubrimiento, pues, antes de esto, nuestra inmensa riqueza pecuaria no gravitaba mayormente sobre la economía nacional, pues solo podíamos exportar a Europa pequeñas cantidades de carnes saladas y secas.

También tenemos que C. Tellier fué el primero en instalar plantas frigoríficas en los buques. Para probar sus afirmaciones instalé en un barco velero, que llamó "Le Frigorifique", una cámara mantenida a una temperatura de 0° y embarcó carnes, efectuando la travesía de Le Havre a Buenos Aires, donde llegó después de poco más de tres meses de viaje, encontrándose las carnes embarcadas en perfectas condiciones, entusiasmado esto a los hombres de negocio y del gobierno de nuestro país, que no dudaron acerca de las posibilidades y perspectivas que se presentaban para la ganadería nacional.

De regreso al citado barco llevó 50 toneladas de car

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
 Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

ne argentina a Europa en un viaje de 110 días, llegando perfectamente. No obstante, en Francia Tollier sufrió serias dificultades y hasta persecuciones, pues, pueblos ganaderos que vieron la competencia que le significaban las carnes argentinas, lo hostilizaron y obtuvieron trabas aduaneras para la introducción de esos productos.

Los ingleses comprendieron el valor de estas naves frigoríficas y así la línea que hacía la carrera a Australia, de Edwin Houlder, fué la primera que instaló cámaras frigoríficas en una de sus naves, siendo esta misma empresa que mantuvo líneas desde el Rio de La Plata a Inglaterra. Debido a su importancia los barcos frigoríficos se generalizaron rapidamente, empleandose no solamente en el transporte de carnes, sino también de frutas y demás productos peresaderos.

Volviendo nuevamente al convenio de compra de los buques daneses, tenemos que se firmó entre el Vicealmirante don Francisco Stewart, en representación de la Comisión Administradora de la Flota Mercante del estado y el Capitan K. G. Nielsson en representación de los Señores J. Lauritzen y Dansk-Franske Dampskibs, que en este contrato se designaron Armadores Daneses, quedando celebrado en esta forma el siguiente contrato de compra-venta:

Los Armadores Daneses venden al Gobierno Argentino y éste compra a los precios y condiciones que se estipulan, los buques daneses que se encontraban inmovilizados en puertos argentinos.

Los Armadores Daneses al cesar las hostilidades o firmarse un armisticio tendrán opción para readquirirlos separadamente, debiendo ser formulada la misma dentro de los seis meses y entregados los buques dentro de los noventa días. Asimismo los Armadores Daneses se comprometen

a readquirirlos en caso de que el Gobierno Argentino lo manifestara la voluntad de revenderlos, dentro de los 180 días de concertada la cesación de hostilidades o firma de un armisticio, obligándose los Armadores Daneses a recibirlos dentro de los 60 días siguientes.

En cualquiera de los casos en que el American Reefer Brazilian Reefer e Indian Reefer fueran readquiridos, el Gobierno Argentino tenía opción para explotarlos por su cuenta durante seis meses el primero y durante doce meses los dos últimos, contados a partir de la fecha en que los Armadores Daneses tomaran nuevamente posesión de los mismos. En tal caso los buques navegarían con bandera, tripulación y oficialidad danesa, contratada por los Armadores Daneses, y el Gobierno Argentino abonaría a los Armadores Daneses las indemnizaciones estipuladas y correrían por su cuenta todos los gastos de explotación, inclusive el seguro y los salarios de las tripulaciones, que serían los mismos que abona la Flota Mercante del Estado a las de sus buques en esa época.

El Gobierno Argentino tenía que depositar en el Banco Central de la República Argentina a la orden de los armadores Daneses una letra de tesorería por el importe de cada uno de los buques en la fecha de toma de posesión. En caso de que los Armadores Daneses readquirieran los buques esas letras vencerían el día en que se efectúe la devolución. Si los Armadores Daneses no recompraran los buques, las letras vencerían en el momento de cumplir el término previsto para ejercitar el derecho de opción. Mientras no se operara el vencimiento de dichas letras quedarían depositadas en custodia en el Banco Central de la República Argentina, no pudiendo ser utilizadas para operaciones financieras, cualquiera sea su naturaleza. Estas letras ganarían un interés de 2.25 % anual pagadero

al vencimiento de dichos documentos. A los efectos de este contrato se debía considerar que un dolar tiene un contenido de oro fino de 0,888671 gramos y que el Gobierno Argentino quedaria liberado de toda obligacion mediante la entrega en Buenos Aires, de una cantidad de oro igual a la que resulte de multiplicar el total de dolares adeudados por dicho contenido de oro, o mediante la entrega de una suma de divisas equiparables al oro y de libre disponibilidad que representen un valor oro equivalente.

Como vemos, en cuanto a lo dicho recientemente, tenia casi las mismas caracteristicas que el convenio argentino-italiano.

Ademas, si el Gobierno Argentino hacia uso de la opcion que tenia, las indemnizaciones previstas por compensacion de uso se abonarian mensualmente en efectivo.

El Gobierno Argentino debia abonar los siguientes precios en dolares estadounidenses: 1.000.000 (un millon) de dolares por el Brazilian Reefer, 1.000.000 (un millon) de dolares por el Bretagne, 1.250.000 (un millon doscientos cincuenta mil) dolares por el American Reefer y -- 1.450.000 (un millon cuatrocientos cincuenta mil) dolares por el Indian Reefer. Asi resulta que el precio de los cuatro buques se fijó en 4.700.000 (cuatro millones setecientos mil) dolares, importe depositado en el Banco Central de la Republica Argentina a la orden de los Armadores Daneses en una letra de tesoreria.

En cualquiera de los casos en que los Armadores Daneses readquirieran los buques, abonarian por ellos el mismo precio abonado por el Gobierno Argentino, menos las siguientes indemnizaciones como compensacion de uso: 11 % anual y a prorrata por fraccion de año por el Bretagne, 13 % anual y a prorrata por fraccion de año por el Brazilian Reefer, American Reefer e Indian Reefer; no pudiendo

ser superiores, en ningún caso, a los precios de venta de los buques.

Estas indemnizaciones se calcularían desde que el Gobierno Argentino tomara posesión de los buques y sobre el precio básico de cada uno. Los Armadores Daneses tomaban a su cargo todas las obligaciones, cualquiera fuese su naturaleza, que pudiera gravar los buques vendidos, con anterioridad a la fecha de toma de posesión de los mismos por el Gobierno Argentino.

Cualquier impuesto al acto de la venta que fuese a cargo de los Armadores Daneses sería satisfecho por el Gobierno Argentino con imputación a la cuenta de intereses. El Gobierno Argentino abonaría por cuenta de los Armadores Daneses las reparaciones de los buques para ser reclasificados, las deudas que tengan contraídas los Armadores Daneses en la República Argentina y el importe de las mismas sería descontado del precio.

En caso de pérdida de los buques o adquisición definitiva de los mismos por el Gobierno Argentino, este compensaría a los Armadores Daneses por el valor del combustible, lubricantes y comestibles existentes a bordo en el momento de la entrega. En caso de pérdida o naufragio de alguno o de todos los buques a que se refería este contrato y cualquiera fuese su causa, el precio respectivo establecido quedaría definitivamente adquirido por los Armadores Daneses, más los intereses de las letras de tesorería hasta el día en que se produjera el naufragio o pérdida y sin ninguna otra clase de indemnizaciones.

Se establecía, también, en el mismo convenio, que los buques adquiridos no podían ser vendidos, arrendados o transferidos a otras naciones sin consentimiento de los Armadores Daneses y debían dedicarse al tráfico entre países de América.

Finalmente debemos agregar que a fines de 1945, la Lauritzen hizo uso de la opción de readquisición solamente con respecto al Rio Gallegos (ex Indian Reefer), abonando el Gobierno Argentino en concepto de compensación de uso la suma de 722.497,22 dólares. En cambio la Flota Mercante del Estado adquirió definitivamente el resto de los buques daneses, mediante el pago por los tres de -- 4.307.092,85 dólares en total.

Por otra parte, en un Acuerdo de Ministros de Marzo de 1942, se dictó un Decreto mediante el cual el Poder Ejecutivo aprobó las adquisiciones efectuadas por el Ministerio de Marina a la Compañía Argentina, nueva Compañía Argentina de Navegación S.A., de los vapores Comodoro Rivadavia y Madryn, por el precio total y en conjunto de \$6.400.000.- M/n. Al ser adquirido por la Marina de Guerra el Comodoro Rivadavia se puso en servicio como transporte. La inversión correspondiente que ascendía a pesos \$3.900.000.- m/n. se imputaría a los créditos autorizados por la Ley Nº 12.690, de Adquisiciones Navales.

El Comodoro Rivadavia se destinó al servicio regular de los puertos de la Patagonia, pudiendo en las épocas del año en que el tráfico de los puertos del Sud disminuye, hacer el servicio entre puertos argentinos y los de otras repúblicas americanas. Está dotado de lujosas instalaciones para el transporte de pasajeros y su capacidad de carga se eleva a cerca de 5.000 toneladas.

El Madryn, de 2.639 toneladas, ha sido adquirido por la suma de \$2.500.000.- para la Flota Mercante del Estado y se incorporó al servicio entre puertos argentinos y los de otros países de América. Se debía pagar su importe del Fondo de Reserva constituido por las ganancias producidas por la operación de los barcos adquiridos anteriormente.

En el contrato se estipuló que los buques debían en tregarse al Gobierno Argentino en el estado en que se en contraban a lote, habiendo sido revisados previamente tanto a flote como en dique de carena; que la entrega se ría en estado de funcionamiento, listos para hacerse al mar con todos sus equipos completos, y clasificados en el Lloyd Germánico el Comodoro Rivadavia y en el Bureau Veritas el Madryn, ambos con la más alta clasificación; así como también que en el precio estaban com rendidos todos sus equipos de vapores de carga y de pasajeros, ac cesorios, repuestos, provisiones y lubricantes que ten gan a bordo, siendo todos los gastos que originara la en trega, por cuenta de la vendedora, la que, desde la toma de posesión, quedaba desligada de toda responsabilidad en concepto de pérdidas, averías o cualquier otro riesgo.

Luego por decreto 127.120 del 8 de agosto de 1942 fueron transferidos a la Flota Mercante del Estado cuat ro transportes de la Armada Nacional entre los que se encontraban el Comodoro Rivadavia, conjuntamente con el Patagonia, Chaco, y Ushuaia, adjudicándose más tarde a la Flota Mercante del Estado los transportes Primero de Mayo y Vicente F. Lopez, que posteriormente volvieron to dos a la Armada de Guerra excepto el Comodoro Rivadavia que se llamó Rio Santa Cruz.

El 7 de Septiembre de 1942 fué incorporado a la Flo ta Mercante del Estado el Esmeralda, buque rumano detoni do en el puerto brasileño de Recife, que pertenecía a la Compañía Argentina de Navegación de Ultramar S.A. y que costó la suma de \$1.154.850 dólares.

También tenemos que, después de largas negociaciones, que al finar de tanto gontienar, fracasaron, el po der Ejecutivo declaró de utilidad pública a tres buques de bandera francesa que habían quedado refugiados en el

puerto de la Capital, mediante decreto 3852 del 7 de Julio de 1943. Se designó una comisión técnica^{os} especial, la que debía adoptar las medidas que fueran necesarias, inventariando y evaluando cada buque con el fin de que los propietarios quedaran compensados justa y adecuadamente. Con este objeto debían de tenerse en cuenta los convenios realizados con los otros países en la adquisición de los barcos de bandera extranjera y que ya estaban en plena actividad y los casos análogos ocurridos en otros países. Los fondos que correspondiesen serían depositados en el Banco Central de la República Argentina, hasta que terminara la guerra, y no se podrían emplear para operaciones financieras de ninguna naturaleza.

Se tuvo que apelar a esta medida, o sea la declaración de utilidad pública, pues era contraproducente que mientras nuestro comercio exterior sufría por la carencia de medios de transporte, en el puerto de Buenos Aires se encontraran amarrados varios buques franceses sin utilizarse. Fue así que el Gobierno Argentino tomó posesión del Campana, Formosa y Katiola, que así se llamaban los buques que quedaron internados con motivo de la guerra.

Pero en Febrero de 1945, el Gobierno de Francia pidió la devolución de los buques, cosa que trajo como causa una serie de incidencias diplomáticas, que finalmente tuvo una buena y amigable solución, estableciéndose que nuestro país procedería a devolver a Francia los tres buques, aprobándose por decreto 3.442 del 2 de Febrero de 1946.

Por decreto 547 del 22 de Junio de 1943 se aprobó la operación que realizó la Flota Mercante del Estado al adquirir cuatro pesqueros denominados Trucha, Biguá, Pescadilla y Maneco, y las instalaciones frigoríficas correspondientes, a la empresa argentina Pesquerías Angel

Gardella S.A. mediante el pago de \$289.848,40 m/n. A causa de una colisión en el Río de la Plata se fué a pique el Biguá y con el objeto de reemplazarlo, la Flota Mercante del Estado incorporó el 5 de Diciembre de 1944 el buque del mismo tipo Contella.

Por otra parte, de acuerdo con las especificaciones contenidas en los respectivos contratos de adquisición con pacto de retroventa se ha tenido que devolver a los vendedores siete barcos italianos, tres franceses y uno danés, lo que produjo una notable disminución de las bodegas de la Flota Mercante del Estado. Los barcos italianos devueltos fueron los siguientes: Río Primero, Río Tenso, Río Segundo, Río Atuel, Río Diamante, Río Gualaguay, Río Chico; el otro que estaba sujeto también a pacto de retroventa como se hundió fué abonado definitivamente. En cuanto a los franceses son los mismos citados anteriormente y en lo que respecta al danés el que se devolvió fué el Río Gallegos que era el mayor y mas importante de todos.

Entonces se propuso reemplazarlos por la construcción de nuevos buques y así, se encargó la construcción de cinco en astilleros ingleses y uno en astillero sueco, debiendo tener de 9.100 á 9.200 toneladas de porte bruto, los que sumaron en total alrededor de 55.000 toneladas. Y por lo tanto a principios de 1946 se empezaron a construir. En los astilleros ingleses de la firma Short Brothers se inició la construcción de tres vapores cargueros de 9.200 toneladas cada uno, con velocidad de 11 nudos; en los de Bartram and Sons (inglés), una embarcación de 9.100 toneladas, que desarrolle de 13 á 14 nudos, y en los de Buntisland (inglés) una motenave de 9.400 toneladas, con una velocidad de 15 nudos. Por otra parte en el astillero sueco Kockums Mekanska, de Malme, se cons

truyó una motonave de 9.100 toneladas, con bodega frigorífica, que desarrolla una velocidad de 16 nudos. En Newcastle se ha botado en 1946, con el nombre de Rio Diamante, el primero de esos nuevos barcos para la Flota Mercante del Estado, que fué entregado a mediados de Septiembre. Las demás unidades se fueron terminando y entregando escalonadamente durante el período comprendido entre lo que restaba del año 1946 y primer semestre del año 1947. Los precios convenidos para esas unidades -que dependían principalmente del tipo de máquina y de la velocidad de cada unidad- fueron los siguientes: de 240 mil libras esterlinas para los navios de 11 nudos; de 284 mil libras esterlinas para la motonave de 12 nudos y de 352 mil libras esterlinas para la de 13 nudos; el precio del barco de 16 nudos, que se construyó en Suecia, alcanzó a 6.400.000 coronas de ese país. Los nombres que llevan los barcos construídos son, además del ya citado, Rio Gualaguay, Rio Teuco, Rio Chico y Rio Segundo, nombres que usaron con anterioridad las unidades devueltas a varios países europeos. La nave que se contrató en astillero sueco se llama Rio Primero.

Y vemos así que, después de terminado el conflicto armado, nuestra marina/^{mercante} se va afianzando y agrandando con nuevas compras y nuevas construcciones. La ex Compañía Poder incorporó nuevos buques de ultramar, recibiendo en 1946 de la United State Maritime Commission la autorización necesaria para la adquisición de ocho unidades tipo Victory, que fueron construídas a fines de 1945 en los astilleros Oryon S.B. Corporation, de Portland, Estados Unidos de N.A. Los buques son una verdadera expresión de la técnica naval moderna y representan la última tendencia en materia de construcción de buques de carga, en el sentido de aumentar paulatinamente la velo-

edad y el tonelaje. Llevan los nombres de Naviero, Mari-
nero, Campero, Tropero, Pietero, Granadero, Hornero y O-
vero. Fueron entregados de acuerdo a un plan cuya reali-
zación comenzó el 30 de Agosto de 1946 con la entrega de
los tres primeros. También se gestionó favorablemente y
por lo tanto se incorporaron, por esa época, tres buques
Liberty de 10.500 toneladas.

Acercas del tráfico a que fueron afectadas estas uni-
dades, fué intención de la ex empresa Dodero satisfacer
las necesidades del intercambio de productos con diver-
sos países de Sud y Centro América y Sud Africa, para po-
der así dar cumplimiento a contratos celebrados con los
Gobiernos de Perú, Venezuela y Sud Africa y que permitie-
ron y permiten usar los viajes de ida en transporte de
cereales argentinos y los de retorno en el de carbón y o-
tros productos originarios de los países mencionados. To-
do ello sin perjuicio de atender otros tráficos interame-
ricanos y buscar la posibilidad de extender líneas a paí-
ses europeos, como existen en la actualidad, en especial
del Mediterraneo, ya que se descontaba la importancia de
los tráficos a establecer con países que, como Italia,
necesitan de nuestros productos y esperaban poder sumi-
nistrarnos el elemento humano de inmigrantes calificados
como aporte compensatorio para el desenvolvimiento de
nuestras industrias y la atención de las faenas del cam-
po. Además, con esas embarcaciones se contribuyó en pro-
porción apreciable a hacer posible la exportación de
nuestros productos y la importación de los mas necesarios
para satisfacer el consumo interno. Aparte de los ocho
buques tipo Victory y mientras se efectuaban los trámites
previos a su adquisición ante las autoridades norteameri-
canas, la ex compañía Dodero, ^{anexó a su flota} otras unidades importantes
los vapores Chaco, Misiones y Fernesa, de características

muy interesantes para el transporte de cereales y mercaderías generales y que desarrollan su tráfico respectivo. También la ex compañía Dodero incorporó el buque estanco San Nicolás que tiene 10.600 toneladas.

Por otra parte, tenemos que para fines del año 1946 se agregó un esfuerzo más, que marcó una etapa destacada en este proceso. Como se sabe, el comercio de exportación de las carnes argentinas, que en su tipo, ocupa el primer lugar del mundo en orden de volumen y calidad -tanto que ha llegado a significar cerca del 50 % de nuestra exportación- requiere buques frigoríficos. Por tal causa se contrató la construcción de cinco navos que cuentan todas con instalaciones frigoríficas modernas, sin perjuicio de reunir otras condiciones que responden también a sentidas necesidades de nuestro comercio de exportación. Las dos unidades adquiridas a White y Co Ltd., responden a las siguientes especificaciones: peso muerto 3.400 toneladas, capacidad de carga refrigerada 2.200 toneladas y capacidad de carga general 150 toneladas, ocho camarotes para pasajeros. Los tres buques contratados a la firma Vickers Armstrong Ltd., reúnen las siguientes características fundamentales: peso muerto 8.700 toneladas, capacidad de carga frigorífica y general, incluyendo tanques para aceites comestibles 5.600 toneladas, pasaje con instalaciones de primera clase.

Los buques comprados responden a un patrón que contempla nuestras propias necesidades. Así, además de las amplias cámaras frigoríficas, propósito fundamental de la adquisición, se ha cuidado que tengan instalaciones adecuadas para otras mercaderías del comercio exterior argentino, como era a fines del año 1946, los aceites comestibles, cuya exportación habrá ^{que} seguir fomentando. Estas cámaras frigoríficas permiten contemplar la poli-

tica comercial del Gobierno para la expansión de las exportaciones hacia países que no consumen hasta el presente carnes argentinas, pero que constituyen mercados potenciales para las mismas. Por otra parte, serán vehículos para el transporte de una cierta proporción de carga general, asegurándose mercaderías de retorno y condiciones económicas adecuadas para la correcta explotación de los navíos.

También la Administración de la Flota Mercante del Estado contrató por esa fecha, en Italia, la construcción de dos motenaves frigoríficas con comodidad para algunos pasajeros, de 2.500 toneladas de porte cada una, que tuvieron por fin reemplazar a los buques Rio Gallegos y Rio Lujan devueltos a Dinamarca y Francia, respectivamente. Estas embarcaciones fueron botadas en los astilleros de la Sociedad Cantieri Riuniti Dell'Adriatico S.B., de Trieste, y costaron \$9.074.521.- m/n.

La experiencia recogida por la Flota Mercante del Estado en su primer lustro de actividad, la llevó a la conclusión de que el tráfico del Rio de la Plata tiene características definidas y propias que hacen aconsejable, para la obtención de una explotación racional, un determinado tipo de buque; regular porte, buena medida, capacidad frigorífica, buena velocidad, escaso consumo y calado apropiado para navegar en el estuario. Así, se dispuso, que en algunas de ellas se incluyan espacios, especialmente aptos, para poder instalar en ellos buenas exposiciones de productos argentinos, aprovechando así la estadía de estos buques en puertos extranjeros para dar a conocer, en la forma mas completa posible, toda la gama de nuestra producción agrícola, ganadera, minera e industrial. Otras unidades que -como todas las de una serie de doce- cuentan con capacidad para 50.000 piés cúbicos

de carga refrigerada, tienen sus bodegas frigoríficas divididas en pequeñas camaratas, que le permitirán llevar valiosos productos refrigerados, como aves, carne, manteca, queso, huevos, y frutas a todos los países Centro y Sud Americanos, que contando con solo modestas instalaciones frigoríficas, no podían recibir grandes partidas de mercaderías refrigeradas, por lo que debían ser abastecidos en pequeñas pero frecuentes remesas.

Estas naves además, cuentan con comodidad para un corto número de pasajeros. La incorporación de estas modernas unidades, que constituyen la última palabra de la arquitectura y de la industria naval, significa para el Organismo naviero oficial, un aporte aproximado de 50 -- mil toneladas (50.000).

En el año 1947, se incorporaron tres barcos del tipo Victory, adquiridos a la Maritime Commission de Washington, con los nombres de Rio Aguapey, Rio Arazá y Rio Atuel, lo que sirvió para dotar al Organismo oficial de tres unidades modernas, veloces y de explotación económica que prestan señalados servicios. El importe de la operación que se ha financiado con recursos propios de la Flota Mercante del Estado, alcanzó a más de 10 millones de pesos y permitió incorporar al organismo casi 33.000 toneladas.

También es de hacer notar que, en el año 1947, la Flota Mercante del Estado, ante la insuficiencia de su elenco para poder hacer frente a todos los compromisos pendientes recurrió al "time-charter"; entendiéndose por contrato de "time-charter", según lo ha interpretado la jurisprudencia argentina, un fletamento total del vapor, que deja al buque a completa disposición del fletador durante un cierto tiempo, y en el cual el fletador es responsable de los gastos de la expedición. Así, se tomaron en

"time charter" los barcos de bandera extranjera que se nombran a continuación: Sjoa, Azuero, Dorado, Atlantic Ocean y Helgoy.

Por otra parte, la correcta atención de las líneas regulares, exigió la renovación del material antiguo y el aumento de buques para poder prestar el servicio eficiente y económico que se hace indispensable, especialmente teniendo en cuenta que los armadores de otros países ya ~~han~~ encarado en forma activa la competencia de dichas rutas, a las que han destinado las más modernas unidades.

Además, en el curso del mismo año, o sea 1947, pudieron incorporarse el vapor Rio Tanco de 9.325 toneladas y las motonaves Rio Segundo de 9.601 toneladas y Rio Chico de 9.200 toneladas, que por sus características de explotación económicas están en condiciones de afrontar con éxito cualquier competencia.

A fin de reemplazar el Pontón estacionario Roelada, fué vendido al Ministerio de Marina, el buque Rio Bermejo, perteneciente a la Flota Mercante del Estado, en la suma de \$556.377,05 m/n.

Y, continuando con la ejecución del programa de construcciones oportunamente aprobado por el Superior Gobierno de la Nación y que fué y sigue siendo atendido con los fondos propios del Organismo oficial, la Flota incorporó durante el año 1948 dos modernísimas motonaves, construidas una en astillero inglés y la otra en un astillero sueco. Se trata de la motonave Rio Tercero de 7000 ton. de porte bruto, con excelentes condiciones para doce pasajeros, que fué incorporada el 6 de Junio de 1948 siendo afectada inmediatamente al tráfico con Estados Unidos de N.A. La otra unidad, la motonave Rio Primero, en cargada en un astillero sueco, se incorporará el 28 de Set

tiembre de 1948, tiene 9.000 toneladas de porte bruto y comodidad para doce pasajeros. Este buque a su llegada al país llamó la atención por lo modernísimo de sus instalaciones, excelente velocidad, y facilidad de su manobra de carga y descarga; siendo destinada también el tráfico con Estados Unidos de N.A.

De la Memoria de la Flota Mercante del Estado del año 1949, surge que fueron incorporados a dicho organismo en primer término las unidades frigeríficas Rio Gallegos de 2.367 toneladas y Rio Lujan de 2.640 toneladas. También es de hacer resaltar la incorporación de las motonaves Rio Belen y Rio Belgrano de 9.100 toneladas con instalaciones para carga general y refrigerada y doce pasajeros. Además, en virtud de gestiones efectuadas por dicho Organismo oficial, se obtuvo la transferencia a la Flota Mercante del Estado, por intermedio del I.A.P.I., de las dos motonaves Rio Quequén y Rio Santiago (ex Artico y ex Antártico respectivamente) de 3.800 toneladas.

En el año 1950 se incorporaron las siguientes unidades: Rio Bermejo de 9.144 toneladas, Rio Cuarto y Rio Quinto de 7.800 toneladas cada uno, completando un vasto programa en cuanto a construcciones de buques cargueros se refiere. También se incorporaron dos unidades iguales (motonaves mixtas) que son Rio de la Plata y Rio Jachal de 8.500 toneladas de porte bruto.

Y en abril de 1951 es incorporado a la Flota Mercante del Estado el Rio Tunuyán, último gemelo de las dos motonaves anteriormente mencionadas; y el Yapeyú en Junio.

En esta forma se ha completado, por el momento, el programa de construcciones del Organismo oficial que ha insumido \$300.000.000.- m/n., obtenido de sus ingresos propios. Y es así, como, la Flota Mercante del Estado, dependiente del Ministerio de Transportes de la Nación,

adquiere en los últimos cinco años 22 buques, con un total de 166.607 toneladas de porte bruto, que sumado a las unidades primitivas, da un total de 268.082 toneladas métricas de porte bruto en 35 navas. En esta forma, la Flota Mercante del Estado, traduce la expresión más acabada de la que representa la preocupación y la previsión oficial en la materia, que se evidencia, en las nuevas unidades que se han hecho construir siguiendo una planificación previa y con vistas a los servicios que se debían cubrir.

Pero, no solamente ha ido incorporando nuevos barcos la Flota Mercante del Estado, sino que, también las empresas privadas existentes han contribuido a aumentar el potencial marítimo mercante, desde luego en menor escala que el organismo oficial, pero haciéndolo en la medida que sus fuerzas económicas se lo permitían. También debemos citar a la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, organismo dependiente del Ministerio de Industria y Comercio de la Nación, que ha incorporado ultimamente, a su elenco ya existente, varios buques petroleros con capacidad también para un ^{determinado} número de pasajeros. Esto en cuanto a los buques que hacen el servicio al Sud y fluvial, conduciendo a las personas que se dirigen a esas zonas en cumplimiento de sus funciones, ya públicas, privadas o militares. Los buques que hacen el tráfico de ultramar son exclusivamente estanques, para el transporte del preciado combustible.

Entre las compañías privadas las que más habían incrementado sus flotas -y digo habían porque en la actualidad estas empresas se han nacionalizado dependiendo del Ministerio de Transportes de la Nación, como veremos más adelante- se encontraban la Compañía Argentina de Navegación Bódero S.A., la Compañía de Navegación Fluvial Argen

tina y la Rio de la Plata S.A., de Navegación de Ultramar, que por otra parte estaban dirigidas por el holding Dodero, las que adquirieron varios buques del tipo Liberty y Victory en 1945 en Estados Unidos de N.A., todas las cuales han sido afectadas a líneas de ultramar. En 1947 adquirieron el Artillero, Ceracero, Lancero, de 13.250 toneladas de porte bruto. En el año 1949 recibieron el vapor Presidente Perón, construido en Inglaterra y gemelo del Eva Perón y Diecisiete de Octubre, que se recibieron en 1950, teniendo 9.000 toneladas de porte bruto y 14.500 toneladas de registro bruto, con grandes bodegas frigoríficas y excelente comodidad para la conducción de 76 pasajeros de primera clase. El Eva Peron ha sido construido por orden del I.A.P.I., pero debía operar para la Compañía Rio de la Plata, calculandose su costo en 1.500.000 libras esterlinas. Se trata de tres trasatlánticas de lujo y con la incorporación del primero de la serie el Presidente Perón en el mes de Agosto de 1949 se inició el primer servicio de pasajeros con Inglaterra y el transporte en gran escala de carne congelada. La Compañía Rio de la Plata contaba además con seis buques reacondicionados para el transporte de inmigrantes, función que llevaba a cabo en virtud del convenio oportunamente firmado con el I.A.P.I.

Además de otras empresas existentes, como la Importadora y Exportadora de la Patagonia, La Mala Roal Argentina, etc., y otras de menor importancia, se han creado ultimamente nuevas empresas de navegación, tales como Perros Companie, Navemar S.R.L., Transoceánica, etc.

Diremos algo, ahora, acerca de la transferencia de la Compañía Dodero que, como dijimos, depende en la actualidad del Ministerio de Transportes de la Nación, transacción efectuada entre el I.A.P.I. por una parte,

en cuya representación concurraron el Ministro de Economía Dr. R.A. Aros y el Ministro de Finanzas Dr. A. Gomez Morales y por la otra parte los Señores Alberto A. Dodero, José A. Dodero y Nicolás A. Dodero, manifestandose que en cumplimiento del propósito de nacionalizar los medios de transporte, se ha llegado a un acuerdo para la adquisición de la Compañía Argentina de Navegación Dodero S.A.

Los vendedores se comprometieron a entregar los siguientes valores de su propiedad:

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

B) 65.884 acciones ordinarias serie A, de la Compañía Argentina de Navegación Dodero, Soc. Anon., de valor nominal de cien pesos moneda nacional (\$100.- m/n) cada una, administradas por la Rio de la Plata, Compañía de Inversiones Marítimas, S.A.

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

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

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

Participación en empresas comerciales afiliadas: Inmobiliaria y financiera ~~Yatani~~ ^{Yatani}, S. A.: 50.000 acciones - (de 4 Votos) de valor nominal de \$100.- m/n. cada una y 49.750 acciones (de 1 voto) de valor nominal de \$100.- m/n. cada una. Compañía de Navegación Fluvial Argentina, S.A.: 99.893 acciones de valor nominal de \$100.- m/n. cada una; existen además acciones suscriptas y no integradas por un valor nominal de \$40.000.000.- m/n. Sociedad Mixta de Aviación del Litoral Fluvial Argentino: 79.550 acciones de valor nominal de \$100.- m/n. cada una. Porá, Sociedad Argentina de Construcciones y Préstamos, S.A. Inmobiliaria: 2996 acciones de valor nominal de \$100.- m/n. cada una. Rio de la Plata, S.A. de Navegación de Ultramar 49.500 acciones (de 2 votos) de valor nominal de pesos \$100.- m/n. cada una. Sociedad Anónima Hotel Cataratas del Iguazú: 2.490 acciones de valor nominal de \$ 100.- m/n. cada una. South American Purchasing Agency Limited: 2.495 acciones de valor nominal de £ 1.- libra esterlina inglesa (£ 1:00:00) cada una. Líneas Aereas Dodoro, S.A. de Agencias y Representaciones: 3.900 acciones de valor nominal de pesos \$100.- m/n. cada una. Compañía Hoteles Internacionales, S. A.: 24.460 acciones (de 3 votos) de valor nominal de \$100.- m/n. cada una, de las cuales se había integrado a la fecha de la negociación el 10 %. Corporación Sudamericana de Servicios Aereos, S. A. (en liquidación): 24.836 acciones de valor nominal de pesos \$30.- m/n. cada una.

Sociedad por cuotas: Agencia Brasileira das Linhas Dodoro Limitada (Sociedad de Responsabilidad Limitada): 700.000 cruzeiros brasileños.

Acciones de otras sociedades: Compañía Uruguay de Navegación y Transportes Aereos, S.A.: 1.187 acciones de valor nominal de 1.000.- pesos oro uruguayos (oçu 1000.-)

cada una. La Universal; Compañía Argentina de Seguros, S. A.: 2.753 acciones de valor nominal de \$100.- m/n. cada una. Cooperativa de Consumos Limitada del Personal de la Cia. Argentina de Navegación Dodero, S.A.: 1.005 acciones de valor nominal de \$100.- m/n. cada una. Compañía Telefónica Argentina, S.A.: 110 acciones de valor nominal de \$20.- m/n. cada una (valor reducido a \$8.- m/n). Banco Popular de Misiones: 1 acción de valor nominal de \$50.- m. n.

Dodero Agenzie Marittime Argentino Riunite, Società per Azioni (Dodero A.M.A.R.) valor nominal 5.000.000 de liras italianas.

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

Además, el I.A.P.I. se comprometia a otorgar o hacer otorgar a los vendedores la opción para adquirir conjunta o individualmente, al contado, la totalidad de las acciones de Lineas Aereas Dodero, S.A. de Agencias y Representaciones, que integran el activo de la Cia. Argentina de Navegación Dodero, S.A., 3.190 acciones y Cia. de Navegación Fluvial Argentina, S.A., 710 acciones; e sea 3.900 acciones de valor nominal de \$100.- m/n. cada una, por el importe global de \$390.000.- m/n. Esta opción caducaria si no se hacía uso de ella dentro de los 30 días hábiles a partir de la fecha en que se de cumplimien to al pago del precio.

En caso de hacerse efectiva la opción, el I.A.P.I.

se compromete a comprar a Líneas Aereas Dodero, S.A. de Agencias y Representaciones, los siguientes valores que integran su activo: 1.960 acciones de la Cia. de Navegación Fluvial Argentina, S.A., por su valor nominal; 2500 acciones de Aviación del Litoral Fluvial Argentino, también por su valor nominal y 200 acciones de Rio de la Plata, S.A. de Navegación de Ultramar a \$185.- M/n. cada una.

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

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

Es de hacer notar que los impuestos que gravaron estas operaciones ascendieron a \$501.514,50 m/n. y de acuerdo a lo establecido la Nación tomó a su cargo el pago de los impuestos nacionales por la transferencia al Esta-

de de las acciones de la Cia. Rio de la Plata de Inversiones Marítimas, dentro de cuyo activo se encontraban las acciones de la serie A de la Cia. Argentina de Navegación Dodero, S.A.

Por otra parte, y mediante el decreto 12.014 del año 1949, se autorizó al I.A.P.I. para comprar al Instituto de Inversiones Mobiliarias, la totalidad de las acciones ordinarias y preferidas emitidas por la Cia. Argentina de Navegación Dodero, S.A. y la Rio de la Plata, S.A. de Navegación de Ultramar, por \$164.162.850.- m/n. En total según lo ha manifestado el Ministro de Hacienda en la Cámara de Diputados la operación ha insumido 260 millones de pesos.

La Cia. Argentina de Navegación Dodero, S.A., cuando empresa privada era uno de los mas fuertes armadores del país y ahora como empresa del Estado sigue siéndolo en unión con la Flota Mercante del Estado. En el campo de la actividad privada y dentro de la América Latina dicha empresa ha sido la entidad de mayor significación. Si nos referimos exclusivamente a nuestro país, esta empresa junto con la Rio de la Plata, S.A. de Navegación de Ultramar y Cia. de Navegación Fluvial Argentina, S.A., que dependía de ella, tenían mas buques y tonelaje que todos los armadores estatales juntos, por un lado, y que todos los armadores privados reunidos, por otro.

De la importancia de la actividad desarrollada, cuando empresa privada, da cuenta el siguiente cuadro en que se detallan los resultados financieros de los ejercicios cerrados a partir del 30 de Junio de 1945, así tenemos:

Ejercicio	Utilidades netas
1942/3	8.156.279,59
1943/4	19.241.201,72

BULLONIC 3513
 Profesor Emérito DR. ALFREDO L. PALACIOS

1944/5	19.279.504,37
1945/6	8.274.916,72
1946/7	20.200.326,72 (*)
1947/8	11.350.316,10

(*) Se incluyó en este beneficio la mayor parte de la indemnización recibida por el hundimiento del vapor Uruguay y el torpedeamiento del buque-tanque Victoria, va le decir \$15.278.170,13 m/n. o sea que, dentro de la utilidad del cuadro solamente \$4.922.155,88 m/n. corresponden a los beneficios provenientes de la explotación.

La acción oficial y privada, pues, marchan de consuno hacia el engrandecimiento de nuestra participación en los mares y puertos del mundo.

En resumen vemos que, el primer paso dado con la compra de los buques italianos, daneses y franceses, amarrados en nuestros puertos, ha sido uno de los hechos mas plausibles y además de mucha importancia para nuestra economía, y el continuado incremento que se ha dado a dicha flota con las sucesivas compras, pues no era propio después de haber dado tan importante paso, sentarse nuevamente a esperar. ¿Esperar qué? ¿Que se gastaran los barcos comprados? ¿Que nos regularan nuevas unidades? Ni una cosa tendría que suceder, ni la otra podría producirse. Y así con muy buen criterio y de acuerdo a planes prefijados se fueron ordenando nuevas construcciones y efectuando nuevas compras, encaminadas con muy buen criterio tanto financiero como económicos. Financiero porque las unidades se fueron adquiriendo con fondos que se fueron creando para dicho fin, como técnicamente lo ha hecho la Flota Mercante del Estado que, con las ganancias obtenidas y luego de deducir el 5 % para beneficiar, y a sí premiar justamente, a los empleados y trabajadores de dependientes del Gobierno.

y demas rubres correspondientes, se ha ido formando la llamada Reserva para Adquisición de Nuevas Buques. Esto en lo que respecta a la entidad oficial, pues en lo que toca a las empresas privadas, se han financiado de modo parecido, o sea que, de acuerdo con sus fondos y reservas han hecho que pudieran conseguir comprar algunas nuevas unidades, debiendo decir que, entre las empresas privadas, las que principalmente hicieron nuevas adquisiciones fueron las compañías dependientes del ex grupo Dedero, y debemos decir también que algunas unidades fueron financiadas por el I. A. F. L. y entregadas en explotación a entidades privadas.

Es de destacar la forma en que la Flota Mercante del Estado ha ido financiando sus compras y así vemos en los siguientes cuadros como se fué formando la Reserva para Adquisiciones, año tras año, de las ganancias obtenidas, pues el Organismo oficial no tiene fines de lucro, y cómo, cuando se efectuaban las adquisiciones, el valor de los títulos poseídos por el Organismo disminuía como consecuencia de las ventas de títulos efectuadas para obtener el capital, y así, poder cumplir con los astilleros extranjeros, cosa que siempre se hizo en la forma convenida.

Así, tenemos que el Fondo para Adquisición de Nuevas Buques de la Flota Mercante del Estado se desarrolló progresivamente en la siguiente forma:

Ejercicio	Fondo Adquisición Nuevas Unid.
1943	39.595.379,45
1944	68.031.200,09
1945	82.926.706,31
1946	93.650.148,63
1947	106.104.283,54
1948	118.663.447,77

En cuanto a las inversiones y rentas de títulos tomemos el siguiente cuadro:

Ejercicio	Existencia de Títulos	Renta de Títulos
1942	37.818.400	804.664,83
1943	94.456.600	2.796.632,76
1944	149.523.600	4.761.713,11
1945	151.149.000	6.953.105,43
1946	108.201.100	4.603.352,25
1947	87.201.100	2.993.394,33
1948	58.101.100	2.365.676,20

Vemos pues, que el total de títulos y por consiguiente la renta que los mismos producen, a partir de 1946, van disminuyendo en forma apreciable, en concordancia con la venta de valores que se debieron efectuar para hacer frente al pago de la construcción de los nuevos buques que se incorporaron, principalmente después de terminada la guerra en que los países comenzaron a hacer uso de la opción establecida en los respectivos contratos de las compras primitivas y siendo indispensable mantener el tráfico que se había creado, y continuar, para incrementarlo, como felizmente se vino haciendo.

Otro punto de vista interesante, dentro del aspecto financiero, es el buen criterio que se tuvo al ir efectuando las amortizaciones del material flotante de la Flota Mercante del Estado, que se llevó a cabo en la forma que muestra el cuadro siguiente desde su iniciación:

Ejercicio	Importe de las amortizaciones
1941/2 (13 meses)	9.072.375,29
1943	7.871.547,14
1944	8.317.138,16
1945	10.714.238,27
1946	10.621.381,31
1947	6.380.497,22

Ejercicio	Importe de las amortizaciones
1948	8.600.033,50
1949	7.084.482,25

Es necesario destacar que la amortización de la flota alcanzó cifras de gran importancia hasta 1946 inclusive, viéndose reducidas en los próximos ejercicios, puesto que los buques ex italianos que fueron adquiridos definitivamente fueron totalmente amortizados al 31 de Diciembre de 1946, y por otra parte, los nuevos buques adquiridos y de construcción reciente incorporados al Organismo oficial, tienen un régimen de amortización menos gravoso. Se han amortizado totalmente las siguientes unidades: Rio Corrientes, Rio Dulce, Rio Colorado, Rio Blanco, Rio Chubut, Rio Salado, Rio Neuquén, Rio Santa Cruz, teniendo cada buque un tipo particular de amortización.

Por otra parte, podemos decir que, al 31 de Diciembre de 1949 el valor total de los buques de la Flota Mercante del Estado era de \$161.435.634,54 m/n. habiendo sido amortizado, a la misma fecha, la flota por un valor de \$75.351.003,14 m/n. Y al 20 de Abril de 1951 el valor total ascendía, aproximadamente, a \$252.000.000.- m/n. con 25 unidades de ultramar estando, aproximadamente, la mitad amortizado.

Además es de hacer notar que, las unidades tienen un costo diario, en navegación, que fluctúa entre pesos \$6.000.- m/n. y \$9.000.- m/n. diarios á \$10.000.- m/n. y \$12.000.- m/n. diarios, según los distintos tipos de unidades; siendo el gasto del tipo medio ordinario comunmente de \$9.000.- m/n. diarios.

En cuanto a lo económico vemos que se ha tratado de solucionar el grave problema de no tener en que transportar nuestros productos y depender de otros países, lográndose en este aspecto un apreciable bienestar.

ra, cuenta el país con una marina mercante bastante poderosa dentro de la que era y es hoy la República Argentina en el concierto mundial, que le permite actuar con libertad en todo su esplendoroso desarrollo económico.

Plan Quinquenal y Marina Mercante

El Plan Quinquenal, como concepción encaminada al a fianzamiento y expansión de las actividades de todo orden del país, no podía dejar de lado a la Marina Mercante Argentina.

En la capítulo dedicado a la Marina de Guerra, que en el momento en que se enunció este plan, fué quizás en el que mas correspondió encuadrar lo atinente a la marina mercante, aunque debemos aclarar que, en la actualidad, al haberse creado con la Reforma Constitucional, el Ministerio de Transportes de la Nación todo está en su correspondiente lugar, pues la falta de este Ministerio era sentida a tal punto que, existían varias reparticiones, dependientes de otros tantos ministerios, los cuales tenían algo que ver con los transportes, con los consiguientes inconvenientes.

Como decíamos pues, en el capítulo citado, se estableció el mejoramiento en los balizamientos de las costas, faros y radiofaros, para la seguridad de la navegación. También se propugnaron planes para que se continuaran los trabajos hidrográficos y oceanográficos de muy importantes beneficios para la navegación en general e industria pesquera.

Se señala^{de} el anhelo del Plan de Gobierno de desarrollar las construcciones navales en el país, y en lo que se relaciona mas directamente con la Flota Mercante del Estado se dispone expresamente aumentar las líneas de navegación de dicho Organismo y adquirir buques para mejorarlas y asignarlas a las nuevas rutas.

Así pues, numerosas disposiciones legales complementarias, se fueron dictando, siendo encaminadas a coadyuvar en la ejecución detallista del Plan sintético. Por o

tra parte, se han presentado a las distintas Cámaras del Congreso, varias iniciativas de los componentes de los distintos cuerpos, como así también del Poder Ejecutivo, con un punto de vista central, vale decir hacia el incremento y perfeccionamiento de nuestra marina mercante.

Con respecto al aumento de líneas de navegación, el asunto fué bastante bien onerado, al punto que, el Organismo naviero oficial está sirviendo en la actualidad en forma regular, los siguientes tráficos:

a) Buenos Aires a Puertos de la Patagonia. Línea de pasajeros y carga.

b) Buenos Aires y Costa Atlántica de los Estados Unidos de Norte América con escalas en Puertos del Brasil.

c) Buenos Aires a Santos y Rio de Janeiro, con fruta fresca y regreso con café y bananas durante los meses de invierno y naranjas en la primavera.

d) Buenos Aires a Cuba y Méjico con escalas intermedias en Brasil.

e) Buenos Aires a las Islas de las Antillas Menores (Martínica, Guadalupe, Haití y República Dominicana).

Se han agregado servicios regulares de carga y pasajeros entre el Rio de la Plata y Europa:

a) Buenos Aires a Amberes, Rotterdam o Londres, con escalas en Puertos del Brasil.

b) Buenos Aires a Barcelona, Marsella y Génova, también con escalas en Puertos del Brasil.

Además se aprestan buques con destino a Chile, Perú y Sud Africa, siendo este tráfico de carácter esporádico.

También se está proyectando el establecimiento de líneas regulares a los puertos de Alemania, Reino Unido (con escalas en los puertos ^{Norte de} del ~~Atlántico~~ España y en El Havre) y Costa Pacífica de América Meridional, como así también al Japón.

En cuanto al otro aspecto o sea la adquisición de buques para mejorar los servicios, es grato señalar que la Administración de la Flota Mercante del Estado, ha realizado estudios y preparó la documentación necesaria, efectuado ^A las licitaciones correspondientes, habiendo adquirido durante el transcurso de este Plan modernísimas motonaves y vapores de características especiales para el tráfico del Rio de la Plata.

En lo referente a las construcciones navales en el país, se establece que se proyectaran planes ^{con} ~~para~~ el objeto de desarrollar las construcciones en el país con el máximo de intervención de la Industria privada, que por otra parte es bastante capaz.

Debemos tener en cuenta también que una acertada política crediticia -siendo lo más indicado al respecto el Banco de Crédito Industrial- será factor preponderante en el fomento de este aspecto esencial de las actividades navales.

Sin ninguna clase de apoyo, la industria naval argentina ha dado cumplidas pruebas de su capacidad. Citemos por ejemplo: el General Mosconi y el Presidente Figueroa Alcorta. Imaginemos pues los grandes beneficios que reportará una política de crédito bien estudiada y dirigida a una industria que tan ligada está con la navegación y de la cual mucho depende. Por lo tanto es de esperarse que, como se viene haciendo, con muy buen criterio con todas las industrias bases, se ayude en mayor grado a la industria naval, a la cual ya, según establece la Memoria del Banco de Crédito Industrial Argentino correspondiente al año 1948, se han otorgado créditos para la transformación o mejora de barcos, durante dicho año, por la suma de \$ 6.206.000.- m/n. y los préstamos con garantía de hipoteca naval alcanzaron a \$45.265.000.- m/n.

y teniendo en cuenta que el Código de Comercio no prevé la hipoteca naval sobre el buque en construcción, problema que es necesario solucionar a la brevedad.

Situación Actual

Si hace unos ocho o diez años atrás nos hubiesen querido convencer de que la Argentina tendría en breve tiempo una flota mercante que surcaría todos los océanos y mares del mundo, nos habría parecido predicción optimista o lisonjera. Sin embargo voluntades y esfuerzos han dominado tiempos e inconvenientes, y la realidad ha surgido como de un hermoso cuento de hadas. La República Argentina, a cuyas playas se llegaba y de cuyas playas se salía en barcos mercantes de todas las banderas menos de la nuestra, tiene actualmente flotas ultramarinas de perfectas organizaciones y largos alcances. Junto a la Flota Mercante del Estado, que tanto hizo por nuestra economía durante los años de guerra, están otras empresas argentinas, que mucho han hecho y hacen por un mayor engrandecimiento de la Patria.

La marina mercante argentina constituye en la actualidad una de las realidades más asombrosas. Está integrada por 2.073 barcos, fluviales y de ultramar, lo que significa tener navegando alrededor de 1.411.000 toneladas de porte bruto, o sea alrededor de 900.000 toneladas de registro bruto, que cubren las necesidades internas y abastecen el enorme tráfico internacional. Hasta en el más lejano puerto del mundo es posible encontrar hoy un barco argentino, con la bandera azul y blanca al tope, cargado de ricos productos de nuestra tierra, que van destinados a países amigos con los cuales estrechamos los vínculos amistosos y comerciales; realidad magnífica ésta, de una actividad comercial esencialmente civilizada.

Así la Flota Mercante del Estado en especial, ha sido uno de los pilares más firmes en base a la cual se de

desarrolló ultimamente la independencia económica del país, al organizar una marina mercante de ultramar con el objeto de transportar en buques argentinos, las mercaderías que constituyen nuestro comercio de exportación e importación, en una proporción que nunca se ha visto anteriormente.

Vemos pues que, el Organismo naviero oficial, nacido en momento de excepción ha venido cumpliendo con eficiencia innegables funciones que de él se esperaban, no solo defendiendo la economía de una crisis sin precedentes, sino logrando mantener el volumen de comercio exterior argentino dentro de los límites normales, si se toma en cuenta la época en que se desarrolló. Que la labor de la Flota fué y es brillante, lo demuestran las cifras relativas a su actividad, desde su iniciación en 1941 hasta nuestros días, como podemos apreciar en el siguiente cuadro:

Cargas transportadas por la Flota Mercante del Estado

Ejercicio	Ultramar	Puertos Argentinos	Total en toneladas
1941-2	862.941	17.000	879.941
1943	861.393	142.451	1.023.844
1944	1.000.554	63.659	1.064.213
1945	877.777	50.336	928.113
1946	455.092	34.104	489.196
1947	575.397	32.201	607.598
1948	661.773	26.810	688.583
1949	758.619	21.866	780.425

En cuanto al porcentaje que le correspondió a la Flota Mercante del Est. del volumen total del comercio exterior es el siguiente:

Año	Comercio exterior en miles de ton.	Transportado en buques de la F. M. del E.
1941

BLOTEC DE LA SECRETARIA DE ECONOMIA
 Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

Año	Comercio exterior en miles de ton.	Transportado en buques de la F. M. del E.	
1943	9.020,3	8,81	%
1944	10.104,6	9,25	%
1945	10.681,3	7,77	%
1946	16.540,2	2,57	%
1947	20.198.-	2,90	%
1948	23.092.-	2,98	%
1949	18.103,5	4,30	%

La disminución que se produce en el año 1946 se debe al hecho de que la Flota Mercante del Estado debió de volver a los primitivos armadores buques que representaron el 40 % de su material flotante. Pero las nuevas adquisiciones que se hicieron desde ese entonces produjeron como lógica consecuencia un aumento en el porcentaje transportado.

Así pues, el prestigio de la Flota Mercante del Estado en el exterior fuera de dudas es grande. Contribuyeron a el factores de distinta índole, pero es indudable que jugaron papel importante, su capacitación y seriedad administrativa, la adecuada presentación de sus buques, la conducta irreprochable de sus tripulaciones y la celosa actividad del cuerpo de agentes del Organismo naviero oficial en el exterior.

Daremos a continuación un cuadro en el que se establece los barcos de ultramar entrados a puerto, en miles de toneladas:

Año	Toneladas	Año	Toneladas
1901	3.319	1906	5.119
1902	3.389	1907	5.388
1903	3.741	1908	5.981
1904	4.100	1909	7.067
1905	4.633	1910	7.378

Año	Toneladas	Año	Toneladas
1911	7.473	1933	7.918
1912	7.962	1934	8.156
1913	9.022	1935	8.362
1914	7.539	1936	8.456
1915	6.258	1937	9.015
1916	5.701	1938	9.155
1917	5.909	1939	8.750
1918	4.402	1940	6.381
1919	4.842	1941	5.150
1920	6.762	1942	3.732
1921	6.043	1943	2.968
1922	7.294	1944	3.293
1923	8.590	1945	3.524,8
1924	9.182	1946	6.945,2
1925	8.803	1947	8.452,3
1926	8.973	1948	9.713,0
1927	10.506	1949	8.631,0
1928	11.107	1950*	7.083,1
1929	11.629		
1930	11.109		
1931	10.118		
1932	8.422		

* Los primeros nueve meses del año

Veamos ahora, sobre la base de los buques de ultramar entrados a puertos argentinos, cual ha sido la participación de los mercantes de bandera nacional:

Año	Tonelaje de registro neto	Porcentajes buques argentinos
1937	11.400.000	1,6
1938	9.021.000	1,8
1939	9.452.000	1,8
1940	6.690.000	2,8
1941	4.645.000	5,2

1942	3.140.000	14,2
1943	2.765.000	19,2
1944	3.324.000	18,7
1945	3.632.000	15,5
1946	6.870.000	8,3
1947	8.518.000	9,9
1948	9.598.000	10,4
1949	8.631.000	12,8

Comparando vemos que, en 1937 los buques mercantes argentinos condujeron 187.931 toneladas, correspondiendo le el 1,6 %, y paulatinamente, la proporción de nuestro propio comercio exterior transportado bajo pabellón nacional llega en 1943 a un 19,2 %. En 1945 con la terminación de la guerra, ese porcentaje baja al 15 %. El vertiginoso crecimiento de nuestro intercambio durante 1946 junto con la devolución de buques a sus primitivos armadores, hace que el porcentaje, durante el citado año, baje a 8,3 %. Pero, por efecto de las incorporaciones producidas y manteniéndose el volumen del comercio exterior se llega en el año 1949 a tener una participación del 12,8 %. Esta cifra, hace una decena de años, hubiese parecido imposible de alcanzar.

Es interesante destacar también, lo referente a los buques frigoríficos, pues sabemos que, en nuestro comercio exterior tiene suma importancia la exportación de productos perecederos, como la carne, manteca, huevos, frutas, etc. Cuando no poseíamos buques frigoríficos, nos encontrábamos en situación de dependencia de los armadores extranjeros que se dedicaban a este tipo de carga, imponiendo por lo tanto, ya sea lo referente al precio de los fletes, como también, y de mayor perjuicio para el país, las cantidades a exportar y los respectivos pro

cios por los compradores.

Pero, a partir de la creación de la Flota Mercante del Estado, el aspecto fué cambiando en gran forma, y así en la compra de los buques italianos había uno con bodega frigorífica. Luego se sumaron los daneses y finalmente las nuevas construcciones que se fueron encargando, lo cual nos ofrece hoy un grato panorama y una perspectiva halagüeña, pues, poseemos una interesante flotilla de buques frigoríficos con una capacidad de bodegas de -- 2.647.950 piés cúbicos, representadas por unidades modernas, siendo este tipo de buque muy apropiado dada la características de nuestro comercio de exportación. Por lo tanto debe encararse con preferencia la construcción de buques frigoríficos hasta llegar a nuestras necesidades.

Entonces vemos el beneficio que representa para el país tener una flota mercante, y así hemos podido mantener el intercambio comercial necesario a la colocación de nuestros productos. Nuestro país no solo tiene facilidades de intercambio sostenido con el continente europeo, sino también con las naciones de América que contemplan la posibilidad de fortalecer aún más los vínculos económicos y sociales con la Argentina.

Los años de guerra mostraron a la Flota Mercante del Estado al servicio del país y, consecuentemente, desarrollando una acción altamente beneficiosa para los demás países americanos, a los que proveyó de productos indispensables, los cuales no podían recibir por otra vía. Realizó entonces una acción intensa que, si bien se tradujo en un balance financiero favorable, derivó beneficios a las poblaciones de varios países americanos y, naturalmente, en forma principal a la de la Argentina.

Es de hacer notar que hace quince años lo transportado por nuestros barcos era tan mínimo, pues apenas se

contaba con más buques de ultramar, que en las más detalladas estadísticas nuestro país estaba incluido en el rubro de "Varios".

Eso era debido a la falta de bodegas propias, así podemos ver en el siguiente cuadro como se ha ido desarrollando, por quinquenios, nuestra marina mercante y su comparación con los demás países:

Marina Mercante Mundial

en miles de toneladas, tonelaje bruto

Año	Reino Unido	Estados Unidos	Japón	Noruega	Alemania	Italia
1930	20.438	13.947	4.317	3.668	4.229	3.332
1935	17.400	12.852	4.086	3.968	3.704	2.884
1939	17.984	12.003	5.638	4.835	4.493	3.449
1945	14.842	40.080	1.300	2.602	1.000	480
1950	19.382*	26.000	1.200	4.809	93	2.373
1951	19.626*	26.114	1.200	5.223	509	2.615
	Domin. Britan.	Países Bajos	Francia	Grecia	Suecia	Rusia
1930	1.129	3.086	3.531	1.391	1.624	532
1935	3.111	2.558	3.025	1.711	1.551	1.139
1939	3.231	2.973	2.953	1.781	1.582	1.316
1945		1.579	1.294	577		882
1950	*	2.769	2.686	1.334	1.893	1.059
1951	*	2.902	2.880	1.306	1.919	1.141
	Canadá	España	Dinamarca	Finlandia	Brasil	Bélgica
1930	1.332	1.164	1.088	313	559	553
1935	1.372	1.232	1.101	481	491	402
1939	1.305	1.055	1.176	626	488	408
1945			619		380	185
1950	*	971	1.127	463	675	435
1951	*	971	1.170	497	636	459
	Argentina	Portugal	Rutania	Otros Países	TOTAL	
1930	323	265	72	2.715	69.607	
1935	343	260	126	1.089	64.886	

1939	313	269	200	1.362	69.440
1945	209				
1950	744	440		5.604	74.864
1951	836	406		6.999	77.405

Hoy, no solamente la flota mercante es un negocio, sino un precioso instrumento de soberanía que nos permite el ejercicio de nuestra Independencia. Si estamos en condiciones de transportar nuestros frutos a los mercados mas convenientes y de adquirir en los países que nos ofrezcan mayores ventajas, la economía de la República se beneficia no solamente en el ahorro de flotes, sino también en el ahorro de divisas que significan las diferencias mas favorables en los precios de venta y compra.

Así tenemos que la participación de los barcos mercantes de bandera nacional en nuestro comercio exterior en los diez (10) primeros meses de 1950 es de acuerdo al siguiente cuadro:

Distribución de las exportaciones por banderas de los barcos

en miles de toneladas

Total	Argentina	Bélgica	Brasil	Canadá	Chile	Dinamarca	España
6.296,6	966,1	213,9	249,1	23,3	42,6	86,7	223,9
% 1000	15,3	3,4	4,0	0,4	0,7	1,4	3,6

en millones de pesos

4.111,4	465,1	119,3	69,3	5,2	39,1	84,5	84,6
% 1000	11,3	2,9	1,7	0,1	1,0	2,1	2,1

en miles de toneladas

UKU.	Finlandia	Francia	Grecia	Italia	Japón
186,5	113,9	270,2	180,8	764,6	12,0
3,0	1,8	4,3	2,9	12,1	0,2

en millones de pesos

414,6	64,8	190,7	43,8	338,3	13,8
10,1	1,6	4,6	1,1	8,2	0,3

en miles de toneladas

Noruega	Países Bajos	Panamá	Paraguay	Perú	Polonia	Portugal	Reino Unido
285,3	377,9	261,9	2,4	32,4	20,4	44,2	1.441,1
4,5	6,0	4,2		0,5	0,3	0,7	22,9

en millones de pesos

284,6	408,7	86,0	3,2	9,5	40,7	13,8	861,7
6,9	9,9	2,1	0,1	0,2	1,0	0,3	21,0

en miles de toneladas

Suecia	Suiza	Unión Sudafr.	Uruguay	Yugoslavia	Rancho y otras
269,0	24,4	13,5	84,1	47,9	58,5
4,3	0,4	0,2	1,3	0,8	0,9

en millones de pesos

331,5	6,0	5,7	37,7	43,8	44,9
8,1	0,1	0,1	0,9	1,1	1,1

Distribución de las importaciones por banderas de los barcos

en miles de toneladas

Total	Argentina	Belgi	Brasil	Canadá	Chilo	Dinamarca	España
9.022,5	1.427,5	117,0	18,7	56,4	57,1	92,9	117,2
% 100,0	15,8	1,3	0,2	0,6	0,6	1,0	1,3

en millones de pesos

3.880,9	1.037,1	66,0	31,4	5,2	38,6	62,4	80,6
% 100,0	26,7	1,7	0,8	0,1	1,0	1,6	2,1

en miles de toneladas

EEUU.	Finlandia	Francia	Grecia	Honduras	Italia	Japón	Noruega
482,4	64,0	199,5	246,0	46,7	603,3	29,4	985,1
5,3	0,7	2,2	2,7	0,5	6,7	0,3	10,9

en millones de pesos

296,5	36,5	284,4	42,0	7,6	298,7	21,6	194,0
7,6	0,9	6,4	1,1	0,2	7,7	0,6	5,0

en miles de toneladas

Países Bajos	Panamá	Para- guay	Perú	Polo- nia	Porta- gal	Reino Unido
336,1	1.036,9	7,8	42,8	36,6	39,9	2.641,2
3,7	11,5	0,1	0,5	0,4	0,3	29,5

en millones de pesos

315,9	123,5	2,2	3,0	21,9	2,0	758,4
8,1	3,2	0,1	0,1	0,6	0,1	19,5

en miles de toneladas

Suecia	Unión Soviética	Uruguay	Yugoes- lavia	Otros
140,8	83,8	26,9	33,9	61,6
1,6	0,9	0,3	0,4	0,7

en millones de pesos

146,7	6,8	10,3	16,6	7,0
3,8	0,2	0,3	0,4	0,2

Vemos pues que, en los diez primeros meses del año 1950, el país ha importado mercaderías por un volumen de más de nueve (9) millones de toneladas, de las cuales ca si el 16 % fueron transportadas por buques de bandera ar gentina, ocupando nuestro país el 2º lugar entre todas las naciones, inmediatamente después de Gran Bretaña, ba jo cuyo pabellón llegó a nuestros puertos el 29 % del to tal general. En la referente al tonelaje de exportación, los barcos de nuestra bandera transportaron más del 15 % ocupando igualmente el 2º lugar después del Reino Unido, cuyo porcentaje llegó al 23 %. Pero si consideramos el valor de los productos importados, la comparación nos ro sulta mucho más favorable desde que, de 3.880,9 millones de pesos del total general, el 26,7 % o sea más de 1.000 millones de pesos fueron transportados por barcos per tencientes a nuestra bandera, que ocupan en esta forma el primer (1º) puesto, siguiéndole luego los de bandera in glesa con 19,5 %. En lo que toca al valor de las exporta

ciones nos correspondió el 2º lugar con el 11,3 %, después del Reino Unido con el casi 23 %. Estas cifras son pues, demasiado elocuentes, para exigir mayores comentarios.

Por otra parte, tenemos que, los barcos de ultramar entrados a puerto en los últimos años por banderas, es conforme al siguiente cuadro:

en miles de toneladas

Período	Total	Argentina	España	E. E. U. U.	Grecia	Holanda
1945	3.524,8	453,8	320,0	422,5	37,9	77,1
1946	6.945,2	484,4	300,7	2.084,6	247,8	186,9
1947	8.452,3	757,6	305,0	2.305,7	290,3	331,0
1948	9.713,0	925,4	279,8	1.846,3	144,8	398,8
1949	8.631,0	1.108,8	336,4	1.080,1	98,1	484,7
1950*	7.083,1	873,3	164,4	769,0	122,1	420,0

*9 primeros meses

en miles de toneladas

Período	Noruega	Reino Unido	Suecia	Demás banderas
1945	117,2	1.183,7	312,0	600,6
1946	477,0	1.810,2	390,1	963,5
1947	648,3	1.713,5	363,5	1.737,4
1948	707,3	2.353,5	331,2	2.725,2
1949	568,3	2.215,9	357,7	2.381,0
1950*	597,8	1.651,0	216,4	2.069,1

*9 primeros meses

Así vemos que, nuestro país ha ido aumentando cada vez más lo transportado en barcos bajo pabellón argentino, pues las naves de nuestra ya poderosa y creciente flota mercante nacional no permanecen inactivas ni un segundo de tiempo. Con las bodegas abarrotadas de productos a granel, recorren gallardamente todas las rutas del mundo al amparo del pabellón argentino, sin mas pausa

que esa agitada ajetreo de la carga y descarga en los puertos lejanos o en los pacíficos, pare laboriosos, mu^lles ori^llos reanimados gracias a su esfuerzo continuado y fecuando. No hay que perder una hora de tiempo ni un mtro de espacio, es la consigna de nuestra flota. Tampoco debe faltarnos ningún producto básico que pueda amenazar nos con la paralización de nuestras industrias en lo que se refiere a las importaciones.

Ahora bien, debido a todo este intenso tráfico en el cual ha tomado parte importantísima nuestra Flota Mer^{cante del Estado en especial, daremos un cuadro en el que veremos los beneficios que le reportó al Organismo oficial, beneficios que formaron la Reserva para Adquisición de Nuevos Buques, luego de retirarse las sumas correspondientes al pago de las obligaciones y al servicio de los empréstitos contraídas en un principio para la adquisición de sus buques, al pago de los gastos de administración, y a la constitución de las reservas previstas en el decreto 12.941 del 29 de Octubre de 1943, en el que se establece la forma en que se distribuirá el prod^ucido de la explotación, pues como dijimos anteriormente, esta entidad no tiene fines de lucro. Así tenemos:}

Ejercicio	Utilidad neta \$ m/n.
1941-2	11.434.268,11
1943	29.989.064,56
1944	29.932.442,77
1945	15.679.480,23
1946	11.287.834,02
1947	13.109.618,69
1948	13.220.172,87

Así, si la eficiencia de una marina mercante se ha de medir por el tonelaje que transporta mediante la obtención de fletes remuneradores, no hay duda que ella re

sultará afectada en forma directa y en su doble aspecto, técnico y económico, por dos factores fundamentales que inciden sobre el rendimiento de los flotes. Ellos son la naturaleza del material flotante y la capacidad de las tripulaciones. Admitiremos que el primer aspecto ha sido resuelto satisfactoriamente en nuestra marina mercante, en cuanto sus unidades responden, en su mayoría, a las necesidades de los productos a transportar y son además de reciente construcción, pues sabemos que, los buques a empeñarse en toda línea de navegación deberán armonizarse en razón de su número y características, tanto al movimiento de pasajeros, capacidad de carga y naturaleza de esta, como por su adecuada velocidad para que las mercancías o productos lleguen a los mercados comerciales en tiempo oportuno y en las mejores condiciones de consumo, a fin de que los flotes y pasajes resulten tan remunerativos a los intereses de la empresa -cuando se persiguen fines de lucro- como sus servicios benéficos a los usuarios; o lo que es igual, a la prosperidad de las regiones y comercio que están llamados a servir.

En lo que respecta al segundo aspecto, el de sus tripulaciones, aún cuando eficientes, pueden llegar sin duda a un mayor grado de perfeccionamiento. Con el fuerte incremento dado a nuestra marina mercante desde 1941 en adelante, nos encontramos de inmediato con la solución de un problema para el cual el país no estaba preparado eficientemente: tal era el de la formación de las tripulaciones. Indudablemente se hizo todo lo posible por resolver el problema y se formó transitoriamente y con carácter precario, utilizando el elemento humano disponible, que resultó por tal razón bastante heterogéneo. Superada la situación de emergencia y habiendo alcanzado nuestra marina mercante, mediante la construcción y ad-

que la colosa entre las mas importantes del mundo, correspondiera obtener ahora, igual eficiencia del personal que las tripula. Se llegaría así a un mayor grado en el rendimiento de los flotes, no solo en lo que ellos resultan afectados por la capacidad técnica del personal, sino también y muy especialmente, en cuanto al rendimiento del trabajo a bordo permitiría a los buques de nuestra bandera competir con cierta holgura en el mercado internacional de flotes, hoy sensiblemente en baja, mientras los costos de explotación crecen incesantemente.

Los flotes se comercializan como un producto cualquiera, y cuando los costos de explotación no permiten competir en el mercado internacional, se paralizan los buques o se va lisa y llanamente a la subvención de la Marina mercante.

Transcribiremos a continuación un cuadro comparativo, en porcentajes, de los gastos de explotación correspondientes a la Flota Mercante del Estado en el cual observaremos el aumento progresivo de los mismos:

Año	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
Ingresos de explotación	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-
Gastos de explotación directos	49,88	45,96	53,34	52,50	67,42	75.-	78,49
Gastos de explotación indirectos	2,38	1,57	1,10	1,30	4,56	0,75	0,46
Ganancia bruta	46,74	52,47	45,56	46,20	28,02	24,25	21,05
Amortizaciones	24,75	14,84	12,77	15,65	21,26	11,97	9,78
Gastos indirectos	0,06	0,31	0,36	0,48	1,42	2,46	1,86
Gastos de administración	2,69	1,33	1,39	1,69	4,10	5,50	5,42
Ganancia neta	19,22	35,99	31,04	18,38	1,24	4,32	3,99

Y ahora transcribiremos un cuadro con los valores demostrando también el aumento de los gastos de explotación:

en miles de pesos \$ m/n.

Año	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
Ingresos de explot.	61777	103576	125684	112940	57870	63668	82048
Gastos de exp. dir.	30813	47605	67038	70889	32015	47755	68320
Gastos de buq. inas.	2098	1418	1382	1465	2637	482	405
Ganancia bruta	28873	54352	57263	40885	16227	15429	18323
Amortizaciones	18296	15371	16042	17382	12301	7615	8514
Gastos indirectos	38	317	448	538	622	1562	1610
Gastos de administ.	1606	1378	1748	1906	2373	3500	4723
Ganancia neta	11932	37284	39024	20758	719	2751	3475

Del estudio del cuadro anterior surge que, el factor principal en la reducción de utilidad, es consecuencia del constante aumento experimentado en los gastos directos de explotación; así tenemos que de un 45,96 % en el ejercicio 1943, se ha elevado a un 78,49 % en 1948.

Tres son los rubros principales que forman los gastos directos en el negocio marítimo y estos son los de: Reparaciones, Combustibles y Sueldos del personal embarcado.

Habría pues, que buscar la economía en los costos de explotación y en los que estos resultan afectados por el personal y estamos seguros que esto pronto se solucionará, porque el bienestar del país así lo requiere.

Por otra parte, un hecho muy auspicioso ha sido la firma definitiva del convenio de concesión, en 1949, para la Flota Mercante del Estado del anexo 25 en el puer

to de Nueva York, sobre el Rio Hudson, por el término de diez (10) años. El muelle de alrededor de 300 metros, es considerado como uno de los mejores del citado puerto. La Junta Municipal de Estadísticas aprobó la resolución de incorporar el nuevo contrato de arrendamiento y cancelar el de la Eastern Steamship Lines, que usaba ese muelle. La Argentina convino en pagar a esta última compañía la suma de 648.705 dólares, que representa el saldo no amortizado por la empresa norteamericana de los 740 mil dólares invertidos en la superestructura del muelle. El pago total/^{por} del arrendamiento será de 191,111 dólares, y se le concede un crédito a la empresa argentina a los efectos de que pague 44.856 dólares anuales, con fin de saldar la cantidad no amortizada por la empresa norteamericana de los gastos efectuados en el mejoramiento del muelle. Una vez amortizada esa cantidad, el pago de arrendamiento neto será de 146.255 dólares anuales. La compañía norteamericana pagaba 96.317 dólares por año.

Además, la actuación internacional de nuestra marinería mercante se verá, sin duda, reforzada con la aplicación práctica de la llamada "cláusula del transporte", por la cual, la Argentina se reserva el derecho a transportar en buques de bandera nacional, el 50 % o la totalidad de los productos que de acuerdo a los respectivos convenios las partes se intercambien. Como es lógico suponer, la Argentina se reserva el transporte total cuando se trata de países mediterráneos o con escasa marina mercante, como por ejemplo, Checoslovaquia y Hungría. Por otra parte, se establece también que, el transporte desde el exterior a la Argentina de las mercaderías adquiridas por dependencias nacionales y reparticiones descentralizadas, deberá ser realizado preferentemente en barcos de bandera argentina. Al mismo tiempo se dispone

que las mercaderías vendidas al exterior por las dependencias nacionales y reparticiones descentralizadas que hayan sido convenidas por su valor C.I.F. o C.&F., serán transportadas exclusivamente en barcos de bandera argentina y con acuerdo con lo dicho, el decreto reglamentario de la Ley 12.961 (de Contabilidad) dispone que las adquisiciones de mercaderías a importarse deben convenirse preferentemente por su valor F.O.B., para ser transportadas en buques de bandera argentina.

Esta cláusula ha sido inserta en casi todos los tratados firmados ultimamente. Así se ha establecido con los siguientes países:

Pais	Fecha
Unión Sudafricana	31 de Julio 1946
España	30 de Octubre 1946
Chile	31 de Diciembre 1946
Suiza	20 de Enero 1947
Checoslovaquia	2 de Julio 1947
Francia	23 de Julio 1947
Rumania	10 de Octubre 1947
Italia	13 de Octubre 1947
Holanda	16 de Marzo 1948
Yugoslavia	6 de Junio 1948
Finlandia	8 de Julio 1948
Hungría	14 de Julio 1948
Polonia	7 de Diciembre 1948
Bulgaria	18 de Mayo 1949
Japón (ocupado)	8 de Junio 1949
Perú	22 de Agosto 1949

La cláusula tiene variantes según los países, pero el principio general es igual para todos los convenios. Ya no es solo "la República Argentina vende" o "la República Argentina compra", ahora es también "la República

Argentina transporta". Y transporta en buques de bandera argentina, con tripulaciones argentinas y con las proas dirigidas hacia donde las conveniencias argentinas lo señalan.

Este es otro de los estupendos efectos de poseer una marina mercante de ultramar propia: tener compradores en todos los países del mundo. Antes teníamos como compradores a aquellos países que poseían considerables marinas mercantes, que no solamente las usaban para sus propias importaciones, sino que también las empleaban para officiar de distribuidores de nuestros productos, sin que se sepa la originalidad de los mismos, muchas veces.

Realidad al fin, concreción de proyecciones inimaginables hace unos años, la marina mercante argentina es hoy factor de peso en cuanto a la participación de la buodega argentina en el transporte de mercaderías que hacen a nuestro comercio exterior.

Así, la Flota Mercante del Estado en especial, ha cumplido y cumple su labor de afianzamiento de la independencia económica nacional. Surgida como la inspiración de un momento, a pesar de que el país la reclamaba por sus órganos más autorizados desde hacía muchos años, se halla hoy en el rumbo que mejor sirve a los intereses de la Patria.

El comercio marítimo adquirió y adquirirá, por lo tanto, un efectivo desarrollo y este hecho debe ser analizado con sumo cuidado, no solo para aumentar el tonelaje de nuestra marina mercante, sino también para establecer servicios correlativos indispensables, como ser, por ejemplo, el de los astilleros, que estimularán la economía interna y operarán el mejoramiento social de las zonas de sus emplazamientos.

Así pues, sin mirarnos hacia atrás, en una rápida vi-

sión retrospectiva, tendremos inmediatamente la evidencia del camino recorrido, de lo mucho que hemos avanzado en dirección al mar, como espectáculo y como medio de futuras y grandes actividades vitales para el país. Desde luego que nuestras actuales condiciones son completamente diferentes de las de años atrás, y lo serán aún más en adelante, pues en el mar tenemos mucho que hacer.

Es necesario pues, continuar en el impulso de nuestra marina mercante para que el mar que baña nuestras costas, se convierta en fuente inagotable de recursos y factor importante en el progreso y bienestar general, constituyendo un factor ponderable en la regulación del intercambio comercial de ultramar.

ELENCO DE LA FLOTA MERCANTE ARGENTINA

Buques de ultramar de mas de 1.000 ton. de reg. bruto con propulsión propia

Tipo	Buque	Año de construcción	País	Registro Bruto	Porte bruto	Armador
Vapor	Presidente Peron	1949	Inglaterra	12.437	9.760	Dirección Nac. Flota Dode dero Minist. de Transp.
"	Eva Peron	1950	"	12.626	9.536	" "
"	Diecisiete de Octubre	"	"	12.634	9.630	" "
"	Corrientes	1944	E.E.U.U.	12.053	5.685	Rio de la Plata Cia. Ar. de Nav. Ultram. M. de T.N.
"	Salta	"	"	12.053	5.685	Direc. Nac. Flota Dode ro M. de T.N.
Buque Motor	Rio de la Plata	1950	Italia	11.317	8.820	Flota Mercante del Es- tado M. de T.N.
" "	Rio Jachal	"	"	11.341	8.820	" "
" "	Rio Tunuyan	1951	"	11.341	8.820	" "
" "	Juan de Garay	1928	Alemania	9.569	6.400	Cia. Transoceanica S.A.
" "	Yapeyú	1951	Holanda	11.540	7.000	Direc. Nac. Flota Dode ro M. de T.N.
Vapor	Buenos Aires	1945	E.E.U.U.	7.604	6.100	" "
"	Córdoba	"	"	7.604	6.100	" "
"	Entre Ríos	"	"	7.604	6.100	" "
"	Mendoza	"	"	7.604	6.100	" "
"	Santa Fe	"	"	7.604	6.100	" "
"	Tucuman	"	"	7.604	6.100	" "
"	Rio Santa Cruz	"	"	"	"	" "

Tipo	Buque	Año de construcción	País	Registro Bruto	Porte Bruto	Armador
Vapor	José Menedez	1922	Inglaterra	4.570	3.500	S.A. Importadora y Export. de la Patag.
"	Asturiano	1900	"	2.845	2.500	" "
Vapor Petrolero	Juvenal	1928	Italia	13.896	18.938	Cia. Gral. de Combustibles S.A.
"	Gral. San Martín	1951	Inglaterra	12.758	19.394	Dircc. Gral. de Y.P.F. Minis. de I. y C. N.
"	Gral. J. M. de Pueyrredon	"	"	12.758	19.394	" "
Buque Motor Petrol.	San Antonio	1942	Suecia	11.163	17.300	" "
"	San José	"	"	11.106	17.520	" "
Turbo Electri. Petr.	San Julián	1943	E.E.U.U.	10.448	16.720	" "
Buque Motor Petrol.	San Jorge	1937	Alemania	10.006	11.617	" "
"	Islas Malvinas	1950	Suecia	9.822	13.333	" "
"	Islas Orcadas	1951	"	9.822	13.333	" "
Vapor Petrolero	13 de Diciembre	1935	Alemania	9.503	11.248	" "
"	Ministro Frere	1927	Francia	9.500	11.348	" "
"	Tacito	1924	Inglaterra	8.331	11.200	Cia. Gral. de Combustibles S.A.
Buque Motor Petrol.	Quilmes	1927	Italia	8.196	11.172	Dircc. Nac. Flota Dodero M. de I. y C. N.
Vapor Petrolero	Florentino Ameghino	1925	Inglaterra	6.948	10.100	Dircc. Gral. de Y.P.F. M. de I. y C. N.
Buque Motor Petrol.	Cazador	1949	"	6.478	9.301	Estrella Marítima S.A.
"	Explorador	"	"	6.478	9.301	" "

Tipo	Buque	Año de construcción	País	Registro Bruto	Porte bruto	Armador
Vapor Petrolero	12 de Octubre	1921	Inglaterra	6.123	9.797	Direc. Gral. de Y.P.F. Min. de I. y C. N.
"	Conquistador	1922	"	5.806	8.289	Estrella Maritima S.A.
"	Juncal	1923	"	5.800	9.011	Dir. Nac. Flota Dodero M. de I. N.
"	Ministro Lobos	1920	E.E.U.U.	4.310	6.008	Direc. Gral. de Y.P.F. M. de I. y C.
"	Astra II	1923	Inglaterra	4.302	6.878	S.A. Astra Cia. Arg. de Petrol. S.A.
"	Ingeniero L. A. Huergo	1917	E.E.U.U.	3.326	5.526	Direc. Gral. de Y.P.F. Min. de I. y C. N.
Buque Motor Petrol.	San Clemente	1945	"	3.262	4.039	"
"	San Sebastián	"	"	3.262	4.039	"
Vapor Petrolero	Shell-Nave	1928	Inglaterra	2.801	3.300	Cia. de Naveg. Shell Mex Soc. Anon.
Buque Motor Petrol.	El Rioplatense	1934	Dinamarca	1.708	2.340	Rioplatense Cia. de Nav.
"	General Mosconi	1944	Argentina	1.700	2.570	Direc. Gral. de Y.P.F. M. de I. y C. N.
Vapor	Artillero	"	E.E.U.U.	11.100	13.250	Dir. Nac. Flota Dodero M. de I. N.
"	Coracero	1943	"	11.100	13.250	"
"	Lancero	"	"	11.100	13.235	"
"	General San Martin	1917	Francia	9.600	12.716	Dermat S.R.L.
"	Rio Paraná	1927	Alemania	8.498	12.890	Flota Mercante del Estado M. de I. N.
"	Rio Salado	1915	"	8.151	12.100	"
"	Arriero	1943	E.E.U.U.	7.728	10.778	Dir. Nac. Flota Dodero M. de I. N.

Tipo	Buque	Año y País de construcción	Registro bruto	Porte bruto	Armador
Vapor	Resero	1944 E.E.U.U.	7.728	10.776	Dir. Nac. Flota Dodero M. de P. N.
"	Campero	1945 "	7.728	10.869	" "
"	Fistero	" "	7.728	10.869	" "
"	Granadero	" "	7.728	10.869	" "
"	Hornero	" "	7.728	10.869	" "
"	Marinero	" "	7.728	10.869	" "
"	Naviero	" "	7.728	10.869	" "
"	Overo	" "	7.728	10.869	" "
"	Rio Aguapey	" "	7.604	10.951	Flota Mercante del Estado M. de P. N.
"	Rio Arasá	1944 "	7.607	11.024	" "
"	Rio Atuel	1945 "	7.604	11.055	" "
"	Betty-Rian	1946 Canadá	7.276	9.960	Cia. de Pesca Argentina Soc. Anon.
"	Mabel-Rian	" "	7.276	9.960	" "
"	Arpón	1897 Holanda	6.600	6.547	" "
"	Reconquista	1919 E.E.U.U.	6.127	8.830	Cia. Arg. de Nav. Orion Soc. Anon.
"	Rio Colorado	1920 Inglaterra	5.850	9.306	Flota Mercante del Estado M. de P. N.
"	Chaco	1919 E.E.U.U.	5.800	7.780	Cia. de Naveg. Chaco S.R. L.
"	Rio Neuquén	" Inglaterra	5.696	8.904	Flota Mercante del Estado M. de P. N.

Tipo	Baque	Año de construcción	País	Registro	Parte	Armador
Vapor	Fernosa	1919	E.E.U.U.	5.500	7.800	Dir. Naq. Flota Dodero
"	Misiones	"	"	5.500	8.080	"
"	Rio Diamante	1946	Inglaterra	5.382	9.345	Flota Mercante del Esta
"	Rio Gualeguay	"	"	5.382	9.345	"
"	Rio Teuco	1947	"	5.382	9.345	"
"	Rio Chico	"	"	5.534	9.245	"
Baque Motor	Negotes	1920	E.E.U.U.	4.971	8.836	Compañia Cia. de Nav. Ar
Vapor	Rio Tercero	1947	Inglaterra	5.036	7.061	Flota Mercante del Esta
"	Rio Segunda	"	"	4.968	9.602	"
"	Rio Chubut	1924	"	4.900	8.382	"
"	Fleamar	1919	E.E.U.U.	4.785	7.500	Flota Mercante del Esta
"	Rio Dulce	"	Inglaterra	4.699	7.854	"
"	Rio Juramento	1922	Alemania	4.317	6.450	"
"	Ganopus	1913	E.E.U.U.	4.000	5.500	Cia. Arg. de Transportes
"	Morte	1920	Inglaterra	3.821	6.880	Dir. Naq. Flota Dodero
"	Flamar	1919	E.E.U.U.	3.412	5.600	"
Baque Motor Tipo LST	Altamar	1944	"	3.300	2.100	Flota Mercante del Esta
"	Ann G	"	"	3.300	2.100	Flota Mercante del Esta

Tipo	Buque	Año y País de construcción	Registro Bruto	Porte Bruto	Armador
Buque Motor	Boña Rosa	1944 E.E.U.U.	3.300	2.100	J. C. Schenone
"	El Guis	"	3.300	2.100	Transmar
"	Estrella Austral	"	3.300	2.100	Navemar S.A. de Naveg.
"	Marplatense	"	3.300	2.100	Cia. Naviera Argentina
"	San Benito	"	3.300	2.100	Cia. Nav. y Comercial Perez Companne
"	San Juan Bosco	"	3.300	2.100	"
"	Santa María de Lujan	"	3.300	2.100	"
"	Santa Micolata	"	3.300	2.100	"
Vapor	Paraná	1915 Inglaterra	3.200	4.876	Dir. Nav. Flota Dodero M. de I. N.
Buque Motor	Río Iguaní	1928 Dinamarca	3.176	5.588	Flota Mercante del Esta M. de I. N.
"	Argentino	1915 Noruega	3.000	5.260	S.A. Importadora y Exp. de la Patagonia
Vapor	Río Blanco	1921 Holanda	2.595	4.470	Flota Mercante del Esta M. de I. N.
"	Aristóbalo del Valle	1917 E.E.U.U.	2.451	4.147	Dir. Nav. Flota Dodero M. de I. N.
"	Río Carearañá	1923 Alemania	2.445	4.530	Flota Mercante del Esta M. de I. N.
"	Caleta Córdoba	1944 E.E.U.U.	1.896	2.764	Dir. Nav. Flota Dodero M. de I. N.
"	Caleta Olivia	"	1.896	2.764	"
"	Sud	1924 Inglaterra	1.200	2.590	Dir. Nav. Flota Dodero M. de I. N.
"	Oeste	1922 Alemania	1.200	1.990	Navemar S.A. de Nav.

Tipo	Baque	Año y País de construcción	Registro bruto	Porte bruto	Armador
Vapor	Sarahí	1901 Inglaterra	1.100	846	Empresa Armadora O.L.T. Soc. Anón.
"	Del Mar	1924 Italia	1.100	1.580	Havemar S.A. de Naveg.
"	Aviles	1894 Alemania	3.832	3.841	Astilleros Argentinos Soc. Anón.
Baque Motor	Río Belén	1949 Inglaterra	7.143	9.144	Flota Mercante del Bata
"	Río Belgrano	1950 "	7.143	9.144	"
"	Río Bermejo	"	7.143	9.144	"
"	El Gaucho	1946 Bélgica	6.917	9.720	Luis Dreyfus y Cia. Ltda.
"	Río Primero	1948 Suecia	6.574	9.500	Flota Mercante del Bata
"	Río Cuarto	1950 Italia	6.089	7.943	"
"	Río Quinto	"	6.029	7.943	"
"	Río Gallegos	1949 "	3.661	2.637	"
"	Río Luján	"	3.661	2.640	"
"	Río Santiago	" Inglaterra	3.166	3.796	"
"	Río Quequén	"	3.166	3.796	"
"	Río San Juan	1936 Dinamarca	2.327	2.600	"
"	Río Mendoza	1939 "	1.831	2.387	"

Buques de ultramar de más de 1.000 toneladas de registro bruto en actividad

Buques mercantes con autopropulsión

	<u>Unidades</u>	<u>Registro bruto ton.</u>	<u>Porte bruto ton.</u>
Buques de pasajeros	19	175.544	127.687
Buques de carga	64	336.215	462.465
Buques petroleros fiscales	19	149.813	213.469
Buques petroleros de empresas privadas	8	49.600	69.547
Buques frigoríficos	<u>13</u>	<u>64.790</u>	<u>80.394</u>
Total	<u><u>123</u></u>	<u><u>776.162</u></u>	<u><u>953.562</u></u>

Construcciones

La posesión de una marina mercante plantea también ciertas cuestiones conexas que no pueden ser desatendidas por los poderes públicos, y entre ellas se destaca con caracteres muy especiales, todo lo relacionado con las construcciones y reparaciones navales.

La hermosa realidad argentina, de poseer una flota mercante, que lógicamente tiende a la obtención de una independencia absoluta de nuestro comercio y transporte de ultramar, debe ser seguida por otra independencia, íntimamente ligada a la primera, y ella es: la de la construcción de nuestros barcos mercantes, y de guerra. Muy pobre sería la situación de nuestra marina mercante, en lo que se refiere a su libertad de desenvolvimiento comercial, si para llenar las necesidades ineludibles del futuro, debiera depender de las construcciones que se hicieran solamente en el extranjero. Es bien sabido que aquellos astilleros están supeditados al contralor y directivas de sus gobernantes.

Significa esto, por lo tanto, que la marina mercante argentina necesita en el país de astilleros capaces de construir todos los barcos que reclamen las necesidades siempre crecientes de nuestro comercio exterior. Un astillero que reúna las condiciones de capacidad y técnica imprescindible para la construcción de barcos de carga de más de 4.000 toneladas, es algo que no se puede improvisar. Necesita de una experiencia reiteradamente adquirida con la construcción de muchas embarcaciones menores, que les permiten la formación de técnicos competentes y obreros capacitados para intentar después obras de mayor volumen y responsabilidad.

La construcción de un buque es un verdadero emporio

de industrias especializadas. Su armamento y conservación dan vida también a una gran cantidad de otras industrias comunes. En nuestro caso particular un buque construido en el país deja a la economía nacional del 65% al 70% de su valor. Apoco que se impulse y organice la construcción de máquinas motrices, ese aporte puede llegar hasta el 80% ó 85%, de cuya suma, aproximadamente, la mitad corresponde a sueldos y jornales. Contrariamente a lo anterior un buque construido en el extranjero ingresa completo al país, debiendo remitirse al exterior, además del total de su valor, los gastos ocasionados por inspecciones y armamento, lo que aumenta el desahucio, incrementando el valor total que sale definitivamente del país. Tomando la operación en su conjunto, puede afirmarse que en consideración al costo de la mano de obra, un buque construido en nuestros astilleros resulta sensiblemente más barato que otro similar construido en el extranjero, con el agregado de que la cantidad de dinero exportado se reduce a solo un 20 % aproximadamente.

¿Puede el país construir barcos? Sí, puede, puesto que la marina de guerra tiene varios rastreadores construidos en astilleros argentinos. Por tanto, es obligación del Gobierno de fomentar la industria de los astilleros, auxiliándola en la forma necesaria a fin de que ella tome un mayor vigor y encontrarse en condiciones de efectuar grandes trabajos. La vecina República del Brasil tiene astilleros, y ya ha construido barcos para otras naciones. Y Brasil tiene menos elementos que la Argentina para la construcción de buques de importancia.

Cuando un país necesita una cosa esencial para su libre desenvolvimiento, solo debe pensar en los inconvenientes que se oponen a su obtención, para eliminarlos, pero nunca para desistir de esos propósitos si interesan

a su destino.

Por otra parte, la Comisión de Creación de la Marina Mercante en su Informe aconsejaba la ayuda a los constructores, a los armadores y a las industrias conexas, como la de motores, metalurgia, etc., es decir, políticas de premios. Esta política, iniciada por Francia en 1881, aún cuando disponía de materiales metálicos y combustibles a bajo costo, no ha dejado de existir jamás, dando facilidades fiscales importantes a los astilleros y concesiones de préstamos a interés mínimo a los armadores para nuevas construcciones. Los otros países han seguido una política similar; la misma Inglaterra, en la que el costo de producción naval ha regulado siempre la industria naval del mundo, por las felices prerrogativas de sus astilleros, favorecidos no solo por la facilidad de disponer a buen precio de carbón, acero y financiación, sino también de un potente y bien desarrollado mercado metalúrgico y mecánico naval, ha ayudado y alentado a la industria de la construcción naval mediante medidas conocidas bajo el nombre de "Trade Facilities Acts", que han autorizado en todas las épocas la concesión de préstamos a bajo interés para la construcción de buques en el Reino Unido.

La política de premios significa para el país grandes sacrificios, pero es, la mejor de las políticas, pues como el objeto es aumentar y afirmar la marina mercante nacional, conviene al país soportar los sacrificios en vista de los beneficios políticos y económicos que se obtendrán.

Además, el país posee el medio físico, los elementos y las condiciones indispensables para el desenvolvimiento de su industria naval; costas y puertos de aguas hondas; materias primas necesarias y personal capacitado.

También la industria de tierra surge paralelamente por su técnica, importancia y espíritu de superación.

En lo referente a las materias primas, tenemos que, las no esenciales abundan en nuestra tierra, en cuanto a la básica, el acero, podría seguirse importando hasta tanto nuestra industria de laminación en rápido y constante progreso técnico, pueda proveernos. Es de hacer notar que, las industrias metalúrgicas argentinas están concentradas principalmente en la zona del Gran Buenos Aires, y en la ribera este del Rio Paraná desde el Norte de Rosario hasta el Rio de la Plata. En las provincias de Santa Fé, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Jujuy, así como en los territorios del Chaco y Chubut, existen también importantes fundiciones y manufacturas.

Esta rama de la industria, como dijimos, alcanza un franco progreso, cuyos productos subsidiarios: maquinarias, vehículos, herramientas, materiales eléctricos y de fundición, representan una valiosa contribución al consumo interno. Corresponde a la Dirección de Industrias Metalúrgicas y de la Construcción, la adopción de medidas tendientes a afianzar y aumentar la producción de estas industrias, que tienen su principal incentivo en los metales no ferrosos que produce el país, tales como plomo, estaño, oro, plata, antimonio, zinc y cobre. Es interesante destacar también, la colaboración que presta el Ministerio de Defensa Nacional en el cumplimiento del "Plan Siderúrgico Argentino" cuya finalidad es producir acero en el país, utilizando minerales y combustibles argentinos y extranjeros, así como asegurar la evolución y afianzamiento de la industria siderúrgica argentina.

Aunque en los primeros tiempos, la fabricación de a acero nos resulte de costo mayor, su aplicación a múltiples usos industriales la orienta hacia un mejoramiento pro-

gresivo de calidad y reducción gradual de costo.

Así, interesa la creación de altos hornos, de la in dustria metalúrgica y la explotación de los yacimientos de combustibles. Y sabemos que esto no es imposible, pues, ahí están los 40 millones de toneladas de hierro de Zapala y los 100 millones de toneladas de carbón de los yacimientos de Rio Turbio. Y repetamos la frase de Bellegrini: "Cada chimenea que se levanta es un tentáculomeno del horrible pulpo que nos aprime". Y sabemos ya, que son muchas las chimeneas que se alcan.

Debemos tener en cuenta que los astilleros extran je ros consideran los pedidos argentinos como una mera cu estión de negocios. Y así, en una oportunidad en que se con trató la construcción de varios buques en Inglaterra con la Vickers Armstrong, uno de sus representantes de claró que "la operación proporcionará trabajo a miles de obreros de la construcción marítima", siendo por lo tan to muy comprensible que sería mas conveniente para la e conomía del país que esos salarios se pagaran a obreros argentinos, que los gastarían en nuestro país.

Practicamente, toda la industria y el comercio que se requiere y se desarrolla para la construcción y sub sistencia de una comunidad civilizada, entran en juego en la construcción naval. La instalación de grandes asti lleros, y el incremento de la capacidad de los actuales, implica la inversión de grandes capitales, que crearían de inmediato una gran demanda de mano de obra. La acti vidad comercial e industrial inherentes implica, de por sí, la con veniencia económica general propia de la instala ción de cualquier gran industria, y la con veniencia social emana de la mayor ocupación de técnicos y obreros y del elevamiento moral que da la conciencia de nuestra ca psidad industrial. Una gran proporción del valor de los

materiales a emplearse y la totalidad de los salarios quedará en nuestro país, cosa totalmente distinta a lo que ocurre cuando los barcos se hacen construir en el extranjero. Por otra parte, la necesidad de materiales que actualmente no se fabrican en el país, fomentará la instalación de industrias nuevas que los produzcan.

En cuanto al aspecto financiero, posiblemente el costo de construcción de grandes barcos en nuestro país será, al menos inicialmente, superior al costo de los barcos adquiridos en el extranjero, donde la producción "standardizada", en gran escala, está produciendo cantidades de buques antes insospechables. Además, la construcción de barcos implica la inversión, antes de su entrega de ingentes capitales. Estimamos que el Estado debe encarar en forma de fomento, para el mayor desarrollo de la industria y ampliación de la flota mercante argentina, un plan de financiación muy amplio, pues el Estado será el principal beneficiario y el aporte a la economía general que significará el funcionamiento de los astilleros y el ingreso por fletes, compensarán la ayuda que el Estado preste a su desarrollo.

Para alcanzar estos objetivos se requiere la mayor comprensión y cooperación entre el Gobierno, industriales, armadores, astilleros y personal, deslindando y respetando los bien entendidos intereses y conveniencias de cada uno de estos sectores. Ninguno podrá ir muy lejos por su propio y exclusivo esfuerzo; solo mediante la unión de sus fuerzas, para hacerlas actuar en un mismo plano y en igual sentido, podemos proveer al progreso de nuestra marina mercante, de nuestro comercio exterior y al mismo tiempo, concretar nuestra legítima aspiración a una industria naval, en consonancia con las más importantes industrias argentinas.

Astilleros

En cuanto a los astilleros existentes en el país ya han puesto de manifiesto su capacidad actual y en potencia, al satisfacer las exigencias de la Marina de Guerra en cuanto a la construcción de algunas embarcaciones menores; como así también algunos buques de carga, petroleros, transportes para la Armada, rastreadores, remolcadores, cisternas, etc., y han atendido eficientemente el aspecto de las reparaciones y acondicionamiento de buques.

Los trabajos navales de mayor importancia se comenzaron en 1934 con la construcción del buque motor Iris, para pasajeros, de líneas modernas y de más de 40 metros de eslora. El buque cisterna Itaca IV, se construyó también en ese año, en los astilleros HansenPuccini S.A. Industrial (hoy A.S.T.A.R.S.A.) con una eslora de 50,20 metros y capacidad de carga de 500 toneladas.

Posiblemente, con el petrolero Presidente Figueroa Alcorta de 4.750 toneladas de desplazamiento, es que se logra el mayor triunfo de nuestra industria naval, construido en el mismo astillero que el anterior. Tenemos luego otro petrolero el Punta Alta de 1.860 toneladas, construido en una de las secciones del dique de carena de Puerto Belgrano. Entre los años 1936 y 1939 se construyeron varios avisos rastreadores para nuestra Marina de Guerra, algunos en los talleres propios de Rio Santiago (donde se contempla la posibilidad de construir buques de guerra e mercantes hasta de 10.000 toneladas de desplazamiento) y otros en astilleros privados, siendo ellos los siguientes: Drumond, Granville, Robinson, Py, Fournier (que se hundió en los canales fueguinos causando una gran tragedia), Parker, Seaver, Bouchard y Spire. Son naves de 56 metros de eslora con 520 toneladas de despla-

zamiento. Se construyó también el transporte Ushuaia de 1.275 toneladas en los talleres de la Base Naval de Río Santiago y luego se construyeron otros avisos como el King y Murature de 1.050 toneladas de desplazamiento.

La construcción de esas navos se realizaren con los elementos normales de trabajo y al propio tiempo se atendía el servicio de reparaciones y de trabajos generales de otros buques y aún la construcción de algunos de menor desplazamiento. La mano de obra empleada en su totalidad es argentina y formada en los mismos astilleros. Estas construcciones presentan un señalado progreso sobre las primeras construidas, pues hay que destacar un notable adelanto en la fabricación de muchos elementos que antes se importaban.

En A.S.T.A.R.S.A. se construyó también, otro petrolero que dice de la creciente pujanza de nuestra industria, el General Mosconi de 3.850 toneladas de desplazamiento. La reconstrucción del vapor ex francés Aurigny es otra obra de este astillero. Este buque de pasajeros se incendió en 1941, en nuestro puerto, habiéndose destruido casi todas las instalaciones. Comprado después de un año, por un grupo de capitalistas argentinos, se reconstruyó y transformó en carguero. Tenía antes delincondio 8.890 toneladas.

En lo que respecta a la construcción de barcos mercantes tenemos, además de los astilleros citados anteriormente, el de Sanchez, en San Fernando, que también construyó algunos avisos para la Armada; el Anglo-Argentino en Campana, que construyó el buque motor de acero llamado Trebol de 1.200 toneladas. Entre los mas importantes tenemos también el de Pons, de Luckeh y Gioldi en la Boca. Los astilleros de esta zona se especializan, principalmente en la reparación de los buques que llegan de ul

tramar, tareas que se cumplen con verdadera eficacia técnica. En la Boca del Riachuelo están además, los astilleros oficiales que realizan operaciones en los diques flotantes y dragas, lo que se hace con una pericia que ha merecido los elogios de algunos expertos ingleses y holandeses. Allí se construyeron los aparatos y tanques de salvataje con los que fué posible reflotar una gran cantidad de cascos que estaban sumergidos en el Rio de la Plata.

Todos estos informes se reflejan a las construcciones mayores, pero también se trabaja en gran escala para incrementar el cabotaje nacional fluvial, así en los astilleros Vasco-Argentinos se construyó el buque motor Ayava de 550 toneladas; en el astillero Corporación Tiluca, en Tigre, se construyó un buque motor con maderas fuertes del país con una capacidad de carga de 400 toneladas y como estos otros muchos más.

El astillero Togiachi, de Corrientes, ha construido también muchos barcos de carga y algunos de pasajeros, siendo los principales a partir de 1935 del tipo buque motor diseñado para transportar ganado en pie y de características especiales para la navegación del Rio de la Plata y sus afluentes. Uno de los mas grandes para transporte de ganado construido es el Cilaba N°1 de la Corporación Argentina de Productores de Carnes de Buenos Aires cuya eslora es de 42 metros y tiene una capacidad en sus cubiertas de carga para 600 animales en pie. También construyó este astillero el buque motor El Cacique. Cuenta con personal especializado que lo ha ido formando y con máquinas-herramientas que le permiten efectuar trabajos de importancia.

También debemos destacar que, la industria constructora de la marina de placer, ha alcanzado entre nosotros

un marcado perfeccionamiento, y así puede decirse que el personal que la sirve, como todos los que se dedican a esas actividades, constituyen una de las buenas bases para la formación del personal requerido por la marina mercante argentina.

Destacamos entre estos astilleros, el del Ingeniero J. Baader, que es un verdadero artista del modelado y la realización, el de Ortholan, el Tilnes, y el de Parodi, quien construyó el yatch Legh II, de V. Dumas y que botó también un elegante velero denominado El Gaucho, que nos dicen de la capacidad en cuanto a construcción y navegación por sus condiciones marineras.

Esta rama de la construcción naval, ha llegado a un grado de perfeccionamiento singular, y así se explica que en nuestro país se construyan muchos yatches y veleros para los otros países de Sud América, con los consiguientes beneficios para nuestras industrias y economía. Por otra parte, es interesante destacar la particularidad de que, en la industria de la construcción naval, especialmente la de placer, la casi totalidad de los capitales invertidos en ellas son argentinos.

Ultimamente se estaba levantando un gran astillero de la Armada en Rio Santiago, anticipándose que servirá al mismo tiempo a las necesidades militares para la flota argentina y también construirá barcos mercantes de todo tipo y tamaño. El astillero se construye sobre la margen izquierda del Rio Santiago, próximo a la ciudad de La Plata, lugar que dispone de fáciles comunicaciones con los grandes centros industriales, contando además, con vías férreas y caminos de hormigón conectados al ferrocarril y red vial que sirven la zona.

La mayor parte de los astilleros están distribuidos en las siguientes zonas: Alto Paraná, y Paraguay, Bajo

Paraná, Delta, Rio de la Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, Patagonia.

De lo expuesto se comprueba que dado el adelanto e iniciativa de los propietarios particulares de astilleros y asimismo de los arsenales, tenemos personal obrero de eficiente capacidad, ingenieros navales de reconocida preparación y autoridad en la materia y en cuanto a los elementos de vital necesidad para las navos, poco a poco y en la medida de lo posible, iremos subsanando su escases y suplantandolos con otros de fabricación nacional que en nada tengan que diferenciarse de los importados, aunque ya hay una cantidad considerable de elementos que se fabrican en el país, de excelente resultado, desde el instrumental de precisión de navegación, hasta hierros perfilados, hélices, material eléctrico, etc. Los astilleros existentes, tanto oficiales como privados, demuestran claramente que existe la capacidad industrial para encarar trabajos de mayor envergadura.

Por lo tanto es conveniente ayudar, con buen criterio financiero, a los astilleros para que sigan desarrollandose, y así afianzar más aún, esta industria que mucho viene haciendo y mucho tendrá que hacer.

Tenemos el Banco de Crédito Industrial Argentino que ya ha otorgado préstamos y deberá seguir estudiando la situación para así lograr un mayor desarrollo económico. Además el Banco deberá realizar su labor en armonía con otras reparticiones del Estado, para evitar que se ayude a instalar industrias que llegarían a ser artificiales y a crear problemas en el futuro, pesando en contra del normal desenvolvimiento de nuestra economía. No hay que realizar obra precipitada, sino orgánica; no temer las inversiones, aun a riesgo de sufrir pérdidas en algún rubro, si realmente conviene al interés nacional; ni

dejar de prestar al pequeño industrial, porque la pequeña industria tiene, llegado el caso, una trascendencia i gual casi, a la grande.

Reparaciones

La potencialidad y capacidad de una marina mercante no depende solamente del tonelaje y número de buques de que dispone, sino también, de la posibilidad de mantener esos buques en excelentes y activas condiciones de navegabilidad permanentemente. Es indispensable entonces que todos los elementos concurrentes a obtener del material flotante la mayor eficiencia, se desarrollen paralelamente.

Así como es necesario para obtener la difusión de automotora, establecer los adecuados centros de reparación y conservación situados estratégicamente, que es lo que ha ocurrido en todos los países del mundo; de la misma manera, la marina mercante, marítima, fluvial, de grande, mediano, pequeño tonelaje, cuyo número aumenta en función del incremento del potencial económico y humano de la Nación, necesita modernas instalaciones para la construcción y reparación de embarcaciones.

Desde que la flota mercante está sujeta al cumplimiento de compromisos formales sobre itinerarios, fechas de arribo, carga, partida, descarga, etc., su taller de reparaciones debe tener la capacidad técnica suficiente para conservar la eficiencia de todos y cada uno de sus buques en un grado tal que le permita cumplir con todos sus compromisos, manteniendo en alto su prestigio y crédito comercial, premisa ineludible para asentar dicha institución sobre bases económicas estables que habrán de permitir su mayor desarrollo y progreso ulterior.

Si bien, esta necesidad fué tenida en cuenta por los hombres que proyectaron las primeras obras portuarias en nuestro país, no alcanzaron a vislumbrar, posiblemente, porque era prematuro para la época, que podríamos po

ser una marina mercante propia y por lo tanto los talleres necesarios a su atención; pero no escapó a su criterio, que los buques de bandera extranjera que llegaban a nuestros puertos, debían disponer de ciertos elementos indispensables para poder navegar en condiciones.

Y vemos que, cuando se proyectó la construcción del puerto, se incluyó en los trabajos a realizar el carenado de los buques y se estudió y planeó la instalación de talleres generales para la reparación de los buques. Estas medidas fueron tomadas en beneficio de los buques de bandera extranjera que llegaban a nuestros puertos, pues no existía en aquellos tiempos nada que pudiera considerarse como una incipiente marina mercante nacional.

Lo mismo ocurrió con nuestra Marina de Guerra. Cuando se adquirieron las primeras unidades se planeó la construcción de un puerto militar con las instalaciones necesarias para su atención y mantenimiento y se construyó la Fábrica de reparaciones y se instaló un taller de cierta importancia, dotándolo de elementos modernos, que se fueron mejorando.

En cambio las viejas instalaciones de Puerto Madero, con sus pequeños diques de carena y su taller de reparaciones, deben recibir un mayor aporte aún, para ponerse a tono con las actuales necesidades.

Hace tiempo que estas instalaciones resultan insuficientes para atender a los grandes buques mercantes. Ya en el año 1931 se decía que en los alrededores de Buenos Aires no se encontraban astilleros de importancia, a pesar del volumen cada vez mayor del movimiento marítimo y la situación del Puerto de Buenos Aires como punto terminal de gran cantidad de líneas transatlánticas.

Si eso ocurría en 1931, hoy podemos decir que a casi 20 años de esa fecha, el problema se presenta más a

menos parecido, con la diferencia de que ya se ha encarado su estudio para tratar de solucionarlo.

Si consideramos el extraordinario aumento que ha logrado la marina mercante nacional y el incremento de las líneas transatlánticas de otras banderas, notaremos la exiguidad de las instalaciones destinadas a la reparación del material flotante.

El Estado ha invertido en construcción y conservación de puertos y rutas navegables una suma aproximada de pesos 740 millones y existen proyectos de invertir en estos años otros 600 millones de pesos para las necesidades portuarias de la Nación. Si comparamos estas cifras con lo destinado a instalación para conservación y reparación de barcos notamos una desproporción. Además hay desproporción también, con las sumas invertidas por las empresas del Estado y privadas en la adquisición de nuevas unidades y lo tocante a instalación para reparaciones.

Así, es necesario que se utilicen para la atención de los buques de la marina mercante, y dentro de lo posible, los talleres que posee la Marina de Guerra, principalmente en Puerto Belgrano por sus grandes dimensiones, atendiendo casi totalmente los servicios correspondientes a la Flota Mercante del Estado, Dirección Nacional de la Flota Podero, Dirección General de Yacimientos Petroliferos Fiscales y de algunas otros buques de compañías particulares, ya que el resto se repara fuera del país con la consiguiente evasión de beneficios.

En 1948 el Poder Ejecutivo Nacional dictó un decreto en el cual se puntualizan estas circunstancias, y se crea por el mismo la Dirección de Industrias Navales con el fin de realizar una política de fomento, expansión y distribución orgánica de toda la industria naval privada, ya sean estos astilleros, talleres de reparaciones o ta-

lleros mecánicos navales.

Vemos pues que, resulta indispensable proceder con toda premura al desarrollo de los elementos necesarios para que nuestra flota pueda mantenerse en actividad permanente, reduciendo a un mínimo los períodos de reparaciones a que deba someterse sus unidades. De lo contrario nos encontraríamos ante el problema de tener una marina mercante de la importancia requerida por las necesidades de la Nación, pero carente de los elementos indispensables para hacer efectivos sus servicios.

El taller de reparaciones debe tener la capacidad suficiente para poder -en el breve espacio de la estadía de cada buque- realizar las operaciones imprescindibles, para la descarga, carga, partida y desarrollo completo del itinerario preestablecido, sin recurrir a otros talleres, salvo casos extraordinarios. Al mismo tiempo dicho taller debe reunir condiciones tales que, por su magnitud, en instalaciones, maquinarias, herramientas y personal, no resulte antieconómico para la flota mercante; pues si tal sucediera la instalación del mismo resultaría injustificada y perjudicial.

Los dos principios antes expuestos, quizás sean de difícil armonización, ya que el amplio cumplimiento del primero (garantía de eficiencia en la flota) nos lleva fatalmente hacia el camino del gran taller, de costosas instalaciones, completo en maquinarias y herramental y frondoso en personal, lo cual perjudicaría al desarrollo económico de la flota; y el camino contrario (taller reducido en capacidad técnica y personal) afectaría la eficiencia técnica y comercial de la misma, lesionando su prestigio, lo que a la larga dificultaría su desarrollo y progreso económico.

La política adecuada a seguir se ha de hallar en

punto medio, bien estudiado, con la eliminación de grandes gastos de instalación y maquinarias apropiadas para la realización de obras pesadas; que las instalaciones, maquinarias y herramental sean modernas en el sentido técnico y que el personal sea altamente capacitado. La combinación de estos factores multiplicará la capacidad productiva del taller, haciendo que un taller chico en apariencia, resulte grande en producción y recursos.

Es necesario pues, que hagamos los esfuerzos necesarios, chicos o grandes, para evitar que nos encontremos en dificultades y contribuir al desarrollo normal de nuestra flota mercante y por consiguiente nuestro libre desarrollo económico.

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

Pero yo no dudo que a través de los años
corre un propósito de superación.

Y los pensamientos de los hombres se en-
sanchan con el proceso de los soles.

¡Adelante! ¡Siempre adelante!

Dejad que el vasto mundo gire por siempre
sobre los surcos del cambio.

FREYSON

Prof. CIENCIAS ECONOMICAS
CIOS