



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



Los transportes navales y la costa sud

Costa Casalins, Alberto N.

1958

Cita APA: Costa Casalins, A. (1958). Los transportes navales y la costa sud.
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

- UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES -

- Facultad de Ciencias Económicas -

LOS TRANSPORTES NAVALES Y LA COSTA SUD

Tesis de Doctorado

por

Alberto N. Costa Casalins

Nº de Registro: 24.692

-

A mis padres

Padrino de Tesis:

INSTITUTO DE ESTUDIOS AGRÍCOLAS Y LA COSTA SUR

Tesis de Doctorado

por

Alberto N. Costa Casalins.

Nº de Registro: 24.692

RESUMEN

La realización de este trabajo significa dejar sentada la acción que ha realizado la Marina de Guerra Argentina, en las lejanas tierras del Sur que, también, son de la Patria.

Ha sido el Ministerio de Marina el primero que llevó a la Costa Sur la acción civilizadora del hombre. Desde fines del siglo pasado, es decir, cuando recién habíamos llegado al mundo como Nación. El Servicio de Transportes de la Armada Nacional ya surcaba los mares australes, no solo con el objeto de realizar operaciones de un servicio de transportes propios de una marina de guerra, sino realizando una significativa obra de fomento. Este accionar incesante se deja traslucir en la insistencia con que las Memorias del Ministerio de Marina hablan de la necesidad de aumentar los servicios a la Patagonia con el objeto de incorporar al país una región con insospechadas fuentes de riqueza.

En nuestro trabajo nos ocupamos sucesivamente de la acción de la Marina de Guerra a fines del siglo pasado y la navegación de los ríos Negro y Santa Cruz; las dificultades de la acción de Transportes

Navales por escasez de medios financieros y la influencia de la guerra mundial de 1914 y del período posterior a la misma; la competencia con las compañías privadas; los proyectos para fomentar los territorios del Sud, acción de la Armada con insuficiencia de medios y el análisis del problema general de la Patagonia; de los intentos para establecer itinerarios fijos y la influencia de la segunda guerra mundial y adquisiciones de buques que permiten atender mejor el litoral marítimo.

En esta continuación nos ocupamos de la flota de transportes navales y su evolución características, para pasar más adelante a la actividad comercial y a las tarifas y política tarifaria en navegación a la Costa Sud.

Finalmente, estudiamos la organización administrativa de Transportes Navales.

Finaliza nuestro trabajo con un detalle de los cuadros y gráficos que se insertan en el texto.

SUMARIO

Capítulo I - Acción de la marina de guerra en la Costa Sud

- a) Acción inicial a fines del siglo pasado. Navegación de los ríos Negro y Santa Cruz (1899-1912).
- b) Dificultades en la acción de Transportes Navales por escasez de medios financieros (1912). Influencia de la guerra mundial de 1914; período posterior a la misma (1914-1922).
- c) Competencia con las compañías privadas (1923-1926).
- d) Proyectos para fomentar los territorios del Sud. Acción de la Armada con insuficiencia de medios. Análisis del problema general de la Patagonia.
- e) Primer intento de establecer itinerarios fijos. Sus ventajas (1935-1939).
- f) Influencia de la segunda guerra mundial en las actividades de Transportes Navales en la Costa Sud (1939-1945).
- g) Adquisiciones de buques que permiten realizar planes y confeccionar itinerarios para mejor atención del litoral marítimo argentino (1945-1951).
- h) Acción en la actualidad.

Capítulo II - Flota de transportes navales. Evolución y características

- a) Composición inicial. Primeras alternativas de la misma (1899-1912). Características principales.
- b) Plan para aumentar su tonelaje (1912-1915)
- c) Incorporación del primer buque-tanque.
- d) Relación acerca del estado deficiente de la flota. Necesidad y conveniencia de la adquisición de nuevos transportes (1917-1924).
- e) Adquisición al Lloyd Chileno de los transportes "Chaco" y "Pampa" (1925).
- f) Período de desintegración y envejecimiento de la flota (1926-1936).

- g) Construcción en el País del primer transporte menor (1937).
- h) Decreto destinando a la Flota Mercante del Estado buques de Transportes Navales (1942).
- i) Evolución de la flota desde 1939 a 1948. Su comparación con la Marina Mercante Argentina.
- j) Adquisición de buques cargueros, tanques y de pasajeros en EE.UU., Canadá, Italia y Gran Bretaña (1945-1951). Sus principales características.
- k) Evolución de la flota desde 1948 a 1956. Su comparación con la Marina Mercante Argentina.
- l) Breves consideraciones acerca del buque ideal o adecuado para navegar en la Costa Sud. Características de los B.D.T. Buque "Atlántico" de la Cía Importadora y Exportadora de la Patagonia.

Capítulo III - Actividad comercial de Transportes Navales

- a) Síntesis de los servicios comerciales que realiza
- b) Estadísticas de ingresos por fletes y pasajes en el período 1952-1956. Números índices. Comentario de la evolución de dichos ingresos.
- c) Estadísticas del volumen físico transportado en el período 1952-1956. Números índices. Comentario de la evolución de dicho volumen físico transportado.
- d) Interpretación conjunta de la evolución de los ingresos por fletes y de la evolución del volumen físico transportado. Primera conclusión
- e) Estadísticas de la distribución geográfica de la actividad comercial en lo referente a ingresos por fletes y pasajes en el período 1952-1956. Números índices. Comentario de la distribución de dichos ingresos.
- f) Estadística de la distribución geográfica de la actividad comercial en lo referente a volumen físico transportado en el período 1952-1956. Números índices. Comentario de la distribución de dicho volumen físico transportado.
- g) Interpretación conjunta de la distribución de los ingresos por fletes y de la distribución del volumen físico transportado. Segunda conclusión.

- h) Análisis de la evolución y distribución de la actividad comercial de Transportes Navales, teniendo en cuenta todos los cuadros estadísticos de los tópicos anteriores.
- i) Conclusión final.

Capítulo IV - Tarifas y política tarifaria en la navegación a la Costa Sud

- a) Competencia con las compañías particulares. Primeras manifestaciones de la misma.
- b) Acción de fomento de Transportes Navales en los puertos de la Costa Sud.
- c) Tarifas. Obligatoriedad de las mismas. Diferentes clases.
- d) Cuadros y gráfico demostrativo de la política tarifaria establecida por el Ministerio de Transportes de la Nación en la navegación a la Costa Sud.
- e) Influencia de las tarifas uniformes en las compañías particulares.

Capítulo V - Organización administrativa de Transportes Navales

- a) División Transportes Navales dependiente de la Dirección Administrativa del Ministerio de Marina (1918).
 - b) Dirección General de Transportes Navales (1948).
 - c) División Transportes Navales dependiente 1ro.; de la Dirección General Administrativa del Ministerio de Marina (1951); 2do.; de la Subsecretaría de Marina (1952).
 - d) Comando de Transportes Navales dependiente del Comando de Operaciones Navales (1956).
 - e) Organización y funciones.
-

INTRODUCCION

La realización de este trabajo significa dejar sentada la acción que ha realizado la Marina de Guerra Argentina, en las lejanas tierras del Sud que, también, son de la Patria.

Ha sido el Ministerio de Marina el primero que llevó a la Costa Sud la acción civilizadora del hombre. Desde fines del siglo pasado, es decir, cuando recién habíamos llegado al mundo como Nación, el Servicios de Transportes de la Armada Nacional ya surcaba los mares australes, no solo con el objeto de realizar operaciones de un servicio de transportes propios de una marina de guerra, sino realizando una significativa obra de fomento. Este accionar incesante se deja traslucir en la insistencia con que las Memorias del Ministerio de Marina hablan de la necesidad de aumentar los servicios a la Patagonia con el objeto de incorporar al país una región con insospechadas fuentes de riqueza.

Siempre se luchó y pidió a las autoridades nacionales los elementos necesarios que hicieran posible la realización de servicios regulares. En innumerables oportunidades se hicieron programas con el objeto de aumentar la eficiencia de los servicios y si bien no se tuvo el apoyo necesario y suficiente, la Marina de Guerra siguió su acción civilizadora, sin desmayos y con más entusiasmo y estoicismo.

Sólo los que conocen aquellas regiones y han visto la for-

ma de vivir, heroica y difícil de aquella gente, pueden valorar en el sentido más estricto el mérito de la acción de la Marina de Guerra en la Patagonia. El Ministerio de Obras Públicas y Yacimientos Petrolíferos Fiscales han dejado las huellas de lo que puede la pujanza de instituciones que las mueve el solo progreso del país.

Hasta que la aviación en vuelos más o menos regulares, estableció una línea de comunicación con las regiones australes del país, éstas dependían para el traslado de pasajeros y tráfico de mercaderías, casi exclusivamente de los transportes marítimos. Aún se recueran aquellas periódicas travesías del "Pampa", que continuó la tradición de los viejos barcos en que nuestros lobos de mar llevaron a los pobladores de la Patagonia y Tierra del Fuego no solo el espíritu fraterno de toda la República, sino los elementos necesarios para su subsistencia y el desarrollo de sus actividades.

Hoy, como entonces, las comunicaciones marítimas constituyen uno de los factores principales del progreso de la costa y planicies patagónicas y lo serán por mucho tiempo, ya que los medios de acercamiento, ramales ferroviarios, caminos, líneas aéreas comerciales, tropiezan con los inconvenientes de las grandes distancias y los que derivan de una explotación en principio antieconómica. De ahí que se imponga como una obligación imperiosa de interés nacional, la organización de un servicio marítimo tan frecuente y eficaz como lo requieran las necesidades hoy acrecentadas por la preferente atención que se ha comenzado a prestar a

esas lejanas regiones.

El presente trabajo se dividirá en cinco capítulos, en los que se analizarán los diferentes aspectos de Transportes Navales, a saber:

- 1º) Acción de la Marina de Guerra en la Costa Sud.
- 2º) Flota de Transportes Navales, evolución y características.
- 3º) Actividad comercial de Transportes Navales.
- 4º) Tarifas y política tarifaria en la navegación a la Costa Sud.
- 5º) Organización administrativa de Transportes Navales.

Una medida que se van desarrollando surge la evidencia de una obra de titánica y patriótica significación: el fomento de las regiones australes de la Nación.

"La acción inicial de la Marina de Guerra no solo tuvo como fundamento la mera cosa estratégica, sino que estaba también cargada de motivaciones vinculadas al fomento comercial de una vasta zona argentina. No se olvide que el Almirante Brown comenzó su vida en nuestra playas como marino mercante".

"No ha sido una casualidad que el descubrimiento de las riquezas carboníferas de Río Turbio estuviera a cargo de un marino el Teniente de Navío Agustín del Castillo" (1)

No es necesario volver a repetir aquí lo que significa la Patagonia en cuanto a contraste entre las enormes riquezas

(1) Revista Marina Nº 248, marzo 1957.

potenciales que posee, por un lado, y la escasez de población, falta de puertos y clima inhóspito por otro. No obstante, hay allí un presente promisor y un futuro inmenso que muestra Marina de Guerra, junto con pioneros y empresas argentinas, ha tratado por todos los medios de fomentar, mediante el establecimiento de servicios navieros.

Capítulo I

ACCION DE LA MARINA DE GUERRA EN LA COSTA SUR

La Patagonia, huérfana de todo estímulo oficial, no atrajo en un principio a las empresas privadas de transporte marítimo. Falta de puertos naturales, mareas, vientos que hacen dificultosa y arriesgada la navegación, han impedido el desarrollo efectivo de esta clase de transporte.

Sin embargo, ya en las postrimerías del siglo pasado, se realizaban viajes a la Costa Sur con cierta regularidad por los transportes menores de la Armada Nacional "Santa Cruz" "1 de Mayo" y "Villarino" (1). También cooperaba en esos servicios el transporte mayor "Guardia Nacional" (2)

Los otros dos transportes mayores "Chaco" y "Pampa" proveían de combustible y víveres a las divisiones de maniobras durante el periodo de duración de las mismas.

A partir de 1898, el servicio de transportes a la Costa

-
- (1) El "Villarino" naufragó en las Islas Blancas de la Bahía Camarones, el 16 de marzo de 1899; había prestado diecinueve años de continuos servicios en la Costa Sur.
 - (2) En 1899 llevó a remolque hasta Tierra del Fuego al pontón "Tiempo", de 3.500 toneladas de porte bruto, que fue utilizado como depósito de víveres y combustibles para los buques.

Sud fué confiado a la Intendencia del Ministerio de Marina que realizó una tarea verdaderamente beneficiosa en razón de que los bajos fletes establecidos contribuían a dar facilidades a la reducida, pero siempre creciente población de los territorios patagónicos. El 1 de diciembre de ese año se inauguró un servicio que permitiría que los puertos fueran visitados con mucho más frecuencia que hasta ese momento. En efecto, se estableció la salida de un buque cada veinte días. Sin embargo, la necesidades de los pobladores exigían un servicio más regular y frecuente, cosa que la Armada no podía realizar por insuficiencia de medios.

Los transportes efectuaron en el año 1899, 16 viajes a la Costa Sud, conduciendo a los distintos puertos de la misma, 3.126 pasajeros y 16.142 toneladas de carga con un producido total de m\$ⁿ 213.988,04; los gastos fueron de m\$ⁿ 121.930,13; por lo tanto se obtuvo una utilidad neta de m\$ⁿ 92.057,91 (1). Pero como el desgaste de los buques y sus accesorios y los sueldos del personal, no considerados en aquellos gastos, eran en realidad mayores que dicha utilidad, resultaba, en definitiva, un desembolso para el erario del país. Este desembolso se compensaba ampliamente con los beneficios que los servicios al Sud reportaban al adelanto y al aumento de la población y de la riqueza de aquellas regiones apartadas y desprovistas de medios de comunicación con el resto de la República.

En su acción inicial, los trasportes fueron los causantes directos y principales del incremento de la población en la Pata-

(1) Estos datos se dan como mera información y para demostrar las condiciones en que operaban los transportes en la Costa Sud.

gonia, de la cría de ganado ovino, de la explotación de bosques y de la radicación de los nacientes pueblos de Santa Cruz y Río Gallegos. También colaboraron en conducir a aquellos que fueron a afincarse en San Julián, Ushuahia y en otros lugares, proveyéndoles de todo lo indispensable para vivir. Permitieron el mejor conocimiento de las costas, de puertos antes temidos que por tal causa no eran frecuentados. Tuvieron a su cargo facilitar la colocación de balizas, boyas y otras marcas que hicieron más segura la navegación; la designación definitiva de los lugares adecuados para la colocación de los faros; el establecimiento del presidio y estación de salvamento en la Isla de los Estados y del presidio de Ushuaia. Todas estas consecuencias, entre muchas otras, eran las que recomendaban el mantenimiento de esos servicios, que si bien ocasionaban gastos, estaban ampliamente compensados por una obra de evidente civilización y progreso.

La memoria del Ministerio de Marina de los años 1899/1900 decía textualmente: "Puede afirmarse que estos servicios (de Transportes Navales) dentro de poco reembolsarán con los fletes que economizan, las sumas invertidas en la adquisición de los transportes. Las operaciones de fletamento se hacen teniendo en cuenta las condiciones del mercado y de no hacer al comercio marítimo competencias perjudiciales, facilitando por el contrario, en momento de exceso de barcos, la exportación de nuestros productos. Los continuos viajes que efectúan ofrecen a la oficialidad la mejor oportunidad para la práctica de la navegación; cambiándose periódicamente el personal de oficiales, todos estos adquirirán así

el hábito de la responsabilidad u el aprendizaje a fondo de su profesión".

En el período 1900/1901 se transportaron a la Patagonia 4.190 pasajeros y 19.875 toneladas de carga. Seguían afectados a ese servicio los transportes "1 de Mayo", "Santa Cruz" y "Guardia Nacional" (1). En 1900 se agregó el "Ushuaia".

La memoria de esos años, habla de los beneficios que recibió la gobernación de Río Negro merced a la acción de los vapores "Inacayal" y "Seihueque" (2), que actuaron en el valle del Río Negro, desde la costa "puertos de Patagones y Biedma" hasta su confluencia con el Limay. El mismo servicio prestaron los vapores "Limay" y "Teuco" (aunque en menor escala), vapores que conjuntamente con el "Río Negro" iniciaron, en la última década del siglo pasado, la realización de esos servicios. El último buque citado, del modelo muy antiguo para esa época, sufrió averías en las inundaciones de 1898 en Biedma, averías que fueron de tanta consideración que se dispuso no repararlo, por lo que le fué extraída la caldera y máquinas para usarlas en otro servicio.

Aparte del transporte de cargas, los servicios prestados por esos buques, fueron diversos, por ejemplo, salvamento de los pobladores de Biedma, Pringles y Conesa cuando se produjo la inundación; ayuda prestada a la Dirección General de Correos y Telégrafos, conduciendo hasta Conesa los materiales necesarios para la línea telegráfica al Chubut, que recién acababa de librar

(1) Fué "Ciudad del Cabo" de la compañía Di Lernia (1949-50)

(2) Construidos en Gran Bretaña en 1899.

se al servicio público.

Quiere decir, que ya a principios del siglo, los buques de la Marina de Guerra realizaban una loable labor de fomento en zonas donde la actividad del gobierno era muy difícil de hacerse sentir.

También en esa época, el río Santa Cruz tuvo su buque de servicio, el vaporcito "Namuncurá", que llenó así las necesidades de la población. Al respecto dice la memoria del Ministerio de Marina de los años 1900/1901, que: "el aumento siempre creciente de la población lucha por la falta de transportes fluviales hasta el puerto de embarque para dar salida fácil y económica a los productos de una extensa zona ganadera". La navegación solo la efectuaba por 50 millas. Se propuso la construcción en los talleres de la Marina, de un vaporcito adecuado para remontar el río Santa Cruz hasta el lago Argentino, en la falda oriental de la cordillera, para ocuparse en el transporte de carga y pasajeros, cobrando una tarifa baja. El calado de un buque apropiado para navegarlo no debía ser superior a 3,5 pies. El río Santa Cruz tiene aproximadamente 382 kms. desde que nace en el lago Argentino hasta su desembocadura en el Atlántico; surca un valle cuyo ancho oscila entre los 3 y 15 kms.; tiene barrancas de hasta 200 mts.; su navegación no ofrece mayores dificultades para buques pequeños, posee algunos saltos que pueden ser salvados sin inconvenientes. La navegación hasta el lago Argentino hubiera sido una solución para los pobladores de la rica zona andina y hubiera permitido la explotación de las riquezas forestales de las inmediaciones del citado lago.

Los vaporcitos "Penguin", "Delfin", "Cormorán", "Albatros" y "Petrel", prestaban sus servicios en los puertos de Patagonia, Chubut, Bahía Blanca y Buenos Aires. Vemos así, los propósitos que tenía el gobierno de facilitar por todos los medios a su alcance el desarrollo de las poblaciones en los territorios del sud.

Con destino a la navegación de los canales fueguinos y tráfico de los puertos situados al sud de Santa Cruz, la Marina de Guerra cedió en el año 1900 a la Gobernación de Tierra del Fuego, la antigua cañonera "Paraná", transformada en transporte y bautizada con el nombre de "Piedrabuena". Vino a ser así el primer transporte nacional de Estación en Tierra del Fuego.

Los transportes "Chaco" y "Pampa", se empleaban en traer de Europa material del gobierno, conduciendo frutos del país en sus viajes de ida. En 1901 el "Guardia Nacional" efectuó un viaje a Europa.

En el sud se efectuaron importantes levantamientos hidrográficos que se habían comenzado en 1899; principalmente en San José, Madryn, Pirámides, Santa Cruz, Río Gallegos, Almanza y Ushuaia. Estos trabajos se fueron ampliando en los años subsiguientes y permitieron ir mejorando los planes de los puertos de la Costa Sud, facilitando así la entrada y salida de los barcos.

El año siguiente los transportes "Guardia Nacional", "Santa Cruz", "1 de Mayo" y "Ushuaia", cuya administración se hallaba a cargo de la Intendencia del Ministerio de Marina, transportaron 4104 pasajeros particulares y oficiales y más de 25.000 toneladas de carga del Estado y privada, produciendo en total la suma

de \$ 351.094.- m/n. El consumo de carbón y la manutención de los buques costó m\$ñ 197.044.-, obteniendo por tanto un beneficio, si se considera que como barcos de guerra su sostenimiento hubiera pasado siempre sobre el erario público.

En el año 1902 los transportes nacionales, citados en el párrafo anterior, efectuaron, con excepción del Ushuaia, 16 viajes al sud con un producido bruto de m\$ñ 246.237,37. El Déficit fué de 56.290.- pesos oro más m\$ñ 41.361,36, sin incluir sueldos; pero, dice la memoria correspondiente a esos años, "que esta suma (56.290.- pesos oro más m\$ñ 41.361,36) queda más que compensada con los grandes beneficios que los transportes reportan al litoral patagónico y que, debido a ellos, en gran parte, ha sido conocido, estudiado, poblado y dotado de comunicaciones con la Capital".

El "Pampa" hizo un viaje al Cabo de Buena Esperanza y otro a Amberes. El "Chaco" llevó a Chubut un fuerte cargamento de ganado y realizó un viaje a Amberes y New Castle, trayendo un cargamento de lydita, por cuyo flete los vapores mercantes perdían alrededor de 15.000 libras esterlinas.

Estas cantidades referentes a la actividad de los Transportes de La Armada, lo repetimos, se dan a simple título informativo para dar idea de las condiciones en que se prestaban esos servicios. Por ello no se han incluido esos datos en el Capítulo en que se estudia la actividad comercial de Transportes Navales.

Precisamente en 1902, los transportes de la Armada facilitaron la conducción al Golfo de San Jorge de los inmigrantes boers

de cuanto necesitaban; también se transportó material telegráfico y se efectuaron rápidos reconocimientos hidrográficos ya estudiados, que habían sufrido cambios en el transcurso de los años. Era tal la significación de los Transportes Nacional en la Patagonia, que siempre estaban a disposición de sus pobladores, y muchas veces se hacía escala en un puerto al solo objeto de dejar allí un pasajero o conducir la correspondencia.

Los transportes tocaban en sus viajes al sud los siguientes puertos: Bahía Blanca, San Blás, San Antonio, Madryn, Pirámides, Cracker, Arroyo Verde, Bahía Verde, Punta Rasa, Santa Elena, Bahía Camarones, Rada Tilly, Comodoro Rivadavia, Majarredo, Cabo Blanco, Deseado, San Julián, Santa Cruz, Gallegos, San Sebastián, Puerto Cook, Año Nuevo, Harberton, Puerto Brown, Puerto Almanza, Ushuaia y Lapataia. Evidentemente, los transportes navales han sido los precursores de la navegación mercante en nuestras costas atlánticas. En realidad, el déficit a que se aludía antes no es efectivo, volvía a reiterar la memoria de 1901/1902, porque representa el precio de la instrucción práctica de los oficiales y del progreso del territorio patagónico.

En 1903, los transportes "Guardia Nacional", "Santa Cruz", y "1 de Mayo", hicieron 15 viajes al sud recorriendo 60.000 millas, con un producto total de \$ 284.896,24 m/n, habiendo requerido su sostenimiento, sin contar sueldos, 53.287,83 pesos oro y 293.206,54 m\$n; el déficit fué pues de 53.287,83 pesos oro y 8.310,30 m\$n. Comparando este déficit con el del año anterior se nota que disminuyó en 3.002,79 pesos oro y 33.051,06 m\$n. La es-

cuadra se mantenía en estado de desarme; solo la fragata "Sarmiento" efectuó viajes de instrucción, por lo tanto, los transportes constituían la escuela más económica para que los oficiales pudieran hacer práctica marinera y adquirir el conocimiento indispensable de nuestras costas del sud.

La navegación en el río Negro durante el año 1903, por causa de la gran bajante, solo pudo iniciarse en el mes de septiembre, escalando los vapores en forma conveniente según sus calados y la profundidad del río, y combinando sus servicios con los del Ferrocarril Sud. Los vapores solo pudieron realizar 25 viajes, produciendo un total de m\$ⁿ 20.704,78. Siguiendo un plan que hacía poco tiempo que se había iniciado, en todas las circunstancias que la elevación de las aguas lo permitiera, se continuó limpiando el cauce del río de los obstáculos que en él había, para la navegación. Esta limpieza consistía principalmente en la voladura de troncos y reigones, aprovechando los distintos viajes que realizaban; se encontraron y dieron explosión a 150 pequeñas minas de algodón pólvora.

También en 1903, el vapor "Namuncurá" seguía sirviendo a la navegación del río Santa Cruz; el producido de los viajes de este vapor era absorbido por los gastos, pero el auxilio que prestaba a los pobladores y las facilidades que daba para el desarrollo del territorio de Santa Cruz, eran causas suficientes para mantener su navegación. Efectuó 5 viajes en ese año.

Ya en 1904, el Ministerio de Marina hacía ver a las autoridades nacionales la urgencia de adquirir, por lo menos, dos

transportes para los servicios del sud, que tuvieran características adecuadas para operar en lugares donde no había puertos. En ese año, el servicio de la Costa Sud fué atendido por el "1 de Mayo" y el "Guardia Nacional", que en 1904 efectuaron 9 viajes, produciendo 223.172,28 m\$; la escuadrilla del río Santa Cruz produjo un déficit de 13.632,83 m\$ y la del río Negro 99.513,41 m\$.

La memoria de 1905/1906, expresa que en ese lapso se transportaron al Sud 4.104 pasajeros y 25.302 toneladas de carga con un producido bruto de 351.094.- m\$.

La escuadrilla del Río Negro fué suprimida en marzo de 1910, por no prestar en esos momentos los servicios suficientes para compensar los enormes gastos que exigía su funcionamiento, destinándose tres de los vapores citados anteriormente, al servicio de policía de los ríos Paraná y Uruguay, quedando el vapor "Teuco" incorporado al servicio de la Subprefectura de Río Negro. La construcción de líneas ferroviarias en Río Negro y Neuquén y el balizamiento de puertos como San Antonio, había quitado toda importancia a aquel servicio y desviado hacia otras líneas más cómodas y seguras, las corrientes de transporte comercial. Además, las condiciones hacían que el servicio de la escuadrilla resultase deficiente, irregular y poco económico. En 1910 su mantenimiento costó m\$ 160.000.- y sólo produjo m\$ 4.000.-

Hay que resaltar que los primeros armadores que tuvieron en vista la Costa Sud fueron: José Menéndez, Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia; Melitón Pabelo (Coronel); M. Mihanovich; Méndez Delfino. Solo iban a los puertos más importan-

tes. Entonces apareció la Armada Nacional en acción paralela con los Ferrocarriles del Estado; pero sus servicios eran irregulares y temporarios; sus buques antiguos y de poco porte, empleaban sesenta días y más en cada viaje redondo.

En 1912 el servicio de la Costa Sud seguía siendo atendido por los buques "1 de Mayo" y "Guardia Nacional". Se le agregó el "Ushuaia" que en uno de sus viajes encalló en una roca de los canales fueguinos yéndose a pique, resultando inútiles las tentativas hechas, para ponerlo a flote. Este buque, construido en 1885, había prestado 27 años de rudos y valiosos servicios. Los transportes mayores continuaban haciendo sus viajes periódicos a Europa, de donde traían carbón y otros materiales de guerra de difícil fletamento. Como dato interesante, el "Chaco" navegó, en 1911, 21.785 millas y en 1912, 15.634 millas; el "Pampa", en 1911; 13.493 millas y en 1912; 14.779; el "Guardia Nacional", en 1911; 26.471 millas y en 1912; 19.097 millas, y el "1 de Mayo", en 1911 no estuvo en servicio y en 1912; 1.816 millas. El "Piedrabuena" y el "Vicente López" en 1911 no estuvieron en servicio, pero en 1910 navegaron 8040 y 16.091 millas respectivamente.

En 1913, por intermedio de las comisiones de armamentos que estaban en Europa y Estados Unidos, se pidieron propuestas y planos para la adquisición de un buque tanque para conducir petróleo. La memoria del Ministerio de Marina de 1912/13 no aclara cuáles eran las características de dicho buque.

En 1914, el "Chaco" y "Pampa" hicieron un viaje a Estados Unidos cada uno, conduciendo las tripulaciones para los acerazados "Rivadavia" y "Moreno", que recientemente se habían adquiri-

do. A la ida llevaron carga particular y al regreso trajeron carga oficial y particular. El "Guardia Nacional" hizo un viaje a Europa con carga particular y de regreso trajo carga oficial y particular. El "1 de Mayo" hizo varios viajes al sud en comisiones de servicio. El buque tanque "Ministro Ezcurra", que recién había sido adquirido, condujo petróleo desde Comodoro Rivadavia hasta los tanques de los puertos de la Capital y Puerto Belgrano (1). El "Piedrabuena" estuvo la mayor parte del año al servicio del Territorio de Tierra del Fuego, siendo a fin de año, reemplazado por el transporte "Vicente F. López", que siguió atendiendo esa zona en 1915, en mejores condiciones por disponer de mayor capacidad para cargas y pasajeros. Con el propósito de contribuir al mayor desarrollo y progreso de Tierra del Fuego y a su vinculación comercial con el de la capital de Santa Cruz, se dispuso que este transporte ampliara su recorrido hasta la parte norte del territorio fueguino y puerto de Río Gallegos, efectuando su itinerario en 3 recorridos distintos, teniendo cada uno su objetivo definido dentro del concepto señalado;

1º) Ushuaia, Punta Arenas, Río Gallegos, Río Grande, San Sebastián y regreso por Punta Arenas.

2º) Ushuaia, Bahía y regreso.

3º) Ushuaia, Remolino, Almanza, Puerto Brown, Harberton, Meat, Rancho, Año Nuevo y regreso.

También en 1915, los transportes nacionales hicieron varios viajes al extranjero que dejaron un notable provecho. Las di-

(1) La primera destilería del país, comenzó a funcionar en 1924, en La Plata.

ficultades para conseguir buques que transportaran los productos del país a los mercados de consumo y el aumento de los fletes originados por la influencia de la conflagración europea sobre la navegación marcante, pusieron de relieve e hicieron actualidad la idea ya enunciada en las memorias del Ministerio de Marina, de lo que hubiera puesto al gobierno en condiciones de ejercer algún control sobre los fletes, que habían llegado a cifras crecidas, originando dificultades y pérdidas para los productores.

La navegación y el comercio de cabotaje atravesaban un período de relativa inactividad, con perjuicio de los intereses del país, a pesar de la protección ejercida por la ley 7049, que reservaba esa navegación y comercio a los buques de bandera nacional. Esa paralización, que llegó a disminuir el número de los buques en servicio, fué consecuencia de la crisis por que atravesaba el país y la repercusión que tenía en la navegación en general la contienda europea.

Por lo tanto, el Ministerio de Marina, solicitó la ampliación de los beneficios acordados al cabotaje, teniéndose en cuenta que el mayor obstáculo lo constituía la competencia de las empresas ferroviarias por medio de las tarifas diferenciales; que los ferrocarriles tenían todas las facilidades para el transporte y que no estaban sujetos a formalidades de ninguna clase; mientras que el cabotaje nacional sufría todos los inconvenientes de la tramitación aduanera que no podían suprimirse totalmente, sin riesgo de haber favorecido el contrabando.

En la memoria de 1915/16 se le da excepcional importancia

a la necesidad de adquisición de transportes. En efecto, se habrían salvado muchas dificultades si se hubieran dado forma práctica a las previsiones que el Ministerio de Marina había hecho en las memorias de años anteriores y que eran presentadas al Congreso de la Nación (1). Dice la citada memoria: "Si hubieran prosperado los pedidos formulados por este Departamento en diversas ocasiones a V.H., no solo la Escuadra, sino que las industrias todas del país no se hubieran visto en las penurias de combustibles porque están pasando, y en circunstancias tales que el carbón se está pagando a precios fabulosos". "Con un stock grande de carbón y con transportes para mantenerlo, nuestra posición hubiera sido excepcionalmente favorable en esta anormal situación producida por la guerra europea".

Los transportes "Chaco" y "Pampa", prestaron importantes servicios en esa gravísima crisis de fletes. En los viajes que hicieron en 1915, y a pesar de ser ya viejos, se pagaron varias veces con los fletes que obtuvieron transportando granos a los Estados Unidos y trayendo en los viajes de regreso, petróleo y combustibles. El Ministerio de Marina tenía propuestas interesantes para adquirir transportes, tan ventajosas, que el país empezaría a desembolsar fondos para pagar los buques, recién después de recibido el primero que se construyera, es decir, cuando ya empezara a producir beneficios.

De todo lo dicho con respecto a los viajes realizados por los transportes de la Armada, inferimos que durante la primera

(1) Ver Capítulo II. Plan para aumentar el tonelaje de la Armada; año 1912.

guerra mundial, el servicio a la Costa Sud fué casi nulo.

Durante 1917, el producido neto de los transportes nacionales fué de más de m\$ñ 570.000.- Los que estuvieron afectados al transporte de cargas fueron el "Chaco", "Pampa" y "Guardia Nacional". Realizaron exclusivamente viajes a los Estados Unidos. El producido de los mismos fué muy variado, pues los fletes en los viajes de ida sufrieron grandes diferencias según el estado de la plaza. Así, por ejemplo, el "Pampa" de los tres viajes que realizó, en el primero obtuvo un producido bruto de m\$ñ 160.000.-; en el segundo de m\$ñ 258.000.- y en el tercero de m\$ñ 374.000.-

Por disposición del Ministerio de Marina, el 11 de abril de 1918, fué creada en la Dirección General Administrativa del Ministerio de Marina, la "División Transportes", a cuyo cargo estaban la inspección y administración general de los transportes y buques-tanque de la Armada.

Ese mismo año, el Ministerio de Agricultura designó varios oficiales de la Armada para que realizaran una inspección en la costa patagónica. Así surgió un informe que en su parte sustancial decía: "son muchas las quejas en el territorio (patagónico) más que por lo elevado de los fletes, por la dificultad para conseguirlos, tanto para dar salida a los productos, como para traer los materiales de construcción, alambrados y otros". Por ello, al aumentar las reclamaciones debido a la falta y a la carestía de los fletes, el Director de la Dirección General Administrativa del Ministerio de Marina, proyectó la realización de un servicio regular de navegación en los puertos australes con los buques de

la entonces "División Transportes". Las compañías cobraban fletes que superaban a los cobrados entre Europa y Buenos Aires; el tráfico era remunerativo solo en la época de safra de lana, con un período intermedio en que los porteadores se disputaban la poca carga existente y con viajes de ida que se realizaban prácticamente vacíos.

En el año 1923, la Marina inició una política tarifaria a la que los armadores la consideraron como competencia desleal. Las tarifas eran reducidas y había pérdidas para la Administración Nacional. Al atender los argumentos esgrimidos por los armadores, el Ministerio de Marina suprimió sus servicios.

En diversas oportunidades los pobladores de la Costa Sud habían elevado al Gobierno Nacional, fundados memoriales solicitando la revisión de las tarifas de las compañías navieras, como así mismo la reorganización y ampliación de sus servicios y otras diversas ventajas. Por otra parte, las compañías de navegación reclamaron en contra del servicio de Transportes de la Marina de Guerra, debido a que, según las compañías, tenía sus gastos cubiertos por partidas del presupuesto nacional y por lo tanto realizaban una competencia desleal.

Pero en el año 1926 fueron reimplantados nuevamente. Para evitar la competencia, se designó una comisión especial por Decreto del 24 de marzo, que delimitó las zonas que debían atender la industria privada y el Estado. Fijó tarifas que no podían ser alteradas sin aprobación oficial. Esta comisión estaba integrada por representantes de los armadores y de los Ministerios de Agri-

cultura y Marina. La actuación de la misma, se tradujo en más beneficios para las empresas que para los pobladores. Las rebajas fueron muy reducidas en lo que respecta a fletes generales y por tanto, las favorecidas fueron las empresas privadas al quedar eliminada la competencia de los transportes de la Armada en todos los puertos patagónicos hasta Río Gallegos.

Los barcos afectados por la Marina a esos servicios, fueron el "Pampa" y "Chaco" (adquiridos al Lloyd Chileno en 1925); el "Ministro Ezcurra", el "Bahía Blanca", el "Guardia Nacional", el "Patagonia", el "América", el "1 de Mayo", el "Vicente F. López" y el "Río Negro".

La Armada Nacional pasó a servir el tráfico en un sector que para las compañías no tenía atractivos y además les causaba pérdidas. Sus buques ("Pampa" y "Chaco") según se estableció en el referido convenio, solo podían transportar pasajeros y carga oficial desde Buenos Aires o Ingeniero White hasta Río Gallegos y únicamente pasajeros y carga general hasta los puertos de Tierra de Fuego o vice-versa.

Al respecto dice el General Sarobe (1) "La eliminación de los transportes nacionales a lo largo del litoral hasta Río Gallegos, para cuyos diversos puertos solo pueden transportar cargas oficiales, según el convenio formulado por la Comisión Especial del año 1926, ha excluido la ventaja de su acción de fomento y de relativo control sobre el tráfico de las empresas privadas". "Ade-

(1) "La Patagonia y sus problemas". Gral. Sarobe, Buenos Aires, 1935.

más, la más importante de estas sociedades (1), ha organizado un verdadero sistema, del cual la línea de navegación es un agente que contribuye a afianzar su situación y hacer frente a las contingencias de una competencia por cualquier otra entidad similar". "Es propietaria de grandes latifundios en los diversos territorios australes, es proveedora a la vez de gran parte de la población por intermedio de los almacenes sucursales allí establecidos y acapara por medio de ellos, operando al crédito, una proporción considerable de la producción de esos territorios". "Tiene, pues, asegurado para sí, el transporte exclusivo de un volumen de carga muy considerable". "En tales condiciones, es muy difícil la solución del problema de los fletes por medio del factor competencia librado a la iniciativa del capital privado". "Algunas tentativas hechas para instalar líneas al Sud, fracasaron por la inmediata reacción de las compañías poderosas, que se apresuraron a rebajar las tarifas e introdujeron en el servicio a la Costa Sud, buques destinados a batir la competencia, cobrando fletes muy reducidos"

A pesar del convenio, los territorios protestaron enérgicamente, reclamando contra las tarifas elevadas, que no fueron rebajadas a pesar de la crisis angustiosa por que atravesaban sus pobladores. Las empresas alteraban arbitrariamente las tarifas, según el General Sarobe, aprovechando la falta de control efectivo y constante sobre sus operaciones. Manifiesta el citado autor que "el hecho está comprobado y documentado oficialmente en el informe de otra comisión especial nombrada por acuerdo del 21 de enero

(1) Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia.

de 1931 para el nuevo estudio de este problema, el cual constituye un elemento de singular valor."

Con el objeto de fomentar la explotación forestal de Tierra del Fuego y de favorecer y vincular el intercambio de sus puertos con los de la Patagonia y otros centros de importancia, se dispuso, en el año 1929, el establecimiento de una línea de navegación entre Bahía Blanca y Ushuaia, con escalas en los puertos intermedios de la Patagonia. A estas líneas se le asignaron para sus servicios, los transportes "Chaco" y "Pampa", tripulados en su mayoría por pilotines y personal civil, ajustado por viaje para no restar fuerzas a la Marina de Guerra y ampliar el campo de actividad y práctica de los oficiales de la Marina Mercante Nacional. A su vez, se trató de establecer los aforos de fletes de manera que fueran tales para la madera aserrada y leña, que permitieran a los consumidores de los puertos de la Patagonia adquirirla a un precio moderado que no admitiera otra competencia. En los otros fletes se tuvo en vista no establecer competencia alguna a la Marina Mercante Nacional que hacía la navegación al Sud, principalmente por intermedio del José Menéndez (Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia), sirviendo al comercio y al ganadero menor, que en muchos casos por su escasa importancia, sufría las dilataciones que les imponía el servicio mayorista y el gran ganadero.

Se trató de fijar itinerarios a fecha fija, para asegurar así una navegación regular y permitir el desarrollo normal de las actividades comerciales. La industria de la madera y de la leña

en Tierra del Fuego, ofrecía perspectivas a los pobladores de ese territorio, por lo tanto era acertado habilitarlos con medios de vida ajenos al presupuesto de la Nación, permitiendo que fueran poblando esas regiones no solo los empleados nacionales, sino a todos aquellos que quisieran ganarse la vida explotando las riquezas de las mismas.

Pero ese intento de establecer itinerarios a fecha fija, a pesar de ser loable en todo sentido, no se pudo cumplir por falta de los elementos necesarios para realizar un servicio en esa forma.

Las comunicaciones marítimas en la Patagonia eran mantenidas por dos empresas navieras privadas y por el servicio de los transportes de la Marina de Guerra.

Las compañías de navegación eran la Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia y la Compañía Argentina. La primera, propietaria de grandes establecimientos de campo en varios de los territorios australes, con almacenes sucursales en diversas localidades de la costa. Ambas empresas centralizaban en considerable proporción la actividad comercial en sus respectivas zonas de influencia, mantenían la carrera hasta Río Gallegos y tenían su escala terminal en el puerto chileno de Magallanes. También actuaban compañías de menor importancia que efectuaban viajes parciales sobre recorridos menores. La Armada Nacional disponía de los transportes "Chaco" y "Pampa", como ya se ha dicho, pero sus viajes no eran regulares ni frecuentes.

El servicio de navegación a la Costa Sud era deficiente

por su escasa frecuencia y no satisfacía las necesidades reales de los territorios. En la época favorable (de octubre a abril, inclusive), cada 10 días, hacía escalas en los puertos de la ruta un barco postal proveniente de Buenos Aires, pero entre los meses de mayo y septiembre, este intervalo aumentaba a 14 días. Tampoco el servicio era completamente regular como lo debería ser por su condición de buques postales. Muchas veces, dichos barcos, anticipaban o retrasaban su partida de Buenos Aires, según las conveniencias comerciales de las compañías. La memoria del Gobernador de Santa Cruz, elevada al Ministerio del Interior el 22 de agosto de 1932, dice: "El servicio marítimo es deficiente, lento e irregular, al extremo de que suele pasar más de un mes sin llegada de vapores del itinerario. Salvo rara excepción, se trata de barcos viejos, alguno de ellos en condiciones que la voz pública no trepida en calificar de peligrosos. Los fletes marítimos son excesivamente caros. Esta cuestión debe considerarse con todo empeño porque afecta a la economía territorial". No había coordinación precisa entre el tráfico de la línea a Río Gallegos con el de Tierra del Fuego, cuyo territorio se hallaba aislado del resto del país.

En la memoria del Ministerio de Marina del año 1932, se habla extensamente de la acción de la Marina en la Patagonia. En Río Grande, operaban regularmente 7 buques, 6 de los cuales eran chilenos: el "Fortuna", "Amado", "Austral", "Antártico", "Americano" y "Avilés", y uno era argentino: el Transporte Nacional de Estación en Tierra del Fuego, que era el "Patagonia", debía atender

la navegación entre Río Gallegos y Tierra del Fuego, recibiendo carga y pasajeros de los vapores postales, con transbordo en el primer puerto nombrado.

Los buques chilenos estaban en manos de dos fuertes empresas que tenían establecimientos ganaderos, que solo estaban interesadas en llevar sus propios productos y no los de sus competidores.

Hay que aclarar cuáles eran las funciones del Transporte Nacional de Estación en Tierra del Fuego; 1º) barco inspector de las dependencias de la Marina de Guerra, atendiendo los servicios de faros, subprefectura y estaciones radiotelegráficas de jurisdicción de la Comandancia Naval; 2º) toda clase de comisiones, recorridas, servicios auxiliares a buques o fuerzas navales que se trasladaban a aquellas costas; 3º) trabajos hidrográficos, auxilios, etc. A pesar de la buena voluntad del personal encargado de esa navegación para atender a los pobladores, les era imposible ofrecer a éstos un servicio normal con itinerario y fechas de llegada y salida fijas, puesto que estos requisitos dependían de las eventualidades de las diversas comisiones que tal buque debía desempeñar, siendo muy frecuente el caso de que una orden cualquiera obligara a suspender embarcos, variar itinerarios y a pasear cargas privadas de un punto a otro, durante semanas enteras, mientras el interesado esperaba su entrega impaciente e ignorante de las causas determinantes de la demora.

En cambio, con los buques chilenos no ocurría eso, ya que los mismos estaban destinados especialmente a tareas comerciales.

Tenían de 300 a 400 toneladas, eran los únicos que podían entrar a Río Grande. Los buques de ultramar recalaban y aún hoy lo hacen, en la Bahía San Sebastián, por falta de un fondeadero adecuado en aquel puerto. Por lo tanto, los borcees chilenos efectuaban transportes de carga desde el frigorífico de Río Grande hasta los buques de ultramar, no obstante lo establecido por la ley de Cabotaje Nacional.

La Armada Nacional había confeccionado un programa propio de navegación al sur que comprendía: a) realización de facilidades portuarias; b) revisión de las tarifas; c) reorganización de los servicios prestados por la Armada (Transportes Navales y Comandancia de Tierra del Fuego), en este tópico se hacía notar la necesidad y conveniencia de un número de transportes suficientes para atender el servicio regular a que estaban destinados, que pudieran responder a las demás condiciones del cabotaje austral y que tuvieran bajo costo de explotación, personal reducido, etc. Pero como no se podían adquirir nuevos buques era necesario hacer el servicio con los ya existentes y en condiciones de navegación segura, es decir, el "Pampa", "Chaco", "América" y "Patagonia".

Para dar una idea de que la acción de la Marina de Guerra era de fomento, en la citada memoria de 1932, se establece que durante el año 1931, las pérdidas habían sido elevadas y se ponía como ejemplo el resultado de la explotación que correspondía a uno de los transportes. En efecto, en cinco viajes del "Pampa", se obtuvieron \$ 180.000 m/n, y los gastos ocasionales fue-

ron de m\$ñ 417.000.-, por lo tanto el déficit cubierto por presupuesto llegaba a la suma de m\$ñ 236.000.- Hay que aclarar que los sueldos de la tripulación y de los oficiales se cargaban a otras partidas del presupuesto del Ministerio. Por ejemplo, el "Patagonia" cargaba solo 400 toneladas y tenía una tripulación de 57 hombres que generalmente tenían falta de práctica en el manipuleo de la carga y como consecuencia de ello se producían deterioros. En los primeros años de acción efectiva de la Marina (a partir de 1926) tuvo importancia el transporte de pasajeros y la carga de carácter oficial.

Hay que aclarar que muchas veces, los transportes de la Armada, eran destinados a la misión específica de apoyo a las unidades de guerra, por lo tanto, la determinación de un coeficiente de aprovechamiento de sus bodegas, no puede darnos una idea exacta acerca de la racional utilización de esos barcos, por lo menos en aquella época.

Ha sido la Armada Nacional la primera que dió a los puertos de la Patagonia, medios de comunicación y de transporte y aseguró su acceso para la navegación mercante. Dice la citada memoria de 1932: "Actualmente se sigue con esos servicios y se trata de mejorarlos, aunque la base de esta aspiración está en la adquisición de buques adecuados, ya sea por compra directa o construyéndolos en los talleres de la Marina". Ya para 1932 se había decidido poner en práctica la construcción de buques en los propios talleres navales.

La acción del servicio hidrográfico llega a los rincones

más lejanos. La Marina efectúa el mantenimiento o instalación de faros y balizas y boyas, además del relevamiento de las costas que se efectúa en forma continuada para cubrir íntegramente el litoral marítimo de la República.

En lo que atañe a Tierra del Fuego, mantiene el servicio de intercambio postal y comercial por intermedio del transporte de estación asignado a dicha zona.

En cuanto al desarrollo comercial e industrial de los territorios del sud, la Armada Nacional ha contribuido con su personal y elementos, en los que cabe mencionar la acción de oficiales retirados en el gobierno de sus territorios; oficiales en actividad que han intervenido en la organización y explotación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales; intervención en Tierras y Colonias; Comisión de Tarifas para Transportes; establecimientos de servicio público; en las estaciones radiotelegráficas; organización inicial del transporte de subproductos, etc.

El Servicio de transportes de la Marina de Guerra, hay que recalcarlo, tiene íntima conexión con el problema general de la Patagonia, el cual, desde el punto de vista de la Armada presenta aspectos muy interesantes que se mencionan a continuación, que provienen de un plan general para el desarrollo de los territorios del sud, que aún hoy tiene rigurosa lógica para su aplicación.

1º) Fomento de los territorios y especialmente de las zonas costaneras.

2º) Nacionalización de los territorios.

Es evidente que toda tentativa por parte de nuestra pobla-

ción y sobre todo de nuestras autoridades, que tienda al desarrollo del primer punto, influye en la realización del segundo.

Pero, por desgracia, el desarrollo efectivo de esos programas, parece haberse detenido en Puerto Madryn; más al sud, con excepción de las obras portuarias de Deseado y Ushuaia falta muchísimo que hacer todavía. Es necesario destacar que las obras del puerto de Comodoro Rivadavia están paralizadas hace más de 10 años. El abandono de lo construido ha traído como consecuencia que la acción de los factores climáticos y del mar, hayan deteriorado gran parte del muelle que quedó a medio hacer. Esto es lamentable desde todo punto de vista. Comodoro Rivadavia tiene más de 30.000 habitantes y no es posible que existan tantas dificultades como las que se presentan en las operaciones de carga y descarga, ya sea de mercaderías o de pasajeros. Si se hubiera terminado dicho muelle se beneficiarían los pobladores al facilitar las operaciones y se evitarían los transbordos en chatas, que cuando el mar está un poco picado, no pueden realizar su tarea. En definitiva, la falta de un puerto adecuado encarece el costo de los materiales transportados.

En lo que respecta al problema de la nacionalización, existe realmente y con caracteres inquietantes. El Ministerio de Marina ha confeccionado varios informes al respecto. En 1930, en Río Grande, por ejemplo, había 350 habitantes, la mayoría de ellos chilenos, siguiendo los yugoeslavos, españoles, ingleses y recién en quinto lugar los argentinos. La escuela del pueblo tenía inscriptos 48 niños, de los cuales 28 eran chilenos, 17 argentinos

y 3 españoles. En verano la población se duplica, la casi totalidad de este aumento proviene de habitantes chilenos, de carácter móvil, para atender los trabajos del frigorífico. A pesar del importante movimiento ganadero y comercial de Río Grande (3er. puesto en 1932 en la recaudación aduanera en todos los puertos del sud), no existía allí sucursal del Banco de la Nación Argentina, y como la población e interesados eran en mayoría chilenos, no debe extrañar que también existiera como medio circulante predominio del peso chileno o de la libra esterlina, siendo muchos los pagos efectuados por letras sobre Magallanes y Londres.

Muchos comerciantes de Río Gallegos y otros lugares, con intereses en Tierra del Fuego, prefieren para sus traslados viajar en automóvil hasta Magallanes, embarcar con los vehículos en el ferry-boat que todos los días cruza el estrecho hasta Tierra del Fuego y en pocas horas más llegan a sus campos o a Río Grande. Hay que resaltar de paso que los caminos son buenos y conservados en el tramo chileno y que tan pronto se pasa la tranquera del mal cuidado alambrado que sirve de límite internacional, comienzan en el territorio argentino caminos que no pueden compararse, por su conservación con los chilenos. Aún hoy, en 1957, no está terminado el camino que une a Río Grande con Ushuaia. Es necesario hacer a caballo grandes distancias que no se asemejan precisamente a la llanura.

Las condiciones de vida son bastante precarias. Está en la conciencia general que el ir a poblar aquellas zonas implica sacrificios y privaciones, pues se mantienen muy aislados del reg

1957

to del país y de los centros productores de cuyos recursos necesita el poblador para su vida y trabajo.

Todo programa que abarque facilidades primordiales para que esos elementos lleguen con regularidad, rapidez y economía, será obra de fomento y de nacionalización. La memoria del año 1932 enuncia una serie de obras cuya realización reviste importancia, que no implican erogaciones elevadas y en cuyo desarrollo forzosamente deben intervenir otros ministerios.

a) Establecer una sucursal del Banco de la Nación Argentina en Río Grande. (1)

b) Construcción y conservación de caminos y puertos en la Patagonia y Tierra del Fuego.

c) Radicación de elemento trabajador argentino o de inmigración que tenga interés o deseo de ser ciudadano argentino. En lo que respecta a este punto, en la actualidad, en Ushuaia, se ha instalado la fábrica italiana Borsari, para dedicarse a la elaboración de madera terciada. Con tal motivo se radicaron en el lugar citado, más de 1.500 obreros italianos. Lamentablemente, la mala gestión y los vicios en la obtención de créditos y capitales han hecho que gran parte de esta productiva inmigración haya regresado a su patria o lo haya hecho hacia Buenos Aires y otros puntos del país.

d) Renovación y depuración de las concesiones de tierras y bosques, evitando la absorción de los pequeños ganaderos por los de mayor capital y recursos.

(1) Establecida el 1 de marzo de 1943.

e) Reservas de tierras para Guerra y Marina, parque de aviación, etc.

f) Construcción de facilidades portuarias que simplificarían las operaciones de los buques y abaratarían, en consecuencia, los precios de los artículos.

g) Estudio y revisión de las tarifas de fletes en virtud de los trastornos económicos por que atravesaba el país en esa época.

Indudablemente que las facilidades portuarias favorecerían a los pobladores al simplificar las operaciones, embarques y desembarques de pasajeros y materiales. Habiendo muelles se evitarían los transbordos en chatas, llenos de riesgos y dificultades. Con estas facilidades habría mayor tráfico y sería menor el costo de transporte de materiales y pasajeros, cosa que incide indudablemente en el costo de la vida.

La Armada ha hecho lo que está a su alcance, instalando faros y balizamientos que permiten el acceso a los puertos tanto de día como de noche. La memoria de 1932 habla de que el Ministerio de Obras Públicas tenía terminados los estudios y presupuestos de obras en Río Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Ushuaia. Agrega que "con 1.280.000 \$ quedarían completadas las instalaciones previstas para Ushuaia y Río Gallegos, que son las de mayor interés para la Armada. Con 186.700 \$ se terminaría Santa Cruz y San Julián, con otros 574.000 \$ se completaría Puerto Deseado. Es decir, que con \$ 3.730.000, que pueden escalonarse en varios años, se tendría habilitados 5 puertos donde se trabaja

muy pobremente. Estos datos se dan a mero título ilustrativo, ya que dichos valores han perdido actualidad.

Pero aún hoy en 1958, fuera de lo realizado en Ushuaia y en Deseado, en los demás lugares citados casi nada se ha hecho. Ya el muelle de Madryn es insuficiente. Aunque corresponde al Ministerio de Obras Públicas la realización de esas obras, ellas interesan muy de cerca al Ministerio de Marina, por las actividades que ella desarrolla en la Patagonia.

La reorganización de la Comandancia Naval de Tierra del Fuego y del Servicio de Transportes de la Costa Sud, fué encarada por el Ministerio de Marina de acuerdo a los informes de la comisión que había sido designada en 1931 con el objeto de estudiar la reorganización de los servicios navales.

Los Transportes Navales llenaban sus objetivos en la medida de sus posibilidades. Por sus características y cantidades no respondían del todo a los requisitos del servicio comercial del Sud y de su explotación económica, entendiéndose por tal a aquella que por la menos llegara a cubrir por completo sus propios gastos. Al respecto decía dicha memoria: "Para lograrlo serían necesarios buques adecuados: a) por su cantidad, para atender un servicio regular, con fechas e itinerarios fijos, condición esencial para que los utilicen los comerciantes a quienes ese requisito es indispensable para preveer la colocación de sus órdenes de compra, saber cuando pueden contar con sus cargas y cumplir los compromisos con sus clientes; b) por sus características, para responder a las dificultades de navegación en el Atlántico Austral

a las severas condiciones hidrográficas de sus puertos y a la necesidad en alguno de ellos de varar y descargar en las playas mientras no existen muelles; c) por su costo de explotación, o sea que naveguen con el menor gasto y requieran el menor personal posible. Esto implica dotarlos de motores Diesel, que es la tendencia general naviera, por las mismas causas que se acaban de enunciar. Este es un problema que irá encarando la Armada a medida que lo permita la situación económica.(1)

La enunciación de estos programas confeccionados por el Ministerio de Marina, demuestran su constante preocupación por la solución del transporte marítimo en la Patagonia; además, quedan como valiosos antecedentes y puntos de partida para futuros planes que traten de encarar definitiva y enérgicamente el problema general de nuestros territorios del sud. Algunos de los puntos ya han sido superados, pero otros no han tenido ni un comienzo de ejecución.

En 1933, la posibilidad de adquisición de nuevos transportes era algo remota, y no quedaba otro recurso para atender los servicios, con los escasos buques que tenían, los cuales por su edad requerían cada año sumas mayores para ser reparados y mantenidos en condiciones de eficiencia. Todos estos gastos y los normales del servicio de transportes no alcanzaban a ser cubiertos con el producto de sus fletes. Todos los años se producían déficits que no eran visibles, por cuanto contribuían a esos gastos otras partidas (personal, equipo, víveres, combustibles, etc.), del presupuesto, el cual resultaba así estar aportando una cierta canti-

(1) Buque adecuado para navegar en la Costa Sud (Ver Cap. III)

dad que era invertida realmente en el fomento del Sud, en lugar de serlo en servicios específicamente navales.

No era extraño que se produjera ese déficit porque la mismo ocurría a todas las compañías de navegación(1). Por otra parte, los transportes no elegían los puertos de recalada como lo hacían las empresas privadas. El transporte va a cualquier rincón donde hay un poblador, es esta la verdadera ayuda a la Patagonia. Ha habido muchos casos en que se ha gastado más en combustible que el costo, no yadel flete, sino de la carga misma.

Ya se ha hablado del alejamiento de los centros poblados o productores, de la escasez de recursos propios. La única explotación actual de significación es el pastoreo de la hacienda lanar, sin considerar el petróleo y la incipiente explotación de Río Turbio. Potencialmente existen insospechadas riquezas. Los rigores del clima hacen que la vida en la Patagonia resulte precaria, costosa y llena de sacrificios y privaciones, verdaderas causas que impiden la radicación de núcleos poblados apreciables.

Es necesario corresponder a esos sacrificios si se quiere ofrecer algún aliciente para que nuestros pobladores miren un poco hacia el sud y experimenten impulsos de ir a probar fortuna radicándose allí.

Decía la memoria de 1932: "la instalación de un puerto franco completaría las medidas de fomento, e interesa a la Marina por cuanto se concentraría hacia ese puerto el tráfico marítimo exterior, atraído por esa facilidad y se produciría un movimiento de cabotaje irradiatorio desde allí hacia las zonas veci-

(1) A partir de 1930.

nas que impulsaría de un modo efectivo el progreso de las regiones costaneras, influyendo también hacia el interior". "Pero esto es un asunto que está ligado a los intereses generales del país y cuyo estudio no pertenece al Ministerio de Marina". El puerto chileno de Magallanes ya había sido erigido en puerto franco para el año 1932.

Por primera vez en el año 1935, los transportes efectuaron sus viajes sujetos a itinerarios que fueron confeccionados en el mes de mayo, saliendo alternativamente el "Pampa" y el "Chaco" que fueron los únicos buques que atendieron ese año los servicios de la Costa Sud.

El cumplimiento de los itinerarios repercutió favorablemente, ocasionando un aumento en el tráfico de pasajeros y de carga particular, circunstancia que debe ser tomada muy en cuenta pues pone en evidencia la confianza que los pobladores depositaban en ese entonces y también en la actualidad, en los transportes navales.

Pero a pesar de ello, era evidente la necesidad de la construcción de transportes para retirar los que estaban en servicio y que hacía rato habían pasado su límite de vida; algunos habían sido construidos en el siglo pasado. Hay que destacar que el "Pampa" y el "Chaco" fueron construidos en 1923, por lo tanto eran buques relativamente nuevos.

Entre 1936 y 1938, se realizaron muy pocos viajes, tal

causa no permitió cubrir ni los gastos de mantenimiento. La mayoría de las veces no se podía cumplir el programa de viajes fijado para el año.

Sin embargo, al año siguiente y a pesar que se realizaron pocos viajes al Sud, la cuenta "Producido de Transportes" arrojó beneficio, ya que se realizaron algunos viajes a Europa. En efecto, el "Pampa" y el "Chaco", realizaron esos viajes a fin de traer al país diversos elementos adquiridos por la Marina de Guerra y otras reparticiones nacionales, de los países beligerantes y que no era posible embarcarlos en buques mercantes por la situación internacional. Se aprovechó el viaje de ida de estos buques para llevar a Europa carga particular, ya que de lo contrario hubieran tenido que ir en lastre, sin ninguna utilidad. Como dato interesante con respecto a estos viajes, el cargamento de cereales conducido al puerto de Las Palmas por el "Pampa", produjo m\$ 53.873.- en concepto de flete particular, la mayor hasta ese entonces de las cargas de ese tipo conducidas por un transporte. La carga llevada por el "Chaco" dejó un beneficio de m\$ 25.327.- Con estos viajes y los del Sud el Estado se benefició en m\$ 350.000.- aproximadamente, cantidad que hubiera significado el flete de los materiales traídos, si esa carga se hubiera enviado en buques de las compañías particulares.

También a pesar de los pocos viajes, en 1940 hubo beneficios, pero mayores a los del año anterior, debido al brusco aumento de los fletes, hasta y desde Europa.

Durante la guerra y con motivo de la escasez de bodegas,

las empresas navieras que operaban en el sud, retiraron casi todos sus buques de los servicios patagónicos y los destinaron a viajes de ultramar. La Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia, lo hizo con sus buques "Asturiano", "Argentino" y "José Menéndez"; Transportes Marítimos S.A. lo hizo con el "Josefina S". La Compañía Argentina General de Navegación vendió el barco "Buenos Aires" a otra empresa que lo destinó a servicios de ultramar; también vendió el "Madryn" a la Flota Mercante del Estado (hoy navega con el nombre de "Río Blanco").

Debido a la gran demanda de bodegas para el transporte de mercaderías a la Patagonia, por la falta de buques mercantes que en años anteriores realizaban ese servicio de cabotaje y que en 1941 estaban ya destinados al tráfico de ultramar, impuse a la Dirección General Administrativa del Ministerio de Marina, la tarea de solucionar dicho problema con los transportes nacionales y en la medida de sus posibilidades. Contando con buques de poca marcha y escasa tonelaje, fué necesario imponerles una actividad nunca desplegada, reduciendo al mínimo indispensable la permanencia en esta capital y coordinando los servicios de la Patagonia de acuerdo a las características de los buques y a las cantidades de carga a transportar a cada puerto. Fué indispensable por lo tanto, proceder a reorganizar la "División Transportes". Las reformas producidas evidenciaron en la práctica ser muy eficientes. Da razón de ello el hecho de que los viajes al sud hasta Ushuaia, acusaron un record de tonelaje transportado, de Buenos Aires a los puertos del sud y viceversa.

En 1942, y siempre teniendo en cuenta la escasez de bodegas existente, para atender en forma regular las necesidades de la navegación de cabotaje que servía a los intereses comerciales de nuestros territorios del sud y la conveniencia bajo el punto de vista orgánico y administrativo de que los buques afectados a dichos servicios fueran administrados por un organismo competente, en agosto, por decreto Nº 127.120, se destinaron a la Flota Mercante del Estado, los transportes nacionales "Comodoro Rivadavia", "Chaco", "Patagonia" y "Ushuaia".

El saldo de la cuenta especial "Producido de Transportes nacionales", fué, en 1943, muy inferior al de años anteriores; ello tuvo su origen en que la "División Transportes" se vió obligada a pagar con su producido los gastos de reparaciones de todos los buques.

Como consecuencia de una resolución de la Comisión Asesora de Coordinación del Tráfico Marítimo, en el sentido de aumentar los fletes a la Patagonia, se redactó una nueva tarifa que fué puesta en vigencia en el año 1943.

Al terminar la segunda guerra mundial, la Marina de Guerra acudió al "boar surplus" norteamericano para comprar barcos. Se incorporaron varios L.S.T. y once buques tanque.(1)

En la reseña mensual de junio de 1948, del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas, de Buenos Aires, se hacen notar las dificultades que se presentaban en las comunicaciones marítimas con los territorios patagóni-

(1) Ver Capítulo II

cos. El Ministerio de Marina dispuso que se iniciara el estudio del problema sobre la base de soluciones que serían proporcionadas por la utilización de los barcos que recién se habían adquirido.

Se elaboró un anteproyecto en el que se dispuso que con dichas unidades se estableciera una línea regular cuyos servicios al sud abarcarían toda la costa, desde Buenos Aires. Las tripulaciones serían integradas por personal civil, pero sus planas mayores se formarían con oficiales de la Armada, los cuales, al propio tiempo que prestarían una colaboración para el mejor logro del proyectado servicio, realizarían un adecuado adiestramiento en la conducción de esas naves, aplicable en cualquier momento a la función específica a que estaban destinados.

Se afirmaba en dicho proyecto que estaba descartada toda idea de que pudiera entrarse en competencia con los buques de las empresas privadas, cuyas líneas a pesar de sus limitadas posibilidades y no obstante la crisis de bodegas, atendieron siempre el tráfico de cabotaje en la costa austral. Se previó también la eventualidad de las pérdidas que pudiera ocasionar la explotación de una línea semejante, tanto más posible tratándose de una línea de fomento. Tales pérdidas serían cubiertas por el Ministerio de Marina, mediante un sistema semejante al de las compensaciones o primas que son habituales en diversos países para sostener sus flotas mercantes (subsidios).

En septiembre de 1948, el Ministerio de Marina se abocó al estudio de la realización de importantes obras portuarias en

el litoral atlántico. El plan de trabajos comprendía obras en San Clemente del Tuyú (Bahía de Samborombón), en Madryn (Golfo Nuevo), en Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos y en Tierra del Fuego. Los proyectos tenían por finalidad favorecer las operaciones comerciales del tráfico de ultramar y además las tareas correspondientes a los buques de la Flota de Mar de la Marina de Guerra.

A fines del mismo año, se puso en ejecución el proyecto tendiente a fomentar el progreso de los territorios del sud mediante el establecimiento de una línea regular de buques entre Buenos Aires y la costa patagónica. Los buques empleados fueron del tipo L.S.T. que habían sido adquiridos en los Estados Unidos. El servicio fué inaugurado con la salida del puerto de Buenos Aires del buque B.D.T.3, que fué seguido por otros del mismo tipo.

Estos buques no entraron en ningún caso en competencia con las empresas privadas. En ese mismo mes, para ser más precisos el 4 de septiembre, se creó la Dirección General de Transportes Navales, por decreto 26.605, a la que le fueron transferidos no solo los B.D.T. y los 5 buques-tanque, sino también los transportes "Pampa" y "Chaco".

En los años siguientes, la incorporación de seis transportes de pasajeros, permitió la adecuada atención de los servicios de la costa sud. También se estableció un servicio permanente con los puertos del sur de Brasil, para importar madera. Se inauguraron servicios fluviales que permitieron la conducción de combustibles livianos. Además, en algunas oportunidades se realizaron viajes a los Estados Unidos y a Europa.

La Federación de Sociedades Rurales de la Patagonia, en septiembre de 1948, envió una nota al Secretario de Transportes, en la que se refería en primer lugar a los transportes aéreos, luego a los ferrocarriles y más adelante a los caminos. También trató el transporte automotor, fluvial y marítimo, para evidenciar así un cuadro real del estado de los transportes en la Patagonia. Entre otras cosas solicitaban, aumento equitativo de la capacidad de bodegas para el transporte marítimo de mercaderías; mejoras de las instalaciones portuarias existentes; terminación o puesta en estado de las obras portuarias existentes o ya iniciadas y previo estudio y construcción de las nuevas en los puertos de mayor tráfico y carentes de ellas.

El 6 de agosto de 1951, la Dirección General de Transportes Navales, pasó a ser la División Transportes Navales, dependiente de la Dirección General Administrativa del Ministerio de Marina. Pero en junio de 1952, dicha División pasó a depender directamente de la Secretaría de Marina, con tres secciones: Comercial, Técnica y Administrativa, a cargo de personal superior estable (oficiales en retiro activo o civiles).

En estos últimos años la actividad comercial de Transportes Navales ha sido intensa y se ha desarrollado considerablemente. (1)

Con la salida del transporte "Les Eclaireurs", el 4 de enero de 1955, la División Transportes Navales de la Marina de Guerra, inauguró un servicio regular entre Buenos Aires y puertos

(1) Ver Capítulo III: Actividad comercial de Transportes Navales

del sud, que estaría a cargo de tres líneas denominadas A, B y C. La primera entre Buenos Aires y Comodoro Rivadavia; la segunda entre Buenos Aires y Río Grande y la tercera entre Buenos Aires y Ushuaia. La línea A tocaría de ida los puertos de Mar del Plata, Puerto Belgrano, Ingeniero White, Madryn, Camarones y Bustamante y de regreso Bustamante, Camarones, Madryn y Mar del Plata. La línea B haría escalas en su viaje de ida en Ingeniero White, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos y de regreso en Río Gallegos, Santa Cruz, San Julián y Deseado. La línea C tendría escalas en Puerto Belgrano, Madryn, Deseado y Río Gallegos y de retorno en Deseado y Madryn. Las dos primeras líneas harían servicio exclusivo de carga y la tercera de carga y pasajeros. En la realidad, estas líneas llamadas regulares, sólo se cumple en parte debido a que a veces un buque que tiene el itinerario ya prefijado, debe dirigirse a un puerto que no es el de su ruta, para levantar carga que de otra manera tendría que esperar varios días hasta la llegada del buque que tiene ese puerto en su itinerario. Otras veces, las tormentas tan comunes en el Atlántico Austral Argentino, hacen que los buques sigan de largo en vez de entrar al puerto en el que estaba esperando la carga y por lo tanto será otro barco y probablemente de otra línea, el que tenga que hacerlo. También, el hecho de que en muchas ocasiones los barcos lleven colmada la capacidad de sus bodegas, no pueden cumplir con el recorrido prefijado. Como se ve, hay que tomar con cierta elasticidad la realización de estas líneas regulares. Eso sí, dan cierta seguridad a los cargadores de cada uno de los

puertos tocados por las mismas, porque por lo menos los transportes navales cumplen sus servicios con cierta regularidad. El 21 de febrero de 1956, la División Transportes Navales pasó a ser el Comando de Transportes Navales, dependiente del Comendante de Operaciones Navales.

Al respecto dice la Revista Marina: "era un esfuerzo que se emprendía con el objeto de asegurar el máximo de regularidad en los servicios, compatible con las dificultades que supone toda acción en los puertos patagónicos. Los trastornos producidos a raíz de los acontecimientos políticos que se sucedieron a partir de junio de 1955, trastocaron estos planes, juntamente con los accidentes marítimos sufridos por los "B.D.T.5" y "B.D.T.12". Además, ya se ha dicho que las características de la zona hacen muy difícil planes de aplicación rígida."

La falta de chatas de alije en los puertos que no tienen muelle de atraque, hizo que los viajes a la Costa Sud tuvieran una duración excesiva. Las chatas transportadas a norte no pudieron cumplir con eficacia esa función debido a su porte reducido. Se obtuvo que la Flota Argentina de Navegación Fluvial traspasara 15 chatas para realizar operaciones de carga y descarga.

"Se realizó una reorganización de las agencias de la Costa Sud, ya que la organización deficiente de las mismas conspiraba contra el aumento del volumen transportado, debido a la desconfianza de los cargadores. Además, se trató de que los itinerarios se cumplieran con más exactitud. De tal forma, se pudo cumplir más satisfactoriamente con los compromisos contraídos con los car-

gadores".

A través de un enunciado cronológico más que realizado con método, se ha podido ver la importancia extraordinaria de la labor del comando de Transportes Navales en esa inmensa región de grandes posibilidades que atrae a los extranjeros y nosotros descuidamos. En el sur argentino hay mucha porvenir para hombres jóvenes, laboriosos y emprendedores. Pero, en realidad, preferimos las comodidades de la ciudad o de los lugares donde ya se ha librado y ganado la batalla contra el desierto. Los hombres de ninguna región argentina deben ser indiferentes a lo que ocurra o necesite en otra. La extensión es un inconveniente, pero se la corrige con el ferrocarril, la carretera, el telégrafo, el transporte marítimo, el teléfono, etc. El verdadero mal está en no hacer nada o en hacer muy poco. Para vencerlo hay que empezar por el transporte y las comunicaciones.

En la revista "Marina" (mayo de 1956, Nº 238, pág. 55) el propio Comando de Transportes Navales dice: "Los gastos portuarios al Sud de Buenos Aires, por faena de carga y descarga insuermen en algunos puertos el 50 % del total del flete. El promedio anual es de 37 viajes a la Costa Sud, a los que están afectados principalmente 5 barcazas (B.D.T.) y 3 transportes tipo "Lapataia". Durante ese período se transportaron alrededor de 125.000 unidades de flete, con un producido de 28 millones de pesos aproximadamente. Si consideramos una media de 45 días por viaje, 37 realizados (24 con B.D.T. y 13 con transportes tipo "Lapataia") tenemos un total de 1665 días de viaje con un gasto aproximado

de 29 millones de pesos. El producido de fletes y pasajes es como dijimos, promedio de 28 millones, de los que debemos deducir el costo diario de los buques operados, más de un 30 % de gastos de carga y descarga, vale decir, 8 millones de pesos. Todo esto arroja un saldo negativo de 9 millones de pesos, que de acuerdo a las directivas, este Comando absorbe. Tenemos, por ejemplo, Río Gallegos. Los buques operan a lancha o barando a playa y descargando por el sistema de andarivel, para proseguir luego un manipuleo por medios manuales y a un costo excesivo. Se carece de grúa para movimientos de bultos pesados. Es normal que un buque de 6300 toneladas de desplazamiento aproximado, detenga su marcha, se acerque a una caleta, arrie sus chatas y lanchas para sacar, en costas de fuerte rompiente, con los riesgos inherentes a tal operación, diez metros cúbicos de carga de un pequeño poblador o bien para dejar víveres para su subsistencia. Esto, evidentemente, es antieconómico, pero se hace porque es fomento. Con los buques "tipo barcaza" se ha tratado de eliminar el manipuleo a chata, varando y operando directamente a playa. Estos buques, para cumplir ese objetivo, necesitan una playa cuya inclinación hacia el mar sea adecuada y además sean aptas en una extensión determinada para que el buque al apoyar lo haga en lo posible en toda su eslora. (1). Estas condiciones no pueden llenarse en ninguno de los puertos sureños, pero Transportes Navales, en bien del fomento, lo hace. Por ejemplo, en San Julián, para cargar caolín, mineral tan necesario a la industria de la cerámica, en Río Galle-

(1) Ver Capítulo III: Buque adecuado para navegar en la Costa Sud.

gos, en La Misión, etc. Evidentemente, esta maniobra reduce más rápidamente la vida de los buques, pero Transportes Navales lo ejecuta en bien del cargador del sud. Además, los buques de este Comando abren nuevas brechas en la explotación de los puertos. Hasta la fecha de realizar la operación, el puerto de Río Grande (Tierra del Fuego) era considerado inoperante para buques de más de 60 metros, aproximadamente, de eslora. Este Comando ha demostrado operando efectivamente, que los buques tipo "barcaza" pueden hacerlo. Otro hecho corrobora lo manifestado anteriormente; el primer buque que operó en el muelle de Río Gallegos, cargando carbón de Río Turbio, fué una barcaza de este Comando.(1) Sus buques hacen factible la carga de carne congelada de exportación del frigorífico de Río Grande (Tierra del Fuego), a los grandes buques de ultramar ingleses, haciendo lo que se ha dado en llamar las "caponeadas", con pequeños buques en mar abierto. La construcción del dique Florentino Ameghino en la zona de Trelew, se ha hecho factible y menos onerosa debido a que los Transportes Navales han conducido el cemento desde el puerto de Comodoro Rivadavia al de Madryn, a un flete que evidentemente deja saldo negativo. Es también necesario destacar la colaboración de los Transportes Navales con la Dirección de Gas del Estado, en el transporte exclusivo de gas envasado desde Caleta Percy y Comodoro Rivadavia, a los centros de consumo y el traslado del envase vacío a los mismos puertos".

El déficit a que aludíamos anteriormente es absorbido por

(1) Ver: "Los cargueros patagónicos Pérez" Companc en el progreso sureño. Publicaciones de Pérez Companc S.A.

el mismo organismo. Los viajes que realiza al exterior, principalmente a los puertos del sud del Brasil, y los espaciados viajes a otros puertos del exterior, permiten que el Comando de Transportes Navales, se resarza de esas pérdidas. Por otra parte, el arrendamiento de sus buques-tanque a Y.P.F. o los trabajos que se realizan por cuenta de otros armadores estatales, hacen que se llegue a cubrir ese déficit y aún obtener superávit.

En la actualidad, es el Comando el que opera casi exclusivamente en la Costa Sud. La Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia trabaja para sus estancias y establecimientos comerciales. Por lo tanto, es necesario que el Comando no descuide esa magnífica obra de fomento que ha realizado. Es precisamente ahora, cuando tiene la mayor responsabilidad, ya que los armadores privados se retiraron del tráfico debido a lo antieconómico del mismo. Ya dijimos que realiza viajes al exterior, en especial al Brasil. Aquí es necesario hacer un toque de atención. Sería peligroso que teniendo en cuenta las ganancias del tráfico al exterior, fueran descuidados los viajes al sud, máxime después de haberse retirado los armadores privados al no ser remunerativas las tarifas uniformes para ese tráfico.

Las estadísticas del capítulo referente a la actividad comercial de Transportes Navales, demuestran que hasta 1956 prestó gran atención a los puertos de la Costa Sud. Es de esperar que durante 1957 y en el futuro, se mantenga dicha tendencia, y más aún, que se intensifique para coronar así, la magnífica obra de fomento, y progreso que está realizando la Marina de Guerra en las

regiones australes de la Patria, desde los tiempos de Piedrabue-
na.-

Capítulo II

FLOTA DE TRANSPORTES NAVALES - EVOLUCION Y CARACTERISTICAS

Composición de la flota del servicio de Transportes Navales

A fines del siglo pasado, la Marina de Guerra contaba con siete buques de transporte de los cuales el "Guardia Nacional" el "1 de Mayo" y el "Santa Cruz", realizaban viajes al sud. En 1901 se agregaron tres transportes. La nómina completa de los buques aludidos es la siguiente:

<u>Buque</u>	<u>Año de construc.</u>	<u>Tonelaje</u>		<u>Desplazam.</u>	<u>Costo</u>
		<u>RB</u>	<u>PB</u>		
Pampa	1895	2162	1740	8.700	47.000 £
Chaco	1895	2162	1740	8.700	47.000 £
Guardia Nacional	1890	3000	4750	6.500	30.000 £
Santa Cruz	1894			3.230	30.000 £
Maipú	1880			1.063	55.000 £
1 de Mayo	1890			1.050	18.000 £
Ushuaia	1885			402	5.000 £
Piedrabuena (1)	1874			550	32.000 £
Constitución (1)	1875			416	13.678 £
República (1)	1875			416	13.678 £

(1) Incorporados en 1901

Se dan a continuación otras características de algunos de esos buques de transportes de la Armada Nacional, referentes a dimensiones:

<u>Buque</u>	<u>Eslora</u>	<u>Manga</u>	<u>Puntal</u>
Pampa	119.70	14,03	9,60
Chaco	119.70	14,03	9,60
Guardia Nacional	111,60	12,70	7,30
Santa Cruz	98	12,09	9,10
Maipú	82,36	8,34	4,50
1 de Mayo	60	9	4,60
Ushuaia	43	7	4

Como se desprende de los cuadros anteriores, los elementos para navegar con que contaba el servicio de Transportes Navales, eran bastante anticuados, ya que con excepción del "Pampa", "Chaco" y "Guardia Nacional" y el "1 de Mayo", todos los demás barcos tenían quince o más años de uso. El "Piedrabuena", "Constitución" y "República", habían sido construidos hacia más de 25 años.

Diez años después de estas consideraciones, en 1911, con mucho más razón la antigüedad y desgaste de los mismos se había acentuado. Precisamente fueron dados de baja el "Constitución" y el "República", buques ambos construidos en 1875. Las toneladas de desplazamiento quedaron reducidas a 30.195. Pero en reemplazo de los mismos fué incorporado el "Vicente Fidel López", que costó 7.600 £ y que había sido construido en 1906, con un desplazamiento de 725 toneladas. Quiere decir entonces, que al cerrarse

el ejercicio 1911/1912, eran de 30.920 las toneladas de desplazamiento de los buques del Servicio de Transportes de la Armada Nacional.

La memoria de 1912/1913 reitera la conveniencia de adquirir transportes mayores para satisfacer necesidades, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Ya en 1911 se habían realizado por primera vez viajes de los transportes a Europa, en busca de carbón, municiones y otros materiales de difícil fletamento, así como hasta ese entonces y desde fines del siglo pasado, habían estado en la Costa Sud para el recorrido de sus puertos, faros, estaciones radiotelegráficas, etc. Las necesidades más imperiosas que tenían la Marina de Guerra eran las siguientes:

1ª) Para atender el servicio corriente de sus distintos consumos, la Armada debía introducir al país, anualmente, mercaderías y combustibles en grandes cantidades.

2ª) Además de la carga, hay épocas en que el movimiento de personal adquiere importancia.

3ª) Los Ministerios de Marina y Obras Públicas importaban al país materiales y artículos de consumo que alcanzaban cifras respetables.

4ª) La incorporación de grandes unidades en la flota obligó a aumentar las provisiones de carbón.

En 1912, el Ministerio de Marina elaboró un plan con el objeto de aumentar el tonelaje del Servicio de Transportes y cumplir así con la satisfacción de las necesidades enumeradas anteriormente.

Dicho plan consideraba que un transporte de 13.000 tone-

ladas costaba alrededor de 300.000 £. Se estimaba que para introducir al país, en un servicio regular y continuo, los materiales y combustibles de los Ministerios de Marina y Obras Públicas, serían necesarios cinco transportes de dicho tonelaje, lo que de acuerdo con el precio supuesto, costarían en total 1.500.000 £. Además se previó la formación de un Directorio con análogas atribuciones al que dirigía el Banco Nación, para que administrase el servicio público de esta flota, bajo la superintendencia del Ministerio de Marina. El personal de esos barcos pertenecería a la Marina de Guerra en las mismas condiciones que en los vapores "Pampa", "Chaco" y "Guardia Nacional".

Calculaba el plan citado, que en caso de que los Ministerios de Marina y Obras Públicas se bastaran a sí mismos por la adquisición de los cinco transportes, con el importe de los fletes que hubieran debido pagarse al servicio marítimo privado, se capitalizaría en menos de diez años la suma invertida; por ello la Marina solicitaba la suma de 1.500.000 £.

Se proyectó que los transportes llevarían cargamentos nacionales en sus viajes al extranjero. Lo percibido en concepto de fletes implicaría para el Estado la suma de 80.000 £ al año.

La realización de este plan reportaría al país los siguientes beneficios:

1º) La introducción al país de materiales, carbón, etc., con destino a la Administración Nacional, no irrogaría al Estado gastos en concepto de fletes.

2º) En sus viajes al exterior, los transportes llevarían

cargamentos de exportación. El producto del flete de estos viajes, 156.000 £, serviría para sufragar los gastos de entretenimiento, consumo y administración de los transportes y para formar un fondo de construcción de nuevas unidades con los excedentes de dicho producido.

3ª) No sufriendo el carbón alternativas, aumentos o disminuciones, en sus precios, en razón de la supresión de los fletes, los intereses del Estado estarían mejor servidos y el comercio tendría asegurada para su exportación 260.000 toneladas por año, que oportunamente ofrecidas influirían favorablemente sobre el mercado de fletes.

4ª) En tiempo de guerra se llenarían las necesidades previstas.

Todo este claro razonamiento efectuado en la memoria de 1912/1913, no fué llevado a cabo ante la imposibilidad financiera de realizar una adquisición de tal magnitud. Queda pues como una valioso antecedente.

Siguiendo con las alternativas del elenco de Transportes de la Marina de Guerra, en el año 1913, el buque "Ushuaia" encalló en los canales fueguinos y se fué a pique; había sido construido en 1885.

En ese momento estaban en funcionamiento los siguientes transportes: "Pampa", "Chaco", "Guardia Nacional", "Santa Cruz", "Maipú", "1 de Mayo", "Piedrabuena" y "Vicente F. López". Este último suplantó al "Piedrabuena" en el servicio estable de Tierra de Fuego. Quiere decir que la Armada contaba para sus viajes al

exterior y a la Costa Sud con solo siete transportes y no todos en buen estado.

En 1915 se produjo la incorporación del "Ministro Ezcurra", que se destinó al transporte de petróleo desde Comodoro Rivadavia. Su costo fué de 50.424 £ y su desplazamiento de 1988 Ton. y el porte bruto de 2.600 toneladas; había sido construido en 1914.

En 1917, fueron adquiridos los petroleros "Ingeniero Huer-go" y "Aristóbulo del Valle". El primero costó 114.000 £ y fué construido en los astilleros Fore River E.U.A. en 1917, con un registro bruto de 3327 ton. y un porte bruto de 5.526 ton. El segundo costó 88.000 £ y fué construido, también en 1917, en los astilleros Grest Lakes, E.U.A., con un registro bruto de 2454 ton. y un porte bruto de 4.147 ton. En 1921 pasaron a la flota de Y.P. F.

En 1918 se incorporó el "Bahía Blanca", que era de la Compañía Alemana Hamburgo Sudamericana, adquirido en 196.229 £, construido en 1911 con un tonelaje bruto de registro de 7.982 ton.

La incorporación del "Bahía Blanca" tuvo gran importancia, pues el volumen de sus bodegas (16000 m³), era equivalente a la de los tres buques de esa clase con que contaba la Armada. Era un barco moderno para la época, de máquinas sumamente económicas. Sus características eran las siguientes; 150 mts. de eslora, 18 mts. de manga, 11,7 mts. de puntal y calado de 8,4 mts. Su velocidad máxima era de 12,5 nudos. Como se ve, no era éste un barco adecuado para operar en la Costa Sud; sus dimensiones eran muy grandes.

Para operar en otros puertos sí, sería de gran utilidad.

Siempre buscando una solución al importante problema de la Costa Sud se convierten en buques mercantes el "Patagonia" y el "Tiempo". Estos barcos, aunque de tonelaje reducido, fueron muy útiles para el tráfico entre los puertos de Buenos Aires y los del sud del país.

También en 1917, se transformaron algunas dragas pertenecientes al Ministerio de Obras Públicas, como vapores para carga, de tal manera que si más adelante hubiese sido necesario, se hubieran convertido en barcos tanques, con el propósito de utilizarlas en el transporte de petróleo desde Comodoro Rivadavia. Esa medida de previsión fué impuesta por el hecho de esperar un aumento considerable en la extracción de ese mineral. Dice la memoria de 1917/1918: "Cuando las circunstancias permitan adquirir buques adecuados para este servicio, que será precisamente cuando pueda reanudarse el trabajo de dragado de nuestros ríos, las dragas de referencia serán fácilmente colocadas de nuevo con poco gasto, en las condiciones de tales".

Para el año 1917 se había hecho muy intensa la crisis de los transportes marítimos, provocada por la guerra; los fletes alcanzaban precios extraordinarios, nunca sospechados, y el número de buques disponibles para el intercambio comercial con nuestro país fué muy inferior al indispensable para llenar sus más urgentes necesidades. El Ministerio de Marina en numerosas oportunidades gestionó la compra de buques que vinieron a mejorar esa situación, por lo menos en lo que respecta a la Marina.

Si se hubiera cumplido con el plan esbozado por el Ministerio en 1912, se hubieran evitado, en gran parte, todos los inconvenientes derivados de la escasez de transportes. El movimiento de transportes desde 1918 a 1923, fué muy limitado.

Los buques que en 1920 estaban al servicio de Transportes Navales, eran los siguientes:

Buques	Año de Construc.	Tonelaje	
		RB	PB
Pampa	1895	2.162	1.740
Chaco	1895	2.162	1.740
Guardia Nacional	1870	3.000	4.750
Santa Cruz	1894		
Maipú	1880		
1 de Mayo	1890		
Piedrabuena	1874		
Vicente F. López	1906		
Ministro Ezcurra	1914	1.988	2.600
Ingeniero Huergo	1917	2.454	4.147
Airstóbulo del Vale	1917	3.327	5.526
Bahía Blanca	1911		

De esta nómina de buques, en el año 1922, gran parte no estaba en condiciones de uso. En efecto, el "Bahía Blanca", solo se usó como alojamiento, no obstante haber sido construido en 1911. El "Pampa" no hizo ningún viaje. El "Guardia Nacional" hizo un solo viaje a Estados Unidos. El "Vicente F. López" estaba fuera de servicio y para empeorar la situación el aviso "Azopar-

do" fué echado a pique por el "American Legion" en un accidente ocurrido en Dársena Norte y en el cual sufrieron averías los transportes "Pampa" y "Patagonia" y el aviso "Gaciotá". Por un acuerdo celebrado con el Shiping Board, al que pertenecía el "American Legion", se tranzó en lo referente a indemnizaciones por las averías producidas; debía dicha institución entregar un transporte de 4.200 toneladas de carga muerta y un remolcador de mar de mayor poder que el "Azopardo". Se incorporaron a la flota con los nombres de "América" y "Azopardo", respectivamente.

En lo que respecta al "Pampa" ya no era apto para prestar servicios; había sido construído en 1895 al igual que el "Chaco" que estaba más o menos en la misma situación. Este último fué entregado para el servicio del Ministerio de Obras Públicas. Solamente con grandes trabajos de reparaciones el Lloyd los clasificaría como aptos para el transporte de carga.

El "Guardia Nacional", construído en 1890 estaba en regular estado de conservación, ya había recorrido grandes extensiones, lo que hacía problemático que fuera clasificado como transporte apto; lo mismo ocurría con el "Vicente F. López". El "1 de Mayo" estaba en buen estado.

El servicio de la Costa Sud se atendió solamente con el "Patagonia", que había sido construído en 1918 y el "Río Negro".

En lo que respecta a los transportes de río, el "Constitución", el "Inacayal", el "Seihueque" y el "Teuco", requerían arreglos de importancia para poder ser mantenidos en servicio.

El buque tanque "Ministro Ezcurra" se encontraba en buen

estado de servicio.

Se ha hecho toda esta relación con respecto al estado de los buques, para demostrar la deficiencia de los elementos con que contaba la Armada para sus transportes. Se requería que ellos fueran completados y ampliados mediante la incorporación de nuevos buques.

En la memoria de 1922/1923, se vuelve a reiterar esta situación, referente a ella decía: " es necesaria la incorporación de nuevos buques a fin de atender debidamente los servicios y traer en condiciones económicas el carbón y aprovisionamientos que se adquieren en el extranjero. Es necesaria la adquisición de chatas y elementos para las operaciones de los transportes en la Costa Sud a fin de que pudieran mantener debidamente el movimiento de cargas y pasajeros. Esto es de importancia para poder atender con eficacia el servicio de aprovisionamiento de las reparticiones de la Armada en la Costa Sud y para atender en forma adecuada el servicio regular desde el puerto de Buenos Aires, a la Patagonia". Este servicio se establecería sobre bases comerciales.

En el año 1923, se realizó un convenio con las compañías navieras que servían a los puertos del sur a fin de no perjudicar sus intereses, pero, en lo posible, velando por los pobladores de esas apartadas regiones, tan dignas de la protección del Estado.

En virtud de una autorización dada en acuerdo de ministros con fecha 8 de agosto de 1925 y por decreto de fecha 26 de

agosto de 1925, se firmó un contrato con el Lloyd Chileno, para la adquisición de los dos buques que figuraban con los nombres de "Río Claro" y "Río Bueno", luego "Pampa" y "Chaco" respectivamente, que habían sido construídos en Dancig en 1923. El precio total de ambos buques fué bajo en relación con los precios que eran corrientes en la época de su adquisición. Los antiguos "Chaco" y "Pampa" habían sido dados de baja del servicio de Transportes de la Armada. La incorporación de los nuevos mejoró en una forma efectiva el servicio de los transportes a los puertos del sur. El tonelaje de registro bruto de ambos era de 2.162 y el tonelaje de porte bruto, de 1.740.

Como dato ilustrativo del real mejoramiento de los servicios, está el hecho de que en el ejercicio 1925/1926 se realizaron 32 viajes. El "Pampa" efectuó un viaje a Ushuaia, incluyendo en su itinerario los puertos intermedios, especialmente aquellos en que no recalaban los vapores de las empresas particulares.

En los casos en que fué necesario efectuar reparaciones a los buques de transporte, se procedió solicitando presupuestos al Arsenal Naval Buenos Aires y a las casas del ramo de plaza, con lo cual se consiguió una gran economía, confiando el trabajo a quien cotizaba a precio menor.

También dió mucho resultado entregar el fletamento de los buques que hacían operaciones comerciales con puertos extranjeros, a agencias de seriedad y buena reputación, ya que estando establecida la comisión que en esta clase de negocios se acostumbra a pagar, no había ventaja alguna en licitar el fletamento, porque de

haberlo hecho así se hubiera corrido el riesgo de que personas poco escrupulosas pudieran presentarse a una licitación, defraudando al Estado, como ya había ocurrido antes.

En 1926 se efectuaron varios viajes a Europa y a Santos (Brasil). En la memoria correspondiente a 1925/1926, se solicitaba la incorporación de un nuevo buque tanque, porque el "Ministro Ecurra" era de muy poca capacidad, circunstancia que se hizo más evidente con la llegada del segundo de nuestros acorazados.

En 1927 se realizaron viajes a Estados Unidos y se siguieron realizando a la Costa Sud y a Europa. En la memoria citada anteriormente se hacen consideraciones acerca de ciertas deficiencias que tornaban dificultosos los servicios, por las pérdidas de tiempo y los gastos que traían aparejados; en efecto, era imprescindible la adquisición de remolcadores de potencia, chatas de alije y una o dos petroleros para no tener que depender de las empresas particulares cuando requerían servicios de esa índole los transportes de la Armada. En ese mismo año fué radiado el "Guardia Nacional".

En 1928 el número de viajes al extranjero solo fué de dos, pero el número total de viajes aumentó.

Para los servicios de Tierra del Fuego, se encargó en el año 1929 a una comisión naval que estaba en Europa, la compra de un buque que reuniese las características apropiadas para navegar en aquella región. Dicha comisión adquirió el actual "Patagonia", que resultó deficiente, por lo que no se consideró conveniente su envío a los canales fueguinos. Se dijo que en esa región era in-

dispensable que la Armada mantuviera transportes propios, pues los servicios privados de navegación eran muy precarios y casi todos de banderas extranjeras, lo que obligaba con frecuencia, para satisfacer las necesidades del comercio, acordar franquicias a buques de otros países.

En la memoria de 1935/1936, se vuelve a reiterar la necesidad de la construcción o adquisición de transportes para retirar los que estaban en servicio y que ya habían pasado su límite de vida, es decir, los buques inservibles y cuya conservación implicaba erogaciones muy crecidas, con manifiesto perjuicio para el mantenimiento de otros buques de más utilidad y eficiencia.

En 1937 se inició en los talleres de la Base Naval de Río Santiago la construcción de un buque para afectarlo a los servicios de la Costa Sud. En el mismo año el Servicio de Transportes Nacionales removi6 más de 12.000 toneladas de mercaderías adquiridas en el extranjero.

Por ese entonces, eran sólo dos barcos afectados permanentemente a los servicios al sud, el "Chado" y el "Pampa". A fines de 1937 se les agregó el "1 de Mayo". La unidad construída en Río Santiago, el "Ushuaia", fué destinada como buque de estación en Tierra del Fuego.

El "Guardia Nacional", que se encontraba en desarme desde 1927 fué vendido a la empresa Agencias Merítimas Unidas, la que luego de hacerle importantes arreglos lo destinó a viajes a Brasil Africa y Europa.

En agosto de 1942, por decreto N° 127.120, se destinaron

a la Flota Mercante del Estado los transportes nacionales: "comodoro Rivadavia", "Chaco", "Patagonia" y "Ushuaia". Con este decreto se produjo una reducción evidente en los servicios a la Patagonia. Recién en 1943 se hizo sentir esta medida, ya que el producido de los transportes fué sensiblemente inferior al de años anteriores. El "Chaco" fué reintegrado a los servicios de Transportes Navales en 1944.

Es de interés consignar la evolución del tonelaje de Transportes Navales desde 1939 hasta 1948, año en que comenzó una nueva etapa al crearse la Dirección General de Transportes Navales.

Cuadro 1

Evolución del Tonelaje de "Transportes Navales" (1939-1948)

Años	Unidades	Toneladas		Toneladas		Pasaje
		T R B	T P N	T P B	T P N	
1939	4	8421	4859	11420	8830	182
1940	4	8421	4859	11420	8830	182
1941	3	5552	3824	9670	6130	176
1942	2	3770	2516	7670	4630	88
1943	2	3770	2516	7670	4630	88
1944	3	5552	3824	9670	6130	176
1945	3	5552	3824	9670	6130	176
1946	3	5552	3824	9670	6130	176
1947	3	5552	3824	9670	6130	176
1948	20	57036	37965	71853	61980	176

En el siguiente cuadro se incluye la evolución de la Marina Mercante Argentina, también en el periodo 1939/1948 y se hace una relación entre su tonelaje de registro bruto con el de Transportes Navales.

Cuadro 2

Evolución del Tonelaje de la Marina Mercante Argentina
y su comparación con el de Transportes Navales

<u>Marina Mercante Argentina</u>			<u>Transportes Navales</u>	
<u>Años</u>	<u>Unidades</u>	<u>Tonel. de regist. bruto</u>	<u>Tonel. de regist. bruto</u>	<u>O/O s/la Marina Mercante</u>
1939	85	265678	8421	3,17
1940	87	277288	8421	3,04
1941	107	378824	5552	1,46
1942	105	376182	3770	1,00
1943	109	409058	3770	0,92
1944	109	419172	5552	1,32
1945	107	414153	5552	1,34
1946	117	488615	5552	1,14
1947	141	637139	5552	0,87
1948	167	725308	57036	7,86

Dice la revista "Marina" en su Nº 248, de Mayo de 1957, que: "al terminar la segunda guerra mundial la Marina de Guerra hace lo mismo que hiciera la mayor parte de los armadores del mundo, acudir al "war surplus" norteamericano para surtirse de unidades; sin contar con los barcos de combate que se adquirieron y ateniéndonos solamente a los barcos afectados a tareas comerciales, diremos que la marina se hizo de varios LST (BDT según nuestra nomenclatura) o barcos de desembarco y cinco petroleros".

Hasta el año 1948 hubo un período de reducción del movimiento de los servicios mercantes de los barcos de transporte de la Marina de Guerra. Recién a partir de ese momento comenzó una nueva etapa y con renovado vigor. Fué creada la Dirección General de Transportes Navales (1). Los B.D.T. a que hicimos referencia

(1) Ver Capítulo V: Organización Administrativa.

fueron transferidos a la citada Dirección y se puso en ejecución un plan tendiente a fomentar el progreso de los territorios del Sur, mediante el establecimiento de una línea regular entre Buenos Aires y la Costa Sur. El servicio fué inaugurado con la salida de Buenos Aires del buque "BDT 3" que fué seguido por otro del mismo tipo.

Se dará a continuación el detalle de la adquisición y construcción de los cinco petroleros a que aludíamos antes.

Por decreto Nº 18764 de julio de 1948, el Poder Ejecutivo dispuso se incorporasen al servicio de la Marina de Guerra los buques-tanque "Punta Loyola" y "Punta Delgada", adquiridos por el gobierno argentino por decreto del 3 de febrero de 1948. Permitirían estos barcos, la asistencia regular de la importación y transporte de combustible. Ambos, conjuntamente con el "Punta Ninfas" incorporado meses después y que es similar a ellos, son buques de tráfico costero y fueron construidos en los astilleros St. Johns Rivers Shipbuilding Co., de Estado Unidos. El "Punta Cigüeña" fué adquirido por decreto de 1946 y fué construido en los astilleros Todd Galveston Dry Docks Inc. de Estados Unidos. El quinto de los buques-tanque, el "Punta Rasa" fué construido en los astilleros Duluth Ship Building, Winn., de Estados Unidos, en 1944. Al igual que el "Punta Cigüeña" fué incorporado en 1950, ambos son buques de tráfico fluvial. El "Punta Médanos", único barco de Transportes Navales construido en Gran Bretaña (1) fué adquirido por decreto de 1947 en los astilleros Swan Hunter & Wi-

(1) Se entiende que nos referimos a buques de más de 1.000 toneladas de registro bruto y autopropulsión

gham Richardson; es uno de los petroleros más rápidos del mundo, diecinueve nudos de velocidad; es el único petrolero de ultramar que posee la Marina de Guerra.

En 1948 fué dado de baja el buque-tanque "Ministro Ezcurra" que se había incorporado en 1915, pasó a Y.P.F., que lo utiliza intensamente en la importación de derivados desde el exterior empleándose también en la exportación de cargas especiales.

En el mismo año, el Ministerio de Marina confeccionó un plan para la construcción de seis unidades para el transporte de pasajeros y carga. Tres fueron mandados construir en Canadá y tres en Italia. En efecto, en los astilleros de Halifax Ship Yard de Canadá, fué botado el 20 de mayo de 1948, el transporte "Bahía Aguirre", primero de una serie de tres embarcaciones semejantes mandadas construir en los mismos astilleros. Las tres unidades tienen capacidad para cuarenta pasajeros de primera clase y sesenta de tercera. Fueron destinadas al servicio de los puertos patagónicos y fueguinos. Representaron la construcción naval de más importancia que los mencionados astilleros habían llevado a cabo hasta ese momento. "Bahía Aguirre", "Bahía Buen Suceso" y "Bahía Thetis" fueron los nombres de los mismos. El costo de este conjunto pasó de veinticuatro millones y medio de pesos moneda nacional, aproximadamente ocho millones trescientos mil pesos cada uno. Fueron incorporados en 1950.

Pasando ahora a los barcos adquiridos en Italia, sus nombres son "Lapataia", "Les Eclaireurs", y "Le Maire". Fueron construidos en el Cantieri Riuniti Dell'Adriatico (Trieste). Entra-

ron a prestar servicios en 1951. Al igual que los buques tipo **Ha-**
hía, tiene capacidad para transportar cien pasajeros, cuarenta de
primera y sesenta de tercera.

Por decreto 2634 del 29 de septiembre de 1950, los trans-
portes "**Chaco**" y "**Pampa**" fueron radiados de servicio, facultándo-
se al Ministerio de Marina a utilizarlos en la forma que estimara
más conveniente. Por otro decreto, el N° 625, del 17 de enero de
1951, se autorizó al Ministerio de Marina a venderlos mediante li-
citación pública. Fueron adquiridos por la Compañía Navemar S.A.,
que los tiene en servicio con los nombres de "**Tajamar**" y "**Ultra-**
mar" ("**Chaco**" y "**Pampa**", respectivamente).

En el año 1951 se incorporaron dos barcos bajo las deno-
minaciones de "**BDT 13**" y "**BDT 14**"; los mismos procedían de la Ad-
ministración de Transporte Fluvial. En ese mismo año fué radiado
el "**BDT 4**".

Al año siguiente pasaron a Cosomí los "**BDT 8**" y "**BDT 9**"
y en 1953, fueron radiados el "**BDT 10**" y el "**BDT 13**"; este último
sufrió un accidente en Río Grande, primero se lo utilizó como bu-
que-depósito, pero en la actualidad se lo ha adaptado para navegar
como buque-chata, es decir, sin autopropulsión.

Con motivo de la próxima entrada en servicio del buque es-
cuela que reemplazará a la gloriosa fragata "**Sarmiento**" y que lle-
vará el nombre de "**Libertad**", el transporte "**Bahía Thetis**", que
hasta ahora se ha destinado a viajes de instrucción de los cadetes
de la Escuela Naval, será reintegrado a sus funciones específicas
de transporte.

Es interesante establecer la totalidad de los buques con que en la actualidad cuenta el Comando de Transportes Navales; en el cuadro Nº 3, se dan una serie de datos de importancia acerca de cada uno de los buques afectados al servicio del Comando, pero a continuación se analizarán detalladamente muchos de los aspectos de cada uno de esos buques. Entre otras, se tendrán en cuenta sus dimensiones, capacidad de transporte, propulsión y otros datos complementarios.

Se considerarán en primer lugar los BDT (Fig. Nº 1)

Nombre: BLT 2 - BDT 3 - BDT 5 - BDT 7 - BDT 11 y BDT 14

Año de construcción: 1944.

Tripulación: 65

Clase y tipo: carguero-costero

Año de incorporación: 1947

Astillero: Puget Sound Bridge (Estados Unidos)

Dimensiones:

<u>Tonelajes</u>	<u>Registro Internacional</u>	<u>Registro Argentino</u>	<u>Porte (DWT)</u>	<u>Desplazamiento</u>
Bruto:	2.300	2.427	1.998	3.635 (C)
Neto:	2.200	1.563	1.333	1.637 (V)

Eslora total: 100,67 mts.

Manga: 15.25 mts.

Puntal: 7,68 mts.

Calado máximo: 3,72 mts. (12 pies)

Capacidad de transporte:

1 bodega para cereales o carga general



Figura Nº 1

Cereales: 81.575 p³ 2309,39 m³

Carga general: 74.159 2099,44 m³

Plumas: EDT 2: 2 de 10 toneladas y 2 de 3 toneladas

EDT 3: 2 de 7 " " 2 " 3 "

EDT 5: 2 de 10 " " 2

EDT 7 y EDT 11: sin plumas

EDT 14: 4 de 5 toneladas y 2 de 3 toneladas

Máquinas:

Cantidad y clase: 2 motores diesel

Potencia: 1.800 CVI

Consumo por singladura: 8 toneladas

Marca: General Motors

Hélices: 2

Capacidad de combustible: 600 ton.

Tipo de combustible: diesel oil

Velocidad de servicio: 11 nudos

Datos complementarios:

- BDT 2 : Ex "Don Nicolás" de bandera argentina (1947). Ex-
"L.S.T. 995" (U.S.Navy) hasta 1947.
- BDT 3: Ex "Don Ernesto" de bandera argentina (1947) Ex-
"L.S.T. 998" (U.S.Navy) hasta 1947.
- BDT 5: Ex "Don Antonio" de bandera argentina (1947) Ex-
"L.S.T. 801" (U.S.Navy) hasta 1947.
- BDT 7: Ex "Doña Flora" de bandera argentina (1947) Ex-
"L.S.T. 994" (U.S.Navy) hasta 1947.
- BDT 11: Ex "Doña Irma" de bandera argentina (1947) Ex-
"L.S.T. 1008" (U.S.Navy) hasta 1947.
- BDT 14: Ex "376-B" de la Administración de Transporte
Fluvial (1948). Ex "L.S.T. Mc Williams" (U.S.Na-
vy) hasta 1948.

"Lapataia", "Les Eclaireurs" y "Le Maire" (fig. 2)

Año de construcción: 1951

Tripulación: 90

Clase: pasajero-costero

Año de incorporación: 1951

Astillero: Cantieri Riuniti Dell'Adriático (Trieste, Italia)

Dimensiones:

<u>Toneladas</u>	<u>Registro Internacional</u>	<u>Registro Argentino</u>	<u>Porte (DWT)</u>	<u>Desplazamientos</u>
Bruto	4.153	3.077	3.165	6.073 (C)
Neto	2.411	1.203	2.465	2.908 (V)

Eslora total : 103,90 mts.

Manga: 15,35 mts.

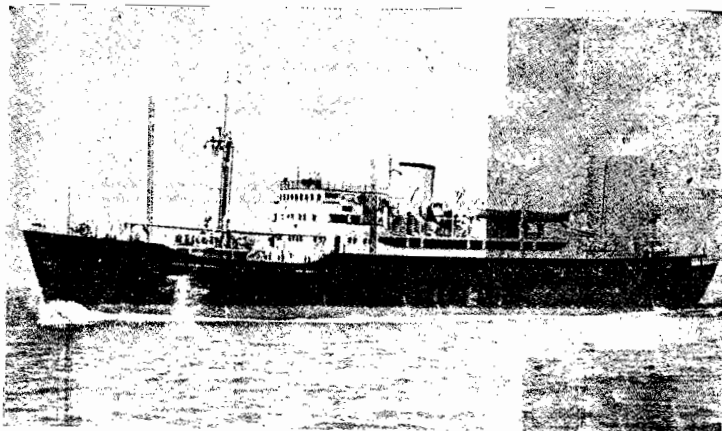


Figura Nº 2

Puntal: 9,40 mts.

Calado máximo: 6,63 mts. (22'2")

Capacidad de transporte: 40 pasajeros de primera y 60 de tercera

4 bodegas y 3 entrepuentes

Cereales: 209.006 p3 - 5917,02 m³

Carga general: 190.060 p3 - 5380,60 m³

Frigorífico: 5.403 p3 - 152,96 m³

1 pluma de 20 ton., 4 de 5 ton., y 2 de 3 ton.

Escotilla máxima: 6,98 mts. x 4 mts.

Máquinas:

Cantidad y clase: 2 motores diesel

Potencia: 3.400 CVI

Consumo por singladura: 15 ton.

Marca: Fiat

Hélices: 2

Capacidad de combustible: 392 ton.

Tipo de combustible: diesel oil

Velocidad de servicio: 15 nudos

"Bahía Aguirre", "Bahía Buen Suceso" y "Bahía Thetis" (fig. 3)

Año de construcción: 1950.

Tripulación: 121 personas

clase: pasajeros-costero

Año de construcción: 1950.

Astillero: Halifax Shipbuilding (Canadá)

Dimensiones:

	<u>Tonelajes</u>	<u>Registro Internacional</u>	<u>Registro Argentino</u>	<u>Porte (DWT)</u>	<u>Desplazm.</u>
"Bahía Aguirre"	Bruto	3.828	2.428	2.955	5.353 (C)
	Neto	2.119	1.505	2.189	2.398 (V)
"Bahía Buen Suceso"	Bruto	3.834	2.428	2.955	5.353 (C)
	Neto	2.102	1.505	2.189	2.398 (C)
"Bahía Thetis"	Bruto	3.831	2.428	2.955	5.353 (C)
	Neto	2.100	1.505	2.189	2.398 (V)

Eslora total: 102,48 mts.

Manga : 14.36 mts.

Puntal : 7,93 mts.

Calado máximo: 5,84 mts.

Capacidad de transporte:

40 pasajeros de primera y 60 de tercera

3 bodegas y 3 entrepuentes

Cereales: 171.424 p3 - 4.853,04 m3

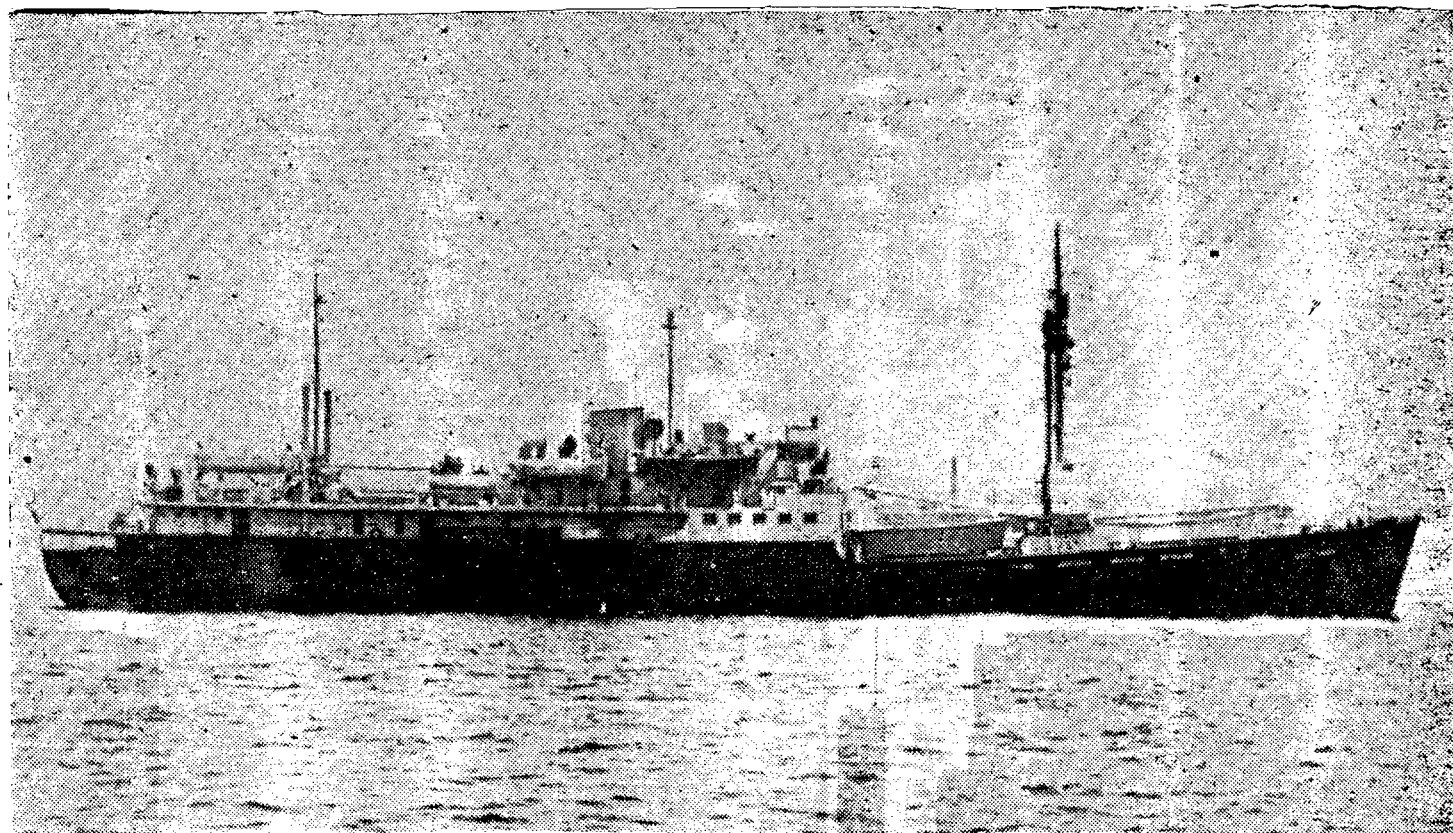


Figura Nº 3

Carga general: 155.840 p3 - 4411,83 m³

Frigorífico: 4.909 p3 - 138,97 m³

1 pluma de 20 ton., 2 de 10 ton., 2 de 5 ton. y 2 de 3 ton.

Escotilla máxima: 9,75 mts. x 4,88 mts.

Máquinas:

Cantidad y clase: 2 motores diesel

Potencia: 3.750 CVE

Consumo por singladura: 15 ton.

Marca: Nordberg

Hélices: 2

Capacidad de combustible: 520 ton.

Tipo de combustible: diesel oil

Velocidad de servicio: 15 nudos.

"Punta Delgada", "Punta Loyola" y "Punta Ninfas" (fig. 4)

Año de construcción: 1945.

Tripulación: 95 personas

Clase: buque-tanque

Año de incorporación: 1949

Astillero: St. John's River (EE.UU.)

Dimensiones:

<u>Tonelaje</u>	<u>Registro Internacional</u>	<u>Registro Argentino</u>	<u>Porte (DdT)</u>	<u>Desplazamiento</u>
Bruto	3.210	1.940	4.150	6.315 (C)
Neto	2.211	1.109	3.700	2.165 (V)

Eslora total: 99,11 mts.

Manga : 14,63 mts.

puntal: 6,63 mts.

calado máximo: 5,83 mts. (19')

Capacidad de transporte:

1 bodega y 12 tanques

Cereales: 2.253 p3 - 63,78 m³

Carga general: 2.048 p3 - 57,98 m³

Combustible líquido: 177.630 p3 - 1476,10 m³

2 plumas de 3 ton.

Escotilla máxima: 2,40 mts. x 2,40 mts.

Máquinas:

Cantidad y clase: 1 motor diesel

Potencia: 1.700 CVE

Consumo por singladura: 8 ton.

Marca: Enterprise

Hélices: 1

Capacidad de combustible: 152 ton.

Tipo de combustible: diesel oil

Velocidad de servicio: 10 nudos.

Datos complementarios:

"Punta Delgada": Ex-"Suggarland" (1949) y Ex-"Nauticoke"
(1946) en EE.UU.

"Punta Loyola": Ex-"Capitan" (1949) y ex-"Klickitat"(1946)
en EE.UU.

"Punta Ninfas": Ex-"Black Bayon" (1949) y ex-"Michegamme"
(1946) en EE.UU.

El costo de cada uno de ellos fué de aproximadamente
mEn 3.270.000.-

"Punta Médanos" (fig. 5).

Año de construcción: 1950.

Tripulación: 212

Clase: Buque-tanque

Año de incorporación: 1950

Astillero: Swan, Hunter and Wigham Richardson (Gran Bretaña)

Dimensiones:

<u>Tonelaje</u>	<u>Registro Internacional</u>	<u>Registro Argentino</u>	<u>Porte (DWT)</u>	<u>Desplazamiento</u>
Bruto	7.905	--	10.676	16.331 (C)
Neto	3.480	--	7.350	5.655 (V)

Eslora total: 153,00 mts.

Manga : 18,90 mts.

Puntal: 10,65 mts.

Calado máximo: 8.76 mts. (25'10")

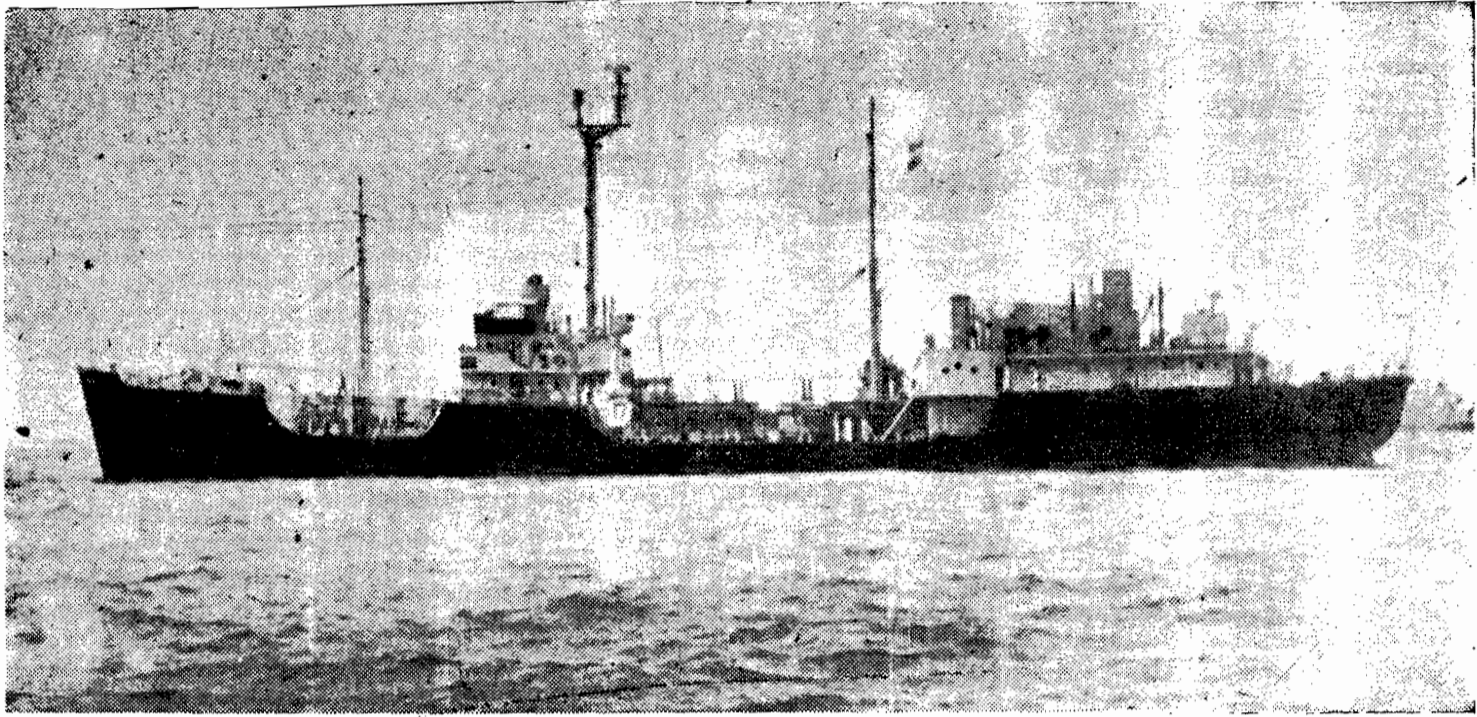


Figura No 4

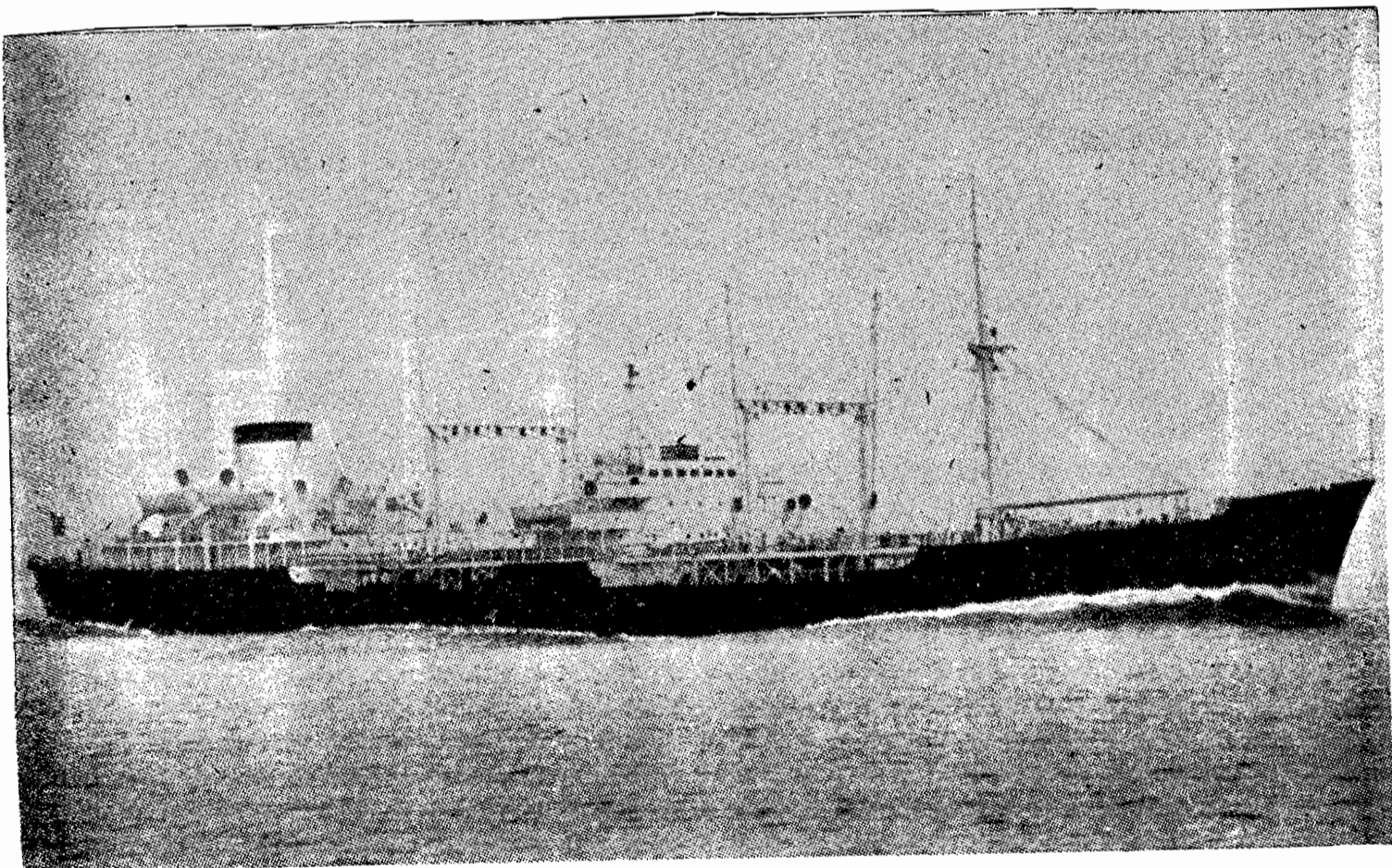


Figura No 5

Capacidad de transporte:

2 bodegas y 12 tanques

Cereales: 53.506 p3 - 1514,75 m³

Carga general: 48.733 p3 - 1379,63 m³

Combustibles líquidos: 275802 p3 - 7807,95 m³

1 pluma de 15 ton., 4 de 4 ton. y 2 de 3 ton.

Escotilla máxima: 5,50 mts. x 4,50 mts.

Máquinas:

Cantidad y clase: 2 turbinas de alta y baja

Potencia: 11.500 CVI

Consumo por singladura: 55 ton.

Marca: Wallsend Slipway

Hélices: 2

Capacidad de combustibles: 1.550 ton.

Tipo de combustible: fuel oil

Velocidad de servicio: 18 nudos.

Datos complementarios: su costo aproximado fué de m\$ 14.600.000.-

"Punta Cigüeña" y "Punta rasa" (fig. 6)

Año de construcción: "Punta Cigüeña": 1944.

"Punta Rasa": 1945.

Tripulación: 50

Año de incorporación: 1950.

Clase: buque-tanque fluvial

astillero: "Punta Cigüeña": Todd, Galveston Dry, Docks Inc. (EE.UU.)

"Punta Rasa": Dullath Shipbuilding, Minn. (EE.UU.)

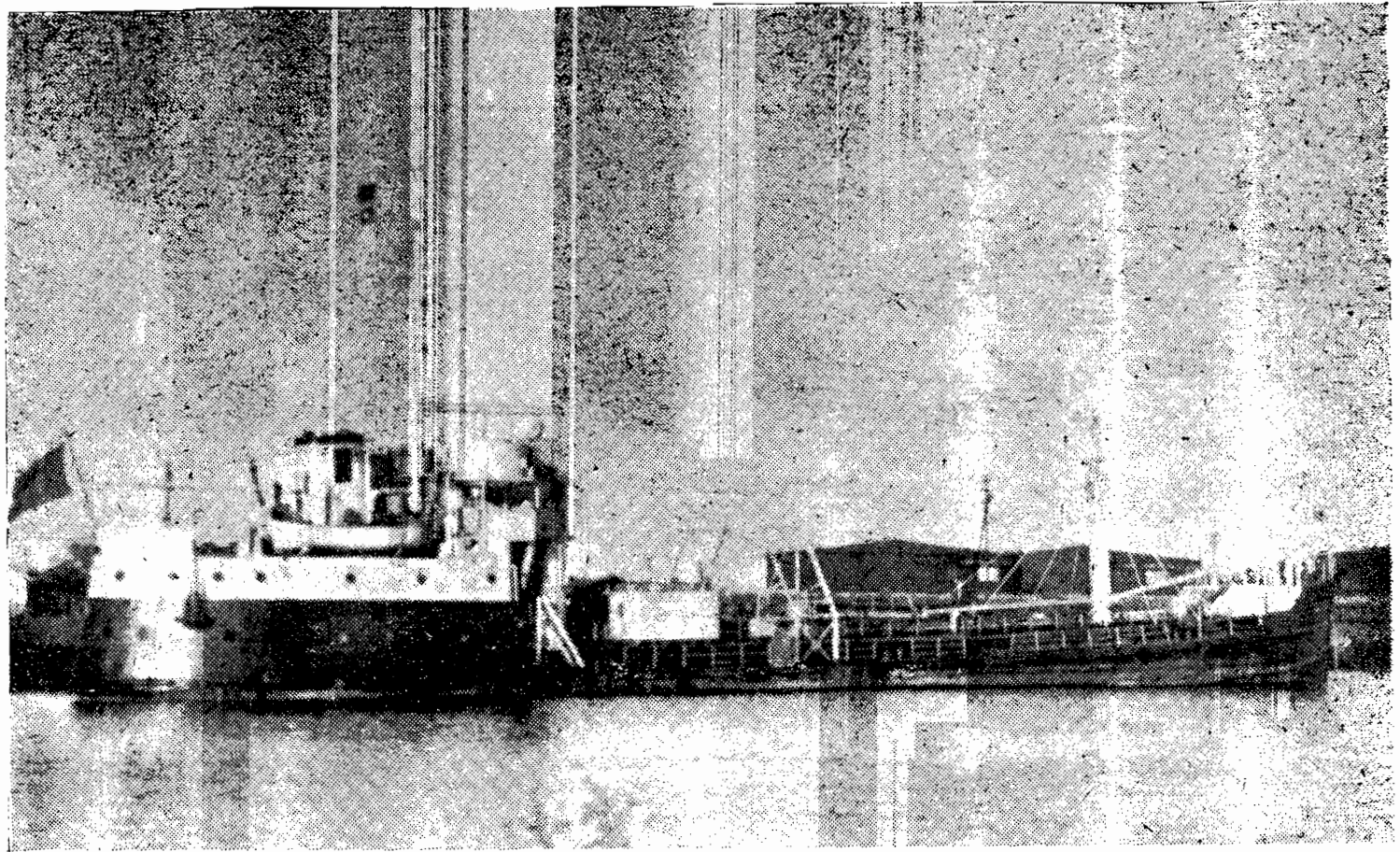


Figura Nº 6

Dimensiones:

	<u>Tonelajes</u>	<u>Registro Internacion.</u>	<u>Registro Argentino</u>	<u>Porte (DWT)</u>	<u>Desplazam.</u>
"Punta Cigüeña"	Bruto	1.127	685	1.445	2.251 (C)
	Neto	648	426	1.350	806 (V)
"Punta Rasa"	Bruto	1.127	685	1.445	2.251 (C)
	Neto	682	426	1.350	806 (V)

Eslora total: 67,36 mts.

Manga: 11,28 mts.

Puntal : 4,42 mts.

Calado máximo: 3,93 mts. (12')

Capacidad de transporte:

1 bodega y 6 tanques

Combustibles líquidos: 72.994 p3 - 2.066,46 m³

1 pluma de 4 ton. y de 3 ton.

Escotilla máxima: 2,45 mts. x 2,45 mts.

Máquinas:

Cantidad y clase: 1 motor diesel

Potencia: 860 CVE

Consumo por singladura: 6 ton.

Marca: "Punta Cigüeña"; Superior

"Punta Rasa": Fairbans Morse

Hélices: 1

Capacidad de combustible: 61 ton.

Tipo de combustible: diesel oil

Velocidad de servicio: 8 nudos

Datos complementarios: "Punta Cigüeña": Ex "Sulphur" Bluff" (1947)
con bandera de EE.UU.

"Punta Rasa": Ex-"Salt Creeck" (1947) con
bandera de EE.UU.

El costo aproximado de cada uno de ellos fué de 250.000
dólares.

A continuación se disponen algunos de los datos referen-
tes a la flota del Comando de Transportes Navales, en forma tal,
que den una idea suscita y ordenada de su composición.

Cuadro Nº 3

<u>Barco</u>	<u>Año de alta</u>	<u>Año de constr.</u>	<u>País de constr.</u>	<u>Tipo de barco y tráfico 66</u>
Bahía Aguirre	1950	1950	Canadá	Pasajeros y tráfico costero
Bahía Buen Suceso	1950	1950	"	" " "
Bahía Thetis	1950	1950	"	" " "
BDT 2	1948	1944	EE.UU.	Carguero-costero
BDT 3	"	"	"	"
BDT 5	"	"	"	"
BDT 7	"	"	"	"
BDT 11	"	"	"	"
BDT 14	"	"	"	"
Lapataia	1951	1951	Italia	Pasajeros-costero
La Maire	"	"	"	"
Les Eclaireurs	"	"	"	"
Punta Cigüeña	1948	1944	EE.UU.	Tanque-fluvial
Punta Delgada	1948	1945	EE.UU.	Tanque costero
Punta Loyola	1948	1945	EE.UU.	" "
Punta Médanos	1950	1950	G. Bretaña	Tanque ultramar
Punta Ninfas	1948	1945	EE.UU.	Tanque costero
Punta Rasa	1948	1944	EE.UU.	Tanque fluvial

Datos obtenidos de la publicación del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina, titulada: "La Marina Mercante Argentina". 1957

Aparte de todas esos buques de 1000 TRB y autopropulsión, el Comando de Transportes Navales posee varias unidades menores.

Quadro Nº 4

Embarcaciones menores de Transportes Navales (1)

<u>Nombre</u>	<u>Clase</u>	<u>Año y país de Construcción</u>	<u>TRB</u>	<u>TPB</u>	<u>Potencia de Méc.</u>
BDT 13	Chata	1944 EE.UU.	3000	2500	-
Magallanes	Carguero	1884 Alemania	262	425	396 CUE
San Julián	"	1944 EE.UU.	486	415	500 CUE
Mocoví	Remolcador	1943 Argentina	-	-	450 CUI
Matarás	"	1908 EE.UU.	-	-	1200 CUI
Lancha Exploradora Nº 1	Lancha	1954 Argentina	-	60	320 CUI
Lancha Exploradora Nº 2	"	1954 Argentina	-	60	320 CUI
Adria	Chata	1889 G. Bretaña	204	550	-
Algerie	"	1905 Argentina	39	110	-
Atacama	"	1884 Argentina	37	100	-
Artemisa	"	1888 G. Bretaña	191	400	-
Caseros	"	1906 Argentina	39	90	-
Hermes	"	1888 G. Bretaña	191	400	-
Lago N. Huapi	"	1912 Uruguay	49	110	-
Lesina	"	1889 G. Bretaña	204	550	"
Martineta	"	1913 Argentina	26	80	-
Mocoretá	"	1918 G. Bretaña	118	280	-
Río Coyle	"	1950 Uruguay	49	110	-
Río Pilcomayo	"	1912 Uruguay	49	110	-
Trelew	"	1906 Argentina	49	140	-
Venecia	"	1889 Argentina	170	350	-
Zeus	"	1888 G. Bretaña	191	450	-

(1) Datos obtenidos de la Revista Marina, Nº 248, marzo 1957.

Hay que resaltar que de los seis BDT que en la actualidad están al servicio del Comando de Transportes Navales, el "BDT 7" y el "BDT 11", que están destinados al tráfico con Brasil, tienen la proa soldada. Sabemos que una de las características de estos buques es la gran puerta que tienen a proa que permite el embarco y desembarco directo de la carga. En cambio, los otros cuatro buques del mismo tipo: "BDT 2", "BDT 3", "BDT 5" y "BDT 14", que están afectados a la navegación de la Costa Sud, mantienen sus características originales, ya que las mismas se amoldan a ese tipo de tráfico.

En 1956, el "BDT 1" que pertenecía al Comando de Transportes Navales, fué incorporado a la flota de mar; el "BDT 6" y el "BDT 12" también cambiaron de destino en ese mismo año; el primero fué destinado como buque-madre de los submarinos en la base de Mar del Plata y el segundo fué dado de baja.

Habíamos indicado la evolución que sufre el tonelaje de "Transportes Navales" y su relación con la evolución del tonelaje de la Marina Mercante Argentina, entre los años 1939 y 1948. Se dieron los datos estadísticos hasta 1948, por ser éste año el comienzo de un período de gran fortalecimiento para el servicio de Transportes Navales; en ese momento empezaron a incorporarse sus modernas unidades. Hechas ya las consideraciones referentes a las adquisiciones de buques de los últimos años, daremos la evolución sufrida en el tonelaje de la flota de Transportes Navales, entre 1948 y 1956:

Quadro Nº 5

Evolución del Tonelaje de Transportes Navales (1948-1956)

<u>Años</u>	<u>Unidad.</u>	<u>T R B</u>	<u>T R N</u>	<u>T P B</u>	<u>T P N</u>	<u>Pasaje</u>
1948	20	57036	37965	71853	61980	176
1949	19	55048	36757	69183	59800	176
1950	23	74437	49837	87083	73200	476
1951	25	86632	56654	96283	82300	600
1952	23	80032	52254	88483	75300	600
1953	21	73432	47854	80683	68300	600
1954	21	73432	47854	80683	68300	600
1955	21	73432	47854	80683	68300	600
1956	21	63541	41254	58719	64301	600

Y a continuación se incluye la comparación con la evolución del tonelaje de la Marina Mercante Argentina.

Quadro Nº 6

Evolución del Tonelaje de la Marina Mercante Argentina y su comparación con el de los Transportes Navales (1948-1956).

<u>Marina Mercante</u>			<u>Transportes Navales</u>	
<u>Años</u>	<u>Unidades</u>	<u>T.R B</u>	<u>T R B</u>	<u>% s/la Marina Marcente Argent.</u>
1948	167	725308	57036	7,86
1949	174	775191	55048	7,10
1950	189	908201	74437	8,20
1951	198	1023231	86632	8,47
1952	198	1042872	80032	7,67
1953	196	1032713	73432	7,11
1954	194	1009985	73432	7,27
1955	195	1013250	73432	7,25
1956	200	983062	63541	6,51

Se observa que en 1951 el porcentaje de relación del tonelaje de Transportes Navales con respecto a la Marina Mercante Argentina, fué de 8,47, el mayor hasta el presente. En 1939, era de 3,17 y en 1943 solo llegó a 0,92. Esto tiene indudable importancia y da la pauta del gran crecimiento de la Marina de Guerra

actuando como armador. No hay que olvidar que en 1951 la Marina Mercante Argentina estaba en la cúspide de su extraordinario desarrollo, que desgraciadamente, ya a partir de 1952, comenzó a decaer. Observando el cuadro Nº 7, vemos que también el tonelaje de Transportes Navales disminuyó en 1953 y se mantuvo estable hasta 1955, pero el porcentaje con respecto al total de nuestra Marina Mercante fué aumentando de 1953 a 1955, como consecuencia de la disminución del tonelaje total de esta última. Durante 1956 se dieron de baja tres BDT, por lo que el porcentaje de relación bajó a 6,51.

Se darán a continuación los números índices correspondientes a los tonelajes anuales de la Marina Mercante Argentina y Transportes Navales, tomando como base el año 1939 y luego, bifurcándose las columnas respectivas, el año 1948.

Cuadro Nº 7

Números índices relativos a los tonelajes de la Marina Mercante Argentina y de Transportes Navales

años base: 1939 (columnas 1 y 3) y 1948 (columnas 2 y 4)

Años	Marina Mercante Argentina		Transportes Navales	
	T R B		T R B	
	Nos. índices		Nos. índices	
	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>
1939	100		100	
1940	104		100	
1941	142,6		65,9	
1942	141,6		44,8	
1943	154		44,8	
1944	157,8		65,9	
1945	155,9		65,9	
1946	183,9		65,9	
1947	239,8		65,9	
1948	273	100	677,3	100
1949	291,8	106,9	653,7	96,5
1950	341,8	125,2	883,9	130,5
1951	385,1	141	1028,8	151,9
1952	392,5	143,7	950,4	140,3

Cuadro Nº 8 (continuación)

1953	388,7	142,3	872	127
1954	380,1	139,2	872	127
1955	381,3	139,6	872	127
1956	370	135,5	754,5	111,4

Puede observarse el gran aumento que se produce en 1948, en que el tonelaje aumenta más de diez veces con respecto a 1947 y el número de buques aumenta de 3 a 20. La progresión del tonelaje de la Marina Mercante Argentina, si bien es de gran consideración, tiene cierta uniformidad. En cambio, en el caso de Transportes Navales, el cambio es brusco y el aumento relativo es mucho mayor. En 1951, con respecto a 1939, llega a ser más de 10 veces superior.

A continuación se insertan una serie de cuadros en los que se clasifican los barcos del Comando de Transportes Navales según diferentes criterios que nos ponen al tanto de detalles interesantes, a saber: por año de construcción, por país de construcción, por tipo de barco y tráfico, por tipo de propulsión y según la velocidad de servicio. Aclaremos que consideramos el elenco al 31 de diciembre de 1955, debido a que desde 1953 el mismo se mantuvo estable y también al 31 de diciembre de 1956, año en que con el retiro de servicio de tres BDT el registro bruto de la flota del Comando de Transportes Navales, disminuyó en 9.000 toneladas.

Cuadro Nº 8

Clasificación por el año de construcción

Años	Al 31/12/1955			Al 31/12/1956		
	Nº de barcos	TRB	%	Nº de barcos	TRB	%
1944	11	31954	43,5	8	22054	34,8
1945	3	9630	13,1	3	9630	15,1
1950	4	19398	26,4	4	19398	30,5
1951	3	12459	17	3	12459	19,6
	<u>21</u>	<u>73441</u>		<u>18</u>	<u>63541</u>	

Cuadro Nº 9

Clasificación por país de construcción

País	Al 31/12/1955			Al 31/12/1956		
	Nº de Barcos	TRB	%	Nº de barcos	TRB	%
EE.UU.	14	41584	56,7	11	31684	49,8
Italia	3	12459	17	3	12459	19,6
Canadá	3	11493	15,6	3	11493	18,1
G. Bretaña	1	7905	10,7	1	7905	12,5
	<u>21</u>	<u>73441</u>		<u>18</u>	<u>63541</u>	

Cuadro Nº 10

Clasificación por tipo de Barco y Tráfico

Tipo y tráfico	Al 31/12/1955			Al 31/12/1956		
	Nº	TRB	%	Nº	TRB	%
Carguero-Costero	9	29700	40,4	6	19800	31,2
Pasajero-Costero	6	23952	32,6	6	23952	37,7
Tanque-Costero	3	9630	13,1	3	9630	15,1
Tanque-ultramar	1	7.905	10,7	1	7.905	12,5
Tanque-fluvial	2	2254	3,2	2	2254	3,5
	<u>21</u>	<u>73441</u>		<u>3</u>	<u>63541</u>	

Cuadro Nº 11

Clasificación por tipo de propulsión

Tipo de propulsión	Al 31/12/1955			Al 31/12/1956		
	Nº de barcos	TRB	%	Nº barcos	TRB	%
Diesel	20	65536	89,3	17	55636	87,5
Turbinas	1	7905	10,7	1	7905	12,5

Cuadro Nº 12

Clasificación según la velocidad de servicio

Velocidad(x)	Al 31/12/1955			Al 31/12/1956		
	Nº barcos	TRB	%	Nº barcos	TRB	%
11	9	29700	40,4	6	19800	31,2
15	6	23952	32,6	6	23952	37,7
10	3	9630	13,1	3	9630	15,1
18	1	7905	10,7	1	7905	12,5
8	2	2254	3,2	2	2254	3,5

(x) En nudos por hora

De todos los cuadros anteriores deducimos lo siguiente con respecto a la flota del Comando de Transportes Navales;

1ª) Es relativamente moderna, los buques más viejos datan de 1944.

2ª) Ha sido construida casi la mitad en Estados Unidos (49,8 %), el resto (50,2 %) se distribuye entre Italia, Canadá y Gran Bretaña, en ese orden.

3ª) Tiene predominio de buques de tráfico costero, el "Punta Médanos" es el único de ultramar. Dentro del tráfico costero, los barcos de pasajeros superan por poco margen a los cargueros. Al 31 de diciembre de 1955, estos últimos superaban a aquellos, ya que la flota contaba con los tres BDT que durante 1956, fueron retirados de la misma por causas ya enunciadas.

4ª) Está compuesta por buques con motores diesel, con excepción del "Punta Médanos", que poseen turbinas.

5ª) Tiene una velocidad promedio de 12,22 nudos, resultante de dividir 220 (suma de las velocidades de servicio de cada

uno de los buques) por 18 (total de buques).

Veamos ahora la posición que ocupa el Comando de Transportes Navales, en la nómina de todos los armadores argentinos que poseen barcos de 1000 toneladas de registro bruto y en actividad y autopropulsión al 31/12/56.

Cuadro Nº 13 (1)

<u>Armadores</u>	<u>Unidades</u>	<u>T.R B</u>	<u>T P B</u>	<u>% s/T R G</u>
Y.P.F.	30	248541	344837	25,3
F.A.N.U.	31	235561	267342	23,9
F.M. del Estado	29	169327	221490	17,2
C. de T. Navales	18	63541	58719	6,5
F.A.N.F.	20	36532	24414	3,7
A.T.F.	13	14463	15516	1,5
F.C.N.G.Urq.	5	9479	5980	1
Comb.Sólidos	<u>2</u>	<u>6660</u>	<u>6800</u>	<u>0,7</u>
Parciales	148	784044	945098	79,8
<u>Particulares</u>				
Cía.Arg. de Pesca	4	25348	34756	2,7
Cía.Gral.Comb.S.A.	2	20598	30217	2,1
Noulmar S.A.	8	19828	25769	2
Cía.Nav. y Com.S.A.	4	13200	18200	1,3
E.M.S.A.	2	12919	18834	1,3
S.A.Imp.y Exp.Patag.	4	12391	15025	1,1
Otros armadores	<u>28</u>	<u>94734</u>	<u>142801</u>	<u>9,7</u>
Parciales	52	199018	129368	20,2
Total	200	983062	1217267	100

(1) "La Marina Mercante Argentina en cifras". Publicación del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina, Bs.As.

Buque adecuado para navegar en la Costa Sud

En varias oportunidades, en este trabajo, se ha hablado de la necesidad de adquirir buques adecuados para navegar en la Costa Sud. Sabemos que los puertos patagónicos carecen de obras portuarias, por cuyo motivo no son "puertos" en sentido estricto. El servicio de un buque común, para actuar en los puertos habilitados de la Patagonia, tiene que operar de la siguiente manera:

1º) usando sus guinches y plumas, transbordando sus cargas a lanchones en medio de la ría;

2º) una vez cargados los lanchones se desplazan con pleamar hacia la costa en espera de la bajamar y, entonces, por medio de planchadas pasan su carga a tierra con evidente riesgo para la mercadería.

El General Sarobe, en su libro "La Patagonia y sus problemas" dice al respecto: "los vapores utilizados hoy (corría el año 1933) en esa navegación, tienen las más diferentes y opuestas características y, en su conjunto, comprendidos los buques de las compañías grandes y pequeñas y los barcos aislados, se podrá formar todo un museo naval. El empleo de buques inapropiados por su elevado tonelaje y su sistema de propulsión inadecuado, sin condiciones de adaptación a las particularidades de la navegación en aquellas costas, conspira contra la economía en la explotación, el buen empleo del material y, en general, contra el eficiente funcionamiento del servicio. Así ocurre, por ejemplo, con los barcos de las actuales empresas de navegación al sur, las cuales bajo el influjo de la prosperidad originada por los altos precios

de los frutos, después de la gran guerra (1914-1918), adquirieron unidades de elevado tonelaje, para destinarlas a la navegación a la Patagonia. Tales buques -como el "Comodoro Rivadavia" (1) de 8.500 toneladas y el "José Menéndez" de 7.500 toneladas- son de una excesiva capacidad, un exagerado calado (entre 24 y 25 pies) poco adecuados para moverse en lugares de acceso donde no existe un buen balizamiento y faltan obras portuarias que faciliten la maniobra. La propulsión de estos buques, es a vapor, es decir, de menor potencia y economía que con el sistema de motores diesel. La máquina diesel está siempre lista, la puesta en marcha es cuestión de algunos segundos y no consume combustible mientras está parada. Además, para estos buques se podrá utilizar combustible nacional".

La clara explicación que antecede, nos lleva a analizar cuál sería el buque ideal para la Patagonia. Fué estudiado y descrito por el Ministerio de Marina, de cuyas características nos impone el General Sarobe en su ya citado libro. En efecto, la División Transportes consideraba la conveniencia de la utilización de buques adecuados desde tres puntos de vista:

- a) adaptación a las condiciones marítimas del litoral;
- b) asegurar un rendimiento razonable al capital invertido;
- c) facilidades para el transporte de pasajeros y carga.

Las características de ese buque "ideal" eran las siguientes; 2.500 a 4.000 toneladas de desplazamiento cargado, 85 metros

(1) Hoy: "Río Santa Cruz" de la Flota Mercante del Estado.

de eslora, 11 a 12 metros de manga, 16 a 18 pies de calado máximo, 1.300 a 1.500 toneladas de capacidad de carga, propulsión mediante 2 hélices, motores diesel y con una velocidad de 10 a 12 millas.

Pero, ni la División de Transportes Navales del Ministerio de Marina, que estudió y describió las características del "buque ideal" para la Patagonia, ni el General Sarobe imaginaron, hace 25 años, que la arquitectura naval iba a crear, impulsada por las necesidades de la guerra, un tipo de buque que, además de las características patagónicas señaladas, cumpliera el más difícil de los requisitos: el de poder varar y abrir una puerta a proa desde donde estuviera en condiciones de desembarcar en la paz e en la guerra, vehículos motorizados y carga extrapesada, sin utilizar muelles ni instalaciones portuarias de ninguna otra clase.

Después de la segunda guerra mundial, el Ministerio de Marina adquirió varios buques del tipo L.S.T. que habían sido utilizados para el desembarco de tanques. Son designados con los nombres de B.D.T. (buque desembarco de tanques) y han prestado un importante servicio a la Marina de Guerra y sobre todo a Transportes Navales en sus servicios al sur.

Estos B.D.T. cumplen con bastante acierto los requisitos del buque ideal para la Patagonia. Tienen 101 metros de eslora, 15 metros de manga y 9 metros de puntal. Su calado máximo en el centro es de 16 pies. Su tonelaje de porte bruto es de 3900 y el de registro bruto de 3.300.- Debido a su construcción longitudinal, son verdaderos varadores y poseen doble puerta estanco. Tienen

palos, plumas y guinches eléctricos, que les permiten gran rapidez en las maniobras de carga y descarga, aún en los puertos carentes de muelles. La capacidad de cubierta es enorme en relación con el tamaño del barco.

Por el hecho de tener que varar, poseen casco plano y reforzado. Las máquinas están a popa, de este modo queda espacio para una enorme bodega que se extiende hasta la proa, que permite transportar lana en grandes cantidades, camiones de gran tonelaje, vagones de ferrocarril, tubos de supergás de Y.P.F. Poseen innumerables compartimientos estancos con capacidad superior a 1500 toneladas para líquidos, los cuales protegen, como en un cofre, a sus amplias y cómodas bodegas. Tienen doble hélice y doble timón, lo que facilita enormemente las maniobras. A popa está colocada un ancla que permite realizar con mayor eficacia las operaciones de encallar y desencallar. En las bandas tienen adheridos tacos de madera para protegerlas de los fuertes bandazos que muchas veces se producen contra los muelles como consecuencia del viento o de las condiciones del mar.

Ahora bien, sin desconocer las cualidades de los buques tipo LST (BDT) para la navegación de la Costa Sud, hay que manifestar que los mismos tienen el inconveniente de que para varar, es necesario conocer perfectamente las playas, ya que muchas veces, desniveles desconocidos o cambios que se producen en las mismas, hacen que el casco no se apoye en suelo firme en toda su extensión, produciéndose por consiguiente el resentimiento gradual de la estructura del mismo.

La Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia, hizo construir en el astillero Astarsa, de San Fernando, el buque costero "Atlántico", para destinarlo a la Costa Sud. Es este barco que reúne las mejores condiciones para ese tipo de navegación, aún es superior a los BDT. Las características principales del mismo son:

Eslora total.	: 73,55 mts.
Eslora en la flotación con calado de 4,20 mts.	: 67,75 "
Manga moldeada fuera de cuadernas . .	: 11,60 "
Puntal al costado de la cubierta sup. :	6,80 "
Puntal al costado de la cubierta principal	: 4,55
Altura del contrapunte (al costado) :	2,25
Francobordo con calado de 4,20 mts. :	0,35

Tiene un porte bruto de 1.320 toneladas y un registro bruto de 1.600 toneladas; su desplazamiento es de 2.220 toneladas con un calado medio de 4,20 mts. en agua de mar y en verano, con una capacidad de bodegas y entrepuente de 2.300 mts. cúbicos (volumen fardos) o 2.553 mts. cúbicos (volumen granos). Su velocidad alcanza a los 11 nudos.

Su forma y estructura ha sido muy estudiada debido a las exigencias especiales del servicio para el que se destinaría. Damos todos estos datos para ilustrar acerca de un barco, que si bien no pertenece al Comando de Transportes Navales, es el más apto técnica, y por ende económicamente, para la navegación en la Costa Sud.

Las líneas del casco fueron revisadas para aprovechar al máximo la potencia a instalar. El sistema de plumas, que tiene tanta importancia para la navegación a los puertos de la Patagonia y Tierra del Fuego, fué diseñado y de acuerdo a las exigencias de los armadores, para hacer así posible la carga y descarga directamente a playa. Ya hemos visto que los puertos del sur carecen en su mayoría de muelles y en su totalidad de guinches (desde Madryn al sud) que facilitan enormemente las operaciones de carga y descarga.

En la fabricación del "Atlántico" se utilizó en gran parte la prefabricación. Su construcción es del sistema transversal con bulárcamas y dos hileras de puntales del tipo a "superestructura completa", con dos cubiertas de acero. La superior es la de resistencia y la principal la de francobordo. El aparato motor y los alojamientos se encuentran a popa y las bodegas de carga a proa.

El casco está dividido en cinco compartimientos por mamparos estancos y tiene dos bodegas y un entrepuente para la carga.

En lo que respecta a la propulsión, se efectúa por dos motores diesel Atlas Polar.

El doble fondo, al igual que en los BDT, se extiende a todo lo largo del buque, desde el mamparo de colisión al de pique de popa y está limitado por una chapa marginal inclinada en correspondencia de las bodegas. Los compartimientos del doble fondo a proa sirven para agua de lastre, mientras que el combustible se lleva a popa en cuatro compartimientos del doble fondo.

Sobre la cubierta superior se encuentran; a popa, una escotilla para las cámaras frigoríficas y a popa dos escotillas principales de acceso al entrepuente. Sobre la cubierta principal se ubican las escotillas correspondientes a las bodegas 1 y 2. La escotilla Nº 1 tiene dos plumas de carga de 3,5 toneladas y una de 15 toneladas. La Nº 2 tiene dos de 3,5 toneladas. El buque cuenta con cuatro palos para las plumas.

Sabemos que para el tipo de navegación a que fué destinado, este buque, es necesario que el casco se encuentre convenientemente reforzado. Algunos detalles referentes a la construcción del mismo nos dan la pauta de las previsiones que se ahan tenido en cuenta en la misma. Por ejemplo, las costuras longitudinales de las chapas del casco fueron remachadas y las uniones transversales soldadas a tope, mientras que el forro se remachó sobre las cuadernas. Estas están construídas por ángulos de alas desiguales, siendo la distancia entre ellas de 630 milímetros y la distancia entre bulárcamas de 4 claras de cuadernas, desde el mamparo de popa de la sala de máquinas hasta el de colisión, a los efectos de facilitar la disposición de la carga, cosa que si bien en todos los casos tiene importancia, con mayor razón en la navegación a la Costa Sud, por sus características peculiares.

En cuanto a las plumas, sus características técnicas también tienen fundamental importancia para la carga y descarga en los puertos de la Costa Sud. Sus características han sido adaptadas previendo todas las dificultades que se presentan en el movimiento de la mercadería transportada, ya sea en playa, en muelle

o en lanchones. Las plumas de 3,5 toneladas pueden sobresalir del costado medio de la sección maestra, 6 metros, con una inclinación de 35 grados sobre la horizontal. La pluma de 15 toneladas permite un solo desbordamiento de 5 metros (1).

De la exposición que se ha hecho de las principales características del buque "Atlántico", se infiere que el mismo se acerca bastante al "buque ideal" para navegar en la Costa Sud. Podría ser un inconveniente lo reducido de su tamaño, que hace que la navegación se torne incómoda cuando lo sorprende alguna tormenta. Pero este cargo contra su "idealidad" o "adecuación" para la navegación sureña, es ínfimo si se lo compara con todos los detalles que lo hacen técnica y económicamente el buque más apto.

Después de haber hecho algunas consideraciones acerca del buque adecuado para navegar en la Costa Sud y de haber dado las principales características de los barcos que parecen ser los que más se acercan a ese tipo "ideal", haremos una clasificación de los mismos en cinco categorías. (2)

1º) Buques muy antiguos, de capacidad, estado y consumo excesivos y reducida velocidad. Son inapropiados para ese tráfico: por ejemplo, "Miramar", con 1065 TRB, "Lucho" con 1065 TRB, "Ultramar", con 2162 TRB, "Bajamar", con 1065 TRB, "Tajamar", con 2162 TRB, "José Menéndez", con 4441 TRB, "Argentino", con 2991 TRB.

(1) Todos los datos técnicos referentes al buque "Atlántico" han sido obtenidos de la Revista "Navitecnia", de Enero-Febrero 1954, T.VIII, Nº 1. Dicha publicación nos da una idea completa de las características del buque.

(2) Se entiende que son los barcos que navegan o han navegado a la Costa Sud con cierta regularidad.

2º) Buques menores, también inapropiados para la Costa Sud. Algunos de ellos suelen ser usados para varar, sin haber sido contruidos para esa maniobra; carecen de refuerzos y dobles fondos compensatorios; por ej.: "Lucho II", "Motomar".

3º) Cargueros tipo L.S.T.(BDT), son aceptables para esa navegación por sus peculiares características (ya enunciadas anteriormente): "Estrella Austral".

4º) Buques tipo "Lapataia" y "Bahía", de pasajeros, que si bien no reúnen todas las condiciones necesarias para ese tipo de navegación, su tonelaje, dimensiones, propulsión, velocidad, etc., los hacen buques relativamente aptos.

5º) Buque "Atlántico", único de ese tipo en nuestro país ya que ha sido construido para navegar a la Costa Sud. Nos hemos referido extensamente a sus características principales en páginas anteriores.

Las categorías 5ta., y 3ra. y 4ta., en ese orden, son las que más se acercan al buque adecuado para navegar en la Costa Sud. Hemos hecho esa clasificación para ilustrar acerca de la forma en que han sido y son tratados los servicios al Sud y para resaltar la conveniencia de la utilización de buques tipo "Atlántico" o tipo "L.S.T.", para que los resultados económicos de los armadores que realizan ese tipo de navegación sean satisfactorios. Por otra parte, con buques adecuados, la economía general de los territorios australes se sentirá tonificada, al ser realizados los servicios de transporte con regularidad y eficiencia. Con buques adecuados y en cantidad suficiente, se logrará coadyuvar al desarro-

llo del extraordinario potencial económico de la Patagonia y Tierra del Fuego.

Capítulo III

ACTIVIDAD COMERCIAL DE TRANSPORTES NAVALES

El Comando de Transportes Navales es un organismo de carácter militar subordinado al Comando de Operaciones Navales y tiene jurisdicción sobre todos aquellos buques auxiliares de la Marina de Guerra llamados transportes, es decir, buques de carga, pasajeros y petroleros que en caso de guerra se utilizarían para el transporte de tropas, víveres, municiones, material, combustible, etc.

Solo en los casos de períodos de adiestramiento de la flota, los transportes realizan una función eminentemente militar. Por lo tanto, sino fueran afectados a otro destino, se verían obligados a permanecer inactivos la mayor parte del año. Esto sería antieconómico, pues gravitaría sobre las finanzas del Estado y agravaría el problema de la escasez de bodegas, además de tener fuere de ejercitación a sus tripulantes. De ahí que el Comando de Transportes Navales realice funciones civiles o mercantes, manteniendo también un servicio regular de carga u pasajeros a todos los puertos de la Patagonia y Tierra del Fuego, desarrollando su actividad especialmente en las zonas que no cubren los servicios de las empresas privadas (1). Su acción de fomento se extiende

(1) En la actualidad tiene el Comando de Transportes Navales la casi exclusividad en el tráfico a la Costa Sud, pues sabemos que la mayoría de los armadores se fueron retirando y se dedicaron a tráficos más remunerativos.

al transporte de cargas de flete reducido, como el cemento destinado a la construcción del Dique Florentino Ameghino, que para las empresas particulares sería antieconómico realizar.

Anteriormente ocurría algo similar con el carbón de Río Turbio, cuyo embarque con destino a Buenos Aires se realiza por el puerto de Río Gallegos. Buques del Comando iniciaron este transporte (1) hasta que unidades adquiridas por el Ministerio de Industria se hicieron cargo del servicio. Actualmente los Transportes Navales conducen carbón embolsado desde Río Gallegos a otros puertos patagónicos, para el consumo local.

En algunas épocas del año existen necesidades de transporte de menor envergadura, pero notoriamente importantes para la economía regional. Tal el caso del pasto seco enfardado, con destino a Santa Cruz y Río Gallegos, destinado a la alimentación del ganado vacuno que no encuentra alimento natural, principalmente los animales de tambo, ya que por el alto costo de manutención del mismo, no resulta conveniente faenarlo. Otro tanto ocurre con los envases vacíos que hay que transportar del sud al norte, que generalmente no consiguen bodega en las empresas privadas, pues el Estado ha fijado fletes reducidos para los mismos, con el fin de favorecer al productor y al consumidor regionales. Es allí donde la acción de fomento del Comando de Transportes Navales representa mayor beneficio, al hacerse cargo de un servicio que nadie tiene interés en prestar.

(1) En realidad, el primer cargamento de carbón mineral de Río Turbio fué transportado en el carguero "Santa María" de Luján de Pérez Companc, que llegó a Buenos Aires, el 1 de octubre

La acción de Transportes Navales ha sido decisiva y altamente beneficiosa en la regulación de los fletes, aparte de la obra de fomento desarrollada. En general transporta todo tipo de carga: artículos manufacturados, víveres, lanas, cueros, caolín (1), guano, etc. Evita la competencia con las empresas privadas, si bien la misma no se produce por la escasez de bodegas. Los buques de pasajeros transportan sin cargo a los oficiales y personal de la Marina de Guerra en los viajes que realizan por razones de servicio, y extienden pasajes a civiles, sin más limitación que la capacidad de camarotes, a los precios vigentes por la tarifa oficial, llenando así una señalada necesidad, pues los buques de pasajeros particulares han sido totalmente radiados o retirados del servicio. A veces realizan cruceros, con clase de turismo, hasta los canales fueguinos y Ushuaia, cumpliendo una efectiva obra de divulgación y conocimiento de nuestros territorios australes. En oportunidad de realizarse las campañas antárticas algunos de los buques de pasajeros se destinan a tareas oceanográficas y de estudios generales, mientras que los buques-tanque cubren las necesidades de transporte de combustible elaborado a los puertos patagónicos y fueguinos complementando la acción de la flota de Y. P.F., aparte de emplearse para el reaprovisionamiento de combustible para buques, aviones y unidades motorizadas. Los barcos del

de 1948. Al decir que, "buques del Comando iniciaron este transporte", se entiende que lo hicieron en forma continua, ya que Pérez Compans no se mantuvo en ese tipo de transporte en manera tal que podamos decir que inició con regularidad la conducción de carbón mineral de Río Turbio.

(1) El transporte de caolín desde San Julián es muy remunerativo, pero no se puede afirmar que sea un cargamento típico de la Costa Sud. Se realizan cargamentos con cierta frecuencia y se calcula que una carga completa de caolín deja una utilidad ne-

Comando de Transportes Navales colaboran también con Gas del Estado, realizando el transporte de tubos de gas envasado desde Puerto Percy, en el estrecho de Magallanes, y Comodoro Rivadavia.

El Comando de Transportes Navales, para enjugar el déficit de sus operaciones militares, realiza fletes a puertos extranjeros con cargas líquidas o sólidas de alto rendimiento. La acción del Comando es positiva, aún en su fase económica, si tenemos en cuenta que a pesar de las tareas de índole militar que desarrolla y del servicio de fomento de la Costa Sud, cierra sus balances sin pérdidas. La mayoría de los transportes se hallan tripulados por personal civil egreado de la Escuela Nacional de Náutica, con el que el Comando respeta todos los convenios laborales en vigencia.

Pasaremos ahora, a analizar el aspecto estadístico de la actividad comercial de Transportes Navales. En primer término, se considerarán las series estadísticas referentes a ingresos por fletes y pasajes y luego el volumen físico transportado. Se analizará detenidamente la evolución que ha sufrido dicha actividad en los últimos años, teniendo en cuenta los números índices y tomando como base a 1952. Una vez estudiada la progresión de los ingresos y del volumen físico transportado, es decir, el aspecto evolutivo, pasaremos a considerar la forma en que se ha distribuido dicha actividad, teniendo en cuenta los lugares a donde se efectúa el transporte. De los cuadros que siguen se sacan conclusiones interesantes, que nos dan una idea bastante aproximada de las características al armador de más de un millón de pesos. Es de los pocos artículos de la Patagonia, cuyo transporte da ganancias.

cas de la acción mercante del Comando de Transportes Navales.

Se puede afirmar categóricamente que el desarrollo de su actividad comercial ha sido considerable en los últimos cinco años.

En efecto, el cuadro No 14 que indica el resumen general del producido de fletes y pasajes, nos demuestra el progresivo aumento de las entradas. Utilizando los números índices, surge claramente que el producido total en 1956, es de casi cinco veces superior al de 1952.

A continuación se insertan las series estadísticas que nos muestran el aspecto financiero de la actividad comercial de Transportes Navales y su evolución en los últimos cinco años.

Cuadro No 14

Ingresos por fletes y pasajes (1)

<u>Años</u>	<u>En miles de m\$</u>	<u>Nos. índices</u>
1952	24.365,0	100
1953	39.598,0	162,5
1954	57.404,40	235,6
1955	85.734,9	351,8
1956	117.660,8	482,6

(1) En el año 1951, los ingresos totales fueron de m\$ 16.596,500; si tomáramos en cuenta esta suma con respecto a la de 1956, los ingresos han aumentado en 7,18 veces.

Cuadro Nº 15

Ingresos por fletes

<u>Años</u>	<u>En miles de m\$</u>	<u>Nos. índices</u>
1952	22.797,0	100
1953	37.148,0	162,9
1954	54.872,0	240,6
1955	83.207,0	364,9
1956	114.900,0	504,0

Cuadro Nº 16

Ingresos por fletes entre Puertos Nacionales

<u>Años</u>	<u>Costa</u>		<u>Puertos fluviales</u>		<u>Totales</u>	
	<u>Miles m\$</u>	<u>Nos. Ind.</u>	<u>Miles de m\$</u>	<u>Nos. Ind.</u>	<u>Miles m\$</u>	<u>Nos.</u>
1952	8.600,0	10	3.697,0	100	12.297,0	100
1953	16.521,0	192,1	4.166,0	112,6	20.687,0	168
1954	19.525,0	227,0	7.147,0	193,3	26.672,0	216
1955	27.962,0	325,1	7.836,0	211,1	35.798,0	291
1956	37.270,0	432,6	11.130,0	301,0	48.400,0	393

Cuadro Nº 17

Ingresos por fletes de carácter internacional

<u>Años</u>	<u>Miles de m\$</u>	<u>Nos. Indices</u>
1952	10.500,0	100
1953	16.461,0	156,7
1954	28.200,0	268,5
1955	47.409,0	451,5
1956	66.500,0	633,3

Quadro Nº 18

Ingresos por pasajes

<u>Años</u>	<u>En miles m\$</u>	<u>Nos. Indices</u>
1952	1.568,0	100
1953	2.450,0	155,9
1954	2.532,4	161,5
1955	2.527,9	161,2
1956	2.760,8	175,9

Quadro Nº 19

Ingresos por pasajes a la Costa Sud

<u>Años</u>	<u>En miles m\$</u>	<u>Nos. indices</u>
1952	1.068,0	100
1953	1.855,0	173,6
1954	1.759,0	164,7
1955	2.164,0	202,6
1956	1.796,0	168,1

Quadro Nº 20

Ingresos por pasajes de carácter internacional

<u>Años</u>	<u>En miles m\$</u>	<u>Nos. indices</u>
1952	500,0	100
1953	595,0	119
1954	773,4	154,6
1955	363,9	72,7
1956	984,8	192,9

De los cuadros transcriptos anteriormente, se infiere lo siguiente;

1) Que los ingresos totales del servicio de Transportes Navales han aumentado en forma elocuente a partir de la consolidación de su flota a partir de 1948, en que comenzaron a incorporarse modernas unidades, hasta 1951, en que llegó al punto culminante de su desarrollo. En ese año se produjeron m\$ⁿ 16.496.494,13 (no figura en el cuadro Nº 1) que en 1956 fueron m\$ⁿ 117.660.800.-, exactamente 7,18 veces mayor que en 1951.

2) Que los ingresos por fletes también aumentaron considerablemente, casi en la misma proporción que el producido total (fletes y pasajes). Estos aumentos tienen más o menos la misma intensidad debido a que la carga transportada (fletes) tiene una importancia relativa mucho mayor que el pasaje transportado. En el cuadro Nº 14 el aumento va de 100 a 482,6 y en el Nº 15, de 100 a 104 (siempre se toman en cuenta los años 1952 a 1956).

3) En lo que respecta a la carga conducida entre puertos nacionales, comparando las cifras del cuadro Nº 16, notamos que su producido se ha incrementado relativamente menos que el de los fletes de carácter internacional (Cuadro Nº 17). En efecto, los fletes entre puertos nacionales van de 100 en 1952, a 393,5 en 1956 y en los fletes internacionales de 100 en 1952, a 633,33 en 1956. Esto no se debe a que las cargas transportadas entre puertos nacionales (más propiamente a la Costa Sud, en que la relación va de 100 de 1952 a 432,6 en 1956) hayan disminuido en rela-

ción con la de carácter internacional. La razón está, en primer término, en la modificación de los tipos de cambio para fletes y pasajes, operada en octubre de 1955, que permitió a los armadores argentinos la venta de las divisas adquiridas por sus tráficos internacionales, en el mercado libre, que oscilaba en los m\$ⁿ 40.- por dólar (este tema se trata más detalladamente en las consideraciones que se hacen con respecto al Cuadro N° 25), y en segundo término, en que las tarifas para cargas, pasajeros y encomiendas para el cabotaje marítimo a la Costa Sud, son uniformes y obligatorias lo mismo que las tarifas para el transporte de combustible livianos por vía fluvial. Por otra parte, los fletes de carácter internacional se encuentran sujetos al libre juego de la oferta y la demanda, lo que facilita el aumento de los ingresos.

De ahí entonces que el Cuadro N° 16 comparándolo con el N° 17, de la impresión de haberse prestado más atención al transporte internacional que al de la Costa Sud. Más adelante se demuestra lo contrario, teniendo en cuenta cifras estadísticas de ingresos y de cargas transportadas.

4) En el ámbito nacional, el producido de fletes a la Costa Sud es mayor que el de los fluviales y el aumento relativo total entre puertos nacionales también es mayor.

5) Pasando al pasaje transportado, su producido también ha aumentado en los últimos cinco años, aunque no en la misma proporción que el de los fletes (ver cuadro N° 18). Es interesante consignar que el producido de pasajes a la Costa Sud, en 1951, fué

de m\$ n 270.000.- (suma que no figura en el Cuadro N° 5); si tomamos en consideración esta última (año 1951) y la relacionamos con los m\$ n 2.164.000.- de 1955 y los m\$ n 1.796.000.- de 1956, los coeficientes de aumento serían de 7,98 veces y 6,63 veces respectivamente. Al tomar como base el año 1952, los aumentos relativos son mucho menores; esto se debe al gran incremento que tienen los ingresos por fletes a la Costa Sud entre los años 1951 y 1952 (de m\$ n 270.000.- a m\$ n 1.068.000.-) en que se cuadruplican.

Las series estadísticas transcriptas anteriormente nos han revelado el aspecto financiero de la actividad comercial de Transportes Navales.

Pasaremos a considerar ahora, lo referente a la magnitud física de las cargas transportadas (ver Cuadro N° 21). Tendremos así, una visión más acabada de esa actividad.

Como en el caso de las series relativas a los ingresos por fletes y pasajes, se toman en cuenta los números índices que permiten demostrar más claramente la evolución que han experimentado las cargas transportadas desde 1952 a 1956.

Cuadro N° 21

Cargas transportadas por transportes navales (1)

Años	<u>Entre puertos Nac.</u>			<u>Internacional</u>				<u>Total gener</u>
	<u>C. Sud</u>	<u>Fluv.</u>	<u>Total</u>	<u>Export.</u>	<u>Import.</u>	<u>Intern.</u>	<u>Total</u>	
1952	58,7	90,1	148,8	7,7	40,8	-	48,1	196,9
1953	106,0	64,9	170,9	49,1	34,9	4,3	88,3	259,2
1954	107,6	115,3	222,9	48,6	45,4	45,1	139,1	362,0
1955	148,0	129,0	277,0	138,8	191,4	41,5	371,7	648,7
1956	177,0	157,0	234,0	27,2	60,4	46,2	123,8	467,8

En miles de toneladas.

Cuadro Nº 22

Cargas transportadas por Transportes Navales (2)

<u>Años</u>	<u>Totales</u>	<u>Números índices</u>
1952	196,9	100
1953	259,2	131,7
1954	362,0	183,8
1955	648,7	329,4
1956	467,8	237,6

En miles de toneladas

Cuadro Nº 23

Cargas transportadas por Transportes Navales entre puertos nacionales

<u>Años</u>	<u>Costa Sur</u>		<u>Fluvial</u>		<u>Total</u>	
	<u>Miles de toneladas</u>	<u>Números índices</u>	<u>Miles de toneladas</u>	<u>Números índices</u>	<u>Miles de toneladas</u>	<u>Números índices</u>
1952	58,7	100	90,1	100	148,8	100
1953	106,0	180,6	64,9	72	170,9	114,8
1954	107,6	183,3	115,3	128	222,9	149,8
1955	148,0	252,2	129,0	143,2	277	186,2
1956	177,0	301,5	157,0	174,2	334	224,5

-
- (1) Datos obtenidos de la revista "Marina", Nº 248, Marzo 1957, pág. 36. (Cuadro 21)
- (2) Los datos se separan del cuadro Nº 21, para cotejarlos con los números índices y para facilitar el estudio de las cifras.

Cuadro Nº 24

Cargas transportadas por Transportes Navales de carácter interna-
cional

<u>Años</u>	<u>Totales en mi-</u> <u>les de tonelad.</u>	<u>Números</u> <u>índices</u>
1952	48,1	100
1953	88,3	183,6
1954	139,4	289,1
1955	371,7	772,8
1956	123,8	257,4

Los tres cuadros anteriores se refieren a los miles de toneladas transportadas y de su análisis surgen conclusiones muy interesantes al combinarlas con las estadísticas referentes a los ingresos por fletes. He aquí las mismas:

1) En el año 1956, el volumen de carga transportada con respecto a 1952 aumentó 2,37 veces, en tanto que el ingreso por fletes de esa misma carga aumentó 5,04 veces. A primera vista significaría que se ha producido un aumento en el precio de los fletes de la carga conducida; además, sabemos que las tarifas a la Costa Sud se mantuvieron uniformes y sin variaciones de importancia entre 1951 y 1956, por lo tanto debe de existir alguna causa que justifique ese considerable aumento en el precio de los fletes. La causa está en que a partir de octubre de 1955 los fletes internacionales se comenzaron a liquidar por el mercado libre de cambios (más adelante se trata esto con más detenimiento). Vemos

pues, que ese mayor aumento de los ingresos respecto de las cargas no ha podido provenir del tráfico con la Patagonia, sino del internacional.

2) El cuadro Nº 23, nos demuestra claramente la atención prestada por Transportes Navales a la conducción de cargas a la Costa Sud. El incremento relativo en el período 1952-1956, es de 3,01, mayor que el incremento de cargas entre puertos fluviales que llega a 1,74 y el de cargas internacionales que es de 2,57. Por otra parte, los ingresos de la carga transportada a la Costa Sud van de 1 en 1952 a 4,32 en 1956, en cambio, la carga internacional en lo referente a los ingresos producidos por la misma, van de 1 a 6,33 en el mismo período.

Estas consideraciones se verán con más claridad si refundimos en un mismo cuadro los números índices de ingresos y de los miles de toneladas transportadas, ya sean de carácter total, internacional, entre puertos nacionales y dentro de éstos: entre puertos fluviales y a la Costa Sud.

Cuadro Nº 25

Números índices de ingresos y de cargas transportadas

Años	Total		Internac.		Ptos. Nac.		Ptos. fluv.		Costa Sud	
	m\$	ton.	m\$	ton.	m\$	ton.	m\$	ton.	m\$	ton.
1952	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1953	162,9	131,7	156,7	183,6	168,2	114,8	112,6	72	192,1	180,6
1954	240,6	183,8	268,5	289,1	216,8	149,8	193,9	128	227	183,3
1955	364,9	329,4	451,5	772,8	291,1	186,1	211,1	143,2	325,1	252,2
1956	504	237,6	633,3	257,4	393,5	224,5	301	174,2	482,6	301,5

En el cuadro anterior se observa en las columnas referentes al comercio internacional (años 1955 y 1956) una aparente contradicción. En efecto, en 1955 los ingresos aumentan 4,51 veces con respecto a 1952 y el volumen físico transportado 7,73 veces; en 1956 los ingresos aumentaron 6,33 veces, también con respecto a 1952, y el volumen físico en solo 2,57 veces. La razón de tal "contradicción" está en la modificación de los tipos de cambios para fletes y pasajes operada en octubre de 1955, que permitió a los armadores argentinos la venta de las divisas percibidas por sus tráficos internacionales, en el mercado libre, que oscilaba en los m\$ñ 40.- por dólar, excepto en el caso de los tráficos con países limítrofes, en que el tipo de cambio en m\$ñ 18.- por dólar hasta que por circulares Nos. 2697 y 2698, del Banco Central, del 26 de noviembre de 1956 (un año después de la liberación de los fletes por tráficos internacionales), los fletes recaudados en el exterior por buques y aeronaves de matrícula argentina en el transporte de productos nacionales que se exportan al Brasil o Paraguay o mercaderías brasileñas o paraguayas que se introduzcan en la Argentina, se comenzaron a liquidar por el mercado libre de cambios. Quiere decir, que a pesar de la gran reducción de las cargas transportadas en el tráfico internacional durante el año 1956, los ingresos aumentaron extraordinariamente debido a las citadas disposiciones del Banco Central que permitieron la recapitalización de nuestros armadores oficiales y privados (1)

(1) Ver "La Marina Mercante Argentina de ultramar". Aurelio González Climent, Buenos Aires, 1956.

Todas las series estadísticas anteriores están expresada en sentido dinámico. Los números índices tomando el año 1952, como base, nos dan una idea acabada de la evolución de la actividad comercial de Transportes Navales, tanto en el aspecto financiero como en la magnitud física de la carga transportada.

A continuación se dispondrán los datos en estudio de tal forma que permiten darnos una idea en sentido estático y horizontal de dicha actividad comercial, mostrándonos porcentajes de importancia, ya sea considerando los ingresos o las toneladas transportadas.

Cuadro Nº 26

Comparación de ingresos por fletes entre puertos nacionales y de carácter internacional

Años	Entre puertos nacionales			Internacional
	Costa Sud	Fluviales	Total	
1952	37,7	16,3	54	46
1953	44,5	11,2	55,7	44,3
1954	35,6	13	48,6	51,4
1955	33,6	9,4	43	57
1956	32,4	9,7	42,1	57,9

Cuadro Nº 27

Comparación de cargas transportadas entre puertos nacionales
y de carácter internacional

<u>Años</u>	<u>Entre puertos nacionales</u>			<u>Internacional</u>
	<u>Costa Sud</u>	<u>Fluviales</u>	<u>Total</u>	
	<u>%</u>	<u>%</u>	<u>%</u>	<u>%</u>
1952	29,9	45,7	75,6	24,4
1953	40,9	25	65,9	34,1
1954	29,7	31,9	61,6	38,4
1955	22,8	19,9	42,7	57,3
1956	37,8	33,6	71,4	28,6

Cuadro Nº 28

Comparación de ingresos por fletes entre la Costa Sud y
Puertos fluviales

<u>Años</u>	<u>Costa Sud</u>	<u>Puertos fluviales</u>
1952	69,1	30,9
1953	79,5	20,5
1954	73,2	26,8
1955	78,1	21,9
1956	77	23

Cuadro Nº 29

Comparación de cargas transportadas entre la Costa Sud y puertos fluviales

<u>Años</u>	<u>Costa Sud</u>	<u>Puertos fluviales</u>
1952	39,2	60,5
1953	62,1	37,9
1954	48,3	51,7
1955	53,5	46,5
1956	53	47

El cuadro Nº 26, nos demuestra claramente que en lo que se refiere a los ingresos por fletes, los mismos se han dividido casi en la misma proporción entre cargas nacionales e internacionales. El siguiente cuadro referente al promedio de los porcentajes del cuadro Nº 26, refleja con más exactitud tal hecho.

Cuadro Nº 30

Promedio de los porcentajes del período 1952-1956, de los ingresos por fletes entre puertos nacionales y extranjeros

<u>Período</u>	<u>Entre puertos nacionales</u>			<u>Internacional</u>
	<u>Costa Sud</u>	<u>Fluviales</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
	<u>%</u>	<u>%</u>	<u>%</u>	
1952-1956	36,7	11,9	48,6	51,4

Hay una pequeña ventaja para los ingresos por fletes internacionales. Ahora bien, el cuadro referente a los promedios de los porcentajes de los miles de toneladas transportadas (cuadro Nº 31), refirma lo dicho anteriormente con respecto a las tarifas uniformes y obligatorias para la Costa Sud y lo mismo consideran-

do a las tarifas para el transporte fluvial de combustibles livianos que también son obligatorias y fijadas por el Ministerio de Transportes. Este hecho hace que las cifras referentes a ingresos entre puertos nacionales se vean disminuidas en comparación con los obtenidos en el tráfico con el exterior. Por otra parte, este tráfico en lo relativo a ingresos se vió favorecido por las ya citadas disposiciones cambiarias de 1955 y 1956. Hay que establecer también, que antes de esas disposiciones de tanta importancia para los armadores argentinos, se pudieron realizar contratos de fletamento bastante ventajosos aprovechando la ley de la oferta y de la demanda, principio económico que no pudo ni puede aplicarse en los fletamentos entre puertos nacionales.

Cuadro Nº 31

Promedio de los porcentajes del período 1952-1956 de las transportadas entre puertos nacionales y extranjeros

Período	Entre puertos nacionales			Internacional
	Costa	Sud	Fluviales	
	%	%	%	%
1952-1956	32,2		31,2	63,3
				36,7

Transportándose a puertos extranjeros un 36,7 % del total del volumen físico, se obtuvo por fletes, el 51,4 % de los ingresos.

Si nos referimos ahora exclusivamente a puertos nacionales veremos en los cuadros Nos. 32 y 33, que no obstante estar las cargas transportadas divididas casi en la misma proporción, más de las tres cuartas partes de los ingresos por fletes de esa car-

ga pertenecen a puertos de la Costa Sud.

Cuadro Nº 32

Promedio de los porcentajes en el periodo 1952-1956 de los ingresos por fletes a la Costa Sud y puertos fluviales

<u>Periodo</u>	<u>Costa Sud</u>	<u>Puertos fluviales</u>
1952-1956	75,4 %	24,6 %

Cuadro Nº 33

Promedio de los porcentajes en el periodo 1952-1956 de las cargas transportadas a la Costa Sud y puertos fluviales

<u>Periodo</u>	<u>Costa Sud</u>	<u>Puertos fluviales</u>
1952-1956	51,3	48,7

Después de obtenerse varias conclusiones acerca de la forma en que la actividad comercial del actual Comando de Transportes Navales se ha desarrollado, resumiendo y tomando en cuenta todos los cuadros anteriores, podemos decir a título de conclusión final:

A) En lo que respecta a evolución de la actividad comercial;

1) Los fletes por transportes al exterior superan a los obtenidos entre puertos nacionales.

2) Las toneladas transportadas al exterior superan a las transportadas entre puertos nacionales, pero hay que tener en cuenta la salvedad hecha en el punto que sigue.

3) Si consideramos el volumen físico de lo transportado

a la Costa Sud, independientemente de los puertos fluviales, es evidente que dicho transporte a la Patagonia y Tierra del Fuego, es el que con mayor intensidad se ha desarrollado, aún considerando el de carácter internacional.

4) Los ingresos por fletes y las toneladas transportadas entre puertos fluviales son los que han progresado con menos intensidad.

B) En lo que respecta a la distribución de la actividad comercial:

1) Si bien existe equilibrio, los ingresos obtenidos por fletes de carácter internacional son superiores a los obtenidos entre puertos nacionales.

2) El volumen físico de los transportados entre puertos nacionales supera con amplitud a lo transportado al exterior; sin embargo, este último es superior a lo transportado a la Costa Sud y a los puertos fluviales separadamente.

3) En materia de puertos nacionales, aunque existe equilibrio en el volumen físico conducido, más del 75 % de los fletes provienen de cargas transportadas a la Costa Sud.

En cuanto a la participación de los barcos del Comandante de Transportes Navales en el comercio exterior argentino, la misma ha adquirido cierta significación si tomamos en cuenta solamente todos los barcos de la Marina Mercante Argentina que han participado en ese comercio. Si consideramos lo transportado por todos los barcos, ya sean argentinos o extranjeros, lógicamente los por

centajes de participación tienen que ser mucho menores.

Cuadro Nº 34

Porcientos transportados por los barcos de transportes
navales dentro de lo correspondiente a todos los barcos
de la Marina Mercante Argentina y dentro del comercio
exterior argentino transportado por barcos

Años	S/Lo transportado por barcos Argent.			S/Lo transp. por barcos		
	Importac.	Exportac.	Total	Import.	Export.	Total
1952	1,5	1,1	1,4	0,4	0,3	0,3
1953	1,5	3,2	2,2	0,4	0,7	0,5
1954	2,2	3,5	2,7	0,4	0,5	0,5
1955	9,5	7,2	8,3	1,6	2,0	1,7
1956	2,5	2	2,3	0,5	0,4	0,4

También es de interés establecer los porcentajes entre ingresos por fletes y por pasajes en los últimos cinco años. Evidentemente, de los Cuadros Nos. 15 y 18, se deduce que la actividad comercial del Comando de Transportes Navales, se refiere casi exclusivamente a cargas, el Cuadro Nº 35 lo demuestra.

Cuadro Nº 35

Comparación entre ingresos por fletes y por pasajes

<u>años</u>	<u>Fletes</u>	<u>Pasajes</u>
1952	95,5	4,5
1953	95,2	4,8
1954	95,5	4,5
1955	97	3
1956	97,5	2,5

El promedio desde 1952 a 1956, es el siguiente:

fletes : 96,15 %

pasajes : 3,85 %

Ahora bien, cómo se realiza la actividad mercante de los buques del Comando de Transportes Navales?

En lo que se refiere a los buques-tanque, el "Punta Rasa" ha sido arrendado en forma permanente a Y.P.F., el "Punta Cigüeña" es utilizado por el Comando pero en algunas ocasiones es arrendado a Y.P.F.; ambos realizan transporte fluvial de combustibles livianos, siendo los puertos que más visitan: Concepción del Uruguay, San Lorenzo, Santa Fé y lógicamente, el puerto de La Plata. El "Punta Ninfas", el "Punta Loyola" y el "Punta Delgada", aunque no en forma regular, trabajan para Y.P.F.; así igual que los dos primeros realizan viajes en nuestros principales ríos y tocan los mismos puertos con excepción de Concepción del Uruguay. El mayor de los buques-tanque, el "Punta Médanos" está destinado a viajes al exterior, ya sea a Curacao o Nueva Orleans; su capacidad de bodegas es aprovechada al máximo; en los viajes de ida transporta cereales y de vuelta transporta combustibles líquidos y lubricantes; también en algunas oportunidades ha llevado cereales a Europa.

En cuanto a los tres buques tipo Lapataia, cubren el tráfico con los puertos del sud del Brasil, llevando preferentemente trigo desde Quequén y Rosario y trayendo frutas y madera en los viajes de regreso. Al mismo tiempo y para aprovechar la capa

idad de pasajes, realiza viajes de turismo organizados por las principales agencias del ramo. Lógicamente que la finalidad principal es el transporte de carga, por lo tanto, el turismo se encuentra supeditado al movimiento de la misma. También realizan viajes a la Costa Sud.

El "Bahía Buen Suceso" ha sido afectado en los últimos años al servicio de la Costa Sud, pero en algunas ocasiones también realiza viajes a Brasil. El "Bahía Aguirre" colabora en las campañas anuales en nuestro sector antártico en las tareas de apoyo de la flota de mar de la Marina de Guerra y en algunas ocasiones viaja al exterior. Ya hemos dicho que el "Bahía Thetis" es utilizado para viajes de instrucción.

El "BDT 7" y el "BDT 11" son utilizados en la línea al Brasil; ya hemos dicho que les han sido soldadas sus respectivas proas por no necesitar ese tipo de tráfico la utilización de las puertas que dicho tipo de barcos tienen a proa. En cambio, el "BDT 2", el "BDT 3", el "BDT 5" y el "BDT 14" están afectados al servicio de la Costa Sud. El "BDT 13", después del accidente que sufrió en 1953 en Río Grande, y luego de haber sido utilizado como buque-depósito, fué transformado en buque-chata, sin autopropulsión (1), es utilizado en los servicios fluviales, siendo los puertos que más comúnmente visita Paraná y Barranqueras.

Sintetizando, la actividad comercial de los buques del Comando de Transportes Navales, se distribuye así:

(1) Por ello figura en el Cuadro Nº 4, Capítulo II, referente a los buques menores del Comando de Transportes Navales.

A) Puertos de la Costa Sud; Mar del Plata, Quequén, Ingeniero White, Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, Río Grande, Ushuaia, etc.

B) Puertos fluviales; Rosario, Paraná, San Lorenzo, Santa Fé, Concepción del Uruguay, Barranqueras, etc.

C) Puertos extranjeros, los más comúnmente visitados son Nueva Orleans y Filadelfia, en Estados Unidos; Trieste, Marsella, Burdeos, Rotterdam y Londres, en Europa; Río de Janeiro, Santos y Curaçao, en América del Sud, aparte están los puertos del sud del Brasil, con los que existe gran movimiento.

Capítulo IV

Tarifas y política tarifaria en la navegación a la
Costa Sud

En general, el criterio que ha seguido la Dirección Nacional de la Marina Mercante y Puertos, para confeccionar las tarifas para pasajeros, cargas y encomiendas a aplicarse al cabotaje marítimo a la Costa Sud, ha sido el de beneficiar a las zonas más alejadas de Buenos Aires, al hacer la comparación de los fletes a cobrar, por tonelaje o metro cúbico, con las millas que deben recorrerse entre puerto y puerto, para transportar la carga, se llega a la conclusión de que las tarifas en cierto modo son parabólicas. Decimos en "cierto modo", porque en la curva representativa (Gráfico Nº 1) existen algunas irregularidades. Por lo tanto, la aplicación de dicha tarifa, pone en evidencia el firme propósito de hacer que el progreso llegue a los más apartados rincones de la Patria, por aquellas personas que tienen a su cargo resolver los problemas nacionales.

Es por ello que en este lugar es necesario hacer resaltar nuevamente la acción benéfica que ha llevado a cabo durante largos años nuestra Marina de Guerra. Ya la ex-Comisión Asesora de Coordinación del Tráfico Marítimo, que estaba integrada por oficiales de la Armada, había realizado en este sentido una tarea de fomento. En el año 1923, la Marina inició una política tarifaria a la que

los armadores la consideraron como competencia desleal. Las tarifas eran reducidas y había pérdidas para la Administración Nacional. Al atender a los argumentos esgrimidos por los armadores, el Ministerio de Marina suprimió entonces esa política de tarifas. Pero en el año 1926 fueron reimplantadas nuevamente. Para evitar la competencia se designó una comisión que delimitó las zonas que debían atender la industria privada y el Estado. Fijó tarifas que no podían ser alteradas sin aprobación oficial. En 1929 se trató de establecer el aforo de fletes de manera que fueran tales para la madera aserradas y leña, que permitieran a los consumidores de los puertos de la Patagonia adquirirlos a un precio moderado, que no admitiera otra competencia. En los otros fletes, se tuvo en vista no establecer competencia alguna a la marina mercante nacional que hacía la navegación al sud, sirviendo los transportes navales únicamente como un contralor al facilitar las operaciones al comercio y al ganadero menor, que en muchos casos por su escasa importancia, sufrían las dilaciones que les imponía el servicio necesario del mayorista y del gran ganadero.

El servicio prestado por Transportes Navales no ha sido muchas veces remunerativo con las tarifas establecidas, no obstante ello, han llegado a lugares que estarían poco menos que eternamente aislados del mundo, aún a costa de elevadas pérdidas en la explotación.

Ejemplo de lo dicho antes, es el transporte de cargas de flete reducido que realiza Transportes Navales, tal como el cemento destinado a la construcción del dique Florentino Ameghino.

Para las empresas particulares sería antieconómico realizar el transporte de dicha carga. Ocurría exactamente lo mismo con el carbón procedente de Río Turbio, cuyo embarque con destino a Buenos Aires, se realiza por el puerto de Río Gallegos. Los "B.D.T." de Transportes Navales iniciaron ese transporte, hasta que unidades adquiridas por el Ministerio de Industria y Comercio se hicieron cargo del servicio.

También un transporte de importancia para la economía regional tiene un especial y favorable tratamiento por parte de Transportes Navales; es el pasto seco enfardado con destino a Santa Cruz, Río Gallegos y Ushuaia, destinado a la alimentación del ganado vacuno que no encuentra alimento natural, especialmente los destinados a tambos, ya que por el alto costo de manutención del mismo no resulta conveniente faenarlo. Lo mismo ocurre con los envases vacíos que hay que transportar del sud al norte, que generalmente no obtienen bodegas en las empresas privadas, ya que el Ministerio de Transportes ha fijado tarifas reducidas con el fin de favorecer al productor y al consumidor regionales. Es allí donde la acción de Transportes Navales ha reportado mayor beneficio al ocuparse de un servicio que nadie tiene interés en prestar.

Por lo tanto, su acción ha sido decisiva y altamente beneficiosa en la regulación de los fletes y ha permitido que se cumplan los propósitos perseguidos por el Ministerio de Transportes al establecer tarifas uniformes.

Existen tarifas para carga general, artículos de primera

necesidad; lana y cueros del sud para Buenos Aires; ídem del sud para Ingeniero White; productos del Valle del Chubut; combustibles a granel; animales en pie; automotores; cemento, azufre y ca en bolsas; caolín en bruto lavado y tierra aluminosa o arcilla; tambores de hierro; maderas de Tierra del Fuego. Además, existen tres tarifas especiales: 1) Cemento portland de Comodoro Rivadavia, producido por Petroquímica E.N.; 2) carbón de Río Turbio a cargar en Río Gallegos; 3) zinter, de Rosario a Deseado o Comodoro Rivadavia.

La sola enumeración de los diferentes tipos de tarifas nos dan una clara idea de las mercancías transportadas por los barcos del Comendo de Transportes Navales.

Si tomamos en cuenta las tarifas de carga general (Cuadro Nº 36) y la Tabla de distancias entre Buenos Aires-Ushuaia y puertos intermedios (cuadro Nº 37), podremos determinar el flete cobrado por tonelada-milla marítima o metro cúbico-milla marina.

Cuadro Nº 37

Tabla de distancias a los puertos de la Costa Sur
(en millas marinas)

<u>Puerto</u>	Bs. Aires	M. Plata	Necochea Quequén	Ing. White	Madryn	Com. Rivadavia	Deseado	San Julián	Santa Cruz	Río Gallegos	Ushuaia
1) Buenos Aires	-	302	375	562	767	947	988	1111	1172	1247	1472
2) M. del Plata	302	-	73	260	479	688	700	823	884	959	1184
3) Necochea- Quequén	375	73	-	187	405	584	642	762	823	898	1135
4) Ing. White	562	260	187	-	330	514	582	696	757	832	1094
5) Madryn	767	479	405	330	-	274	345	473	534	609	875
6) C. Rivadavia	947	688	584	514	274	-	156	293	354	429	703
7) Deseado	988	700	642	582	345	156	-	153	214	289	564
8) San Julián	1111	823	762	696	473	293	153	-	96	171	487
9) Santa Cruz	1172	884	823	757	534	354	214	96	-	114	450
10) R. Gallegos	1247	959	898	832	609	429	289	171	114	-	390
11) Ushuaia	1472	1184	1135	1094	875	703	564	487	450	390	-

Tomando como base los cuadros Nos. 36 y 37, obtenemos el siguiente:

Cuadro Nº 38

Fletes expresados en toneladas-milla marina o metro cúbico-milla marina, de Buenos Aires a la Costa Sud y viceversa (tarifa de carga general) (1)

Puertos	Tarifas m\$ ⁿ		%		Millas Marinas
	1951	1956	1951	1956	
Mar del Plata	0,2282	0,3344	100	100	302
Necochea-Quequén	0,1840	0,2773	80,56	83	375
Ing. White	0,1270	0,1921	55,60	57,49	562
Madryn	0,1121	0,1674	49,08	50,10	767
C. Rivadavia	0,1119	0,1742	48,99	52,14	947
Deseado	0,1123	0,1822	49,16	54,53	988
San Julián	0,1126	0,1692	49,29	50,64	1111
Santa Cruz	0,1083	0,1629	47,41	48,75	1172
Río Gallegos	0,1034	0,1564	45,27	46,81	1247
Río Grande	0,1089	0,1634	47,68	48,90	1377
Ushuaia	0,1086	0,1632	47,54	48,84	1470

Se deduce que la tarifa de carga general es de tendencia parabólica. Existe una política diferencial que beneficia a algunas regiones de la Patagonia. En efecto, el valle del Río Negro, cuyo puerto de salida es Madryn, tiene un trato preferente. Lo mismo ocurre con Río Gallegos y Santa Cruz. Se trata de estimular así, a zonas que tienen posibilidades económicas e immedia-

(1) También se ha considerado la tarifa de 1951

tas más favorables.

Lo mismo ocurre con las demás clases de tarifas, en algunos casos en forma más acentuada, según la clase de artículo a transportar (1).

El Comando de Transportes Navales coadyuva así, en la realización de una política económica racional y a la vez patriótica, como es la aplicación de tarifas del tipo de las que estamos analizando.

Existe una definición muy acertada de lo que es política económica: "El conjunto sistemático de normas científicas y de medios prácticos de acción por cuyo conducto el Estado, o en su caso, los particulares, individual o colectivamente, persiguen el fomento de la mayor riqueza nacional". En este caso, ha sido la Dirección Nacional de la Marina Mercante y Puertos, dependiente del Ministerio de Transportes, la que ha dado las normas científicas para el fomento de la mayor riqueza de la Patagonia y Tierra del Fuego, que también es riqueza nacional. El medio práctico de acción por medio del cual el Estado ha podido realizar ese fomento ha sido y es el Comando de Transportes Navales, cuya finalidad principal es el progreso y el fomento de la Costa Sud.

La aplicación de esas tarifas para todos los armadores que navegan a la Costa Sud, ha traído muchas veces situaciones difíciles para los mismos como consecuencia de que dichas tari-

(1) "Política Económica". Dr. Lucio Moreno Quintana, Bs.As. 1944

fas uniformes no hacían remunerativas las actividades que se realizaban por las citadas empresas. Un ejemplo patente de ello, lo da el hecho de que, cuando en 1951 comenzaron a regir las nuevas tarifas, los cargueros patagónicos de Pérez Companc fueron retirados de los servicios de la Costa Sud y destinados a la navegación de ultramar, preferentemente a Brasil, para el transporte de cereales y maderas en especial. Hasta 1951, habían llevado al sur numerosos elementos de suma importancia para el progreso de esas regiones, como ser: máquinas para vialidad, materiales para construcción, implementos para perforaciones petrolíferas y extracción de carbón, equipos eléctricos, rieles, locomotoras y vagones para ferrocarriles, caños para el gasoducto Comodoro Rivadavia-Buenos Aires, productos para el agro y para los abnegados pobladores de la Patagonia, etc.

Otras empresas retiraron muchos de los barcos que hacían ese servicio. En 1953, la Flota Mercante del Estado destinó el buque Río Santa Cruz, a atender los puertos patagónicos, pero a partir de 1954, lo utilizó en otros servicios más lucrativos.

Pero para ver con más claridad la forma en que estas tarifas uniformes han influido en las compañías marítimas, es interesante consignar lo que ellas mismas han dicho al respecto. En efecto, repasando las memorias de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, podemos darnos cuenta fácilmente de ello. En el año 1947, pasados los momentos de escasez de bodegas, el valor de los fletes al exterior continuaba descendiendo. Se hace notar que los gastos de manutención, de reparaciones

y reclasificaciones, los sueldos y salarios de los oficiales, ingenieros, tripulaciones y de la gente de mar en general, aumentaban día a día y en forma tal que gravitaban pesadamente en los resultados económicos de las naves, muy especialmente en las que viajaban a la Costa Sud. No obstante esos resultados se mantuvieron durante ese año los servicios a la Patagonia, de los vapores "Asturiano", "José Menéndez" y "Atlántico", que realizaron importantes transportes de lana y materias primas diversas. Sin embargo, la memoria de 1947 ya manifestaba que si el movimiento de la Costa Sud no reclamaba los servicios del "José Menéndez", lo pondrían en las líneas al exterior.

En 1948, se reitera que las actividades marítimas habían empeorado sensiblemente en su desenvolvimiento, pues debían soportar nuevos y mayores gastos en concepto de sueldos, extras, reparaciones, etc., sin que se hubieran modificado los fletes y pasajes en forma equivalente. Los servicios de la Patagonia fueron atendidos por el "José Menéndez", "Asturiano" y "Argentino". La Sección Marítima les dió un resultado francamente adverso y existía una preocupación general en todas las compañías navieras del país por la misma causa.

En la memoria de 1949, se repite con otras palabras lo que decía en 1948 y se agrega que las gestiones que desde hacía tiempo estaban realizando los armadores frente al Ministerio de Transportes, para obtener una modificación equitativa de las aludidas tarifas de fletes y pasajes, no había, podido ser coronada por el éxito.

El "José Menéndez", que se había accidentado en 1948, es tuvo casi todo el año en reparaciones. Los gastos fueron tan elevados, que sus correspondientes amortizaciones incidieron en forma grandemente desfavorable en el resultado de la Cuenta de Ganancias y Pérdidas. Este buque realizó un solo viaje. Además, a la aguda paralización de las actividades de importancia y exportación, no permitió que la compañía destinara sus excedentes de bovedas a otros tráficos que el de la Patagonia. Debido a ello, el vapor "Americano" pasó casi todo el ejercicio en desarme.

En 1950 se vuelve a reiterar lo que se venía diciendo desde 1947, a pesar de que se obtuvo del Ministerio de Transportes una modificación de las tarifas de fletes y pasajes, debido a que esos aumentos no podían suplir las erogaciones a que antes hemos hecho referencia. Esta circunstancia indujo a la compañía a estudiar la renovación de sus elementos de transporte, para llegar a formar una flota moderna, compuesta de buques económicos. El "Americano" pasó todo el ejercicio en desarme y el "Argentino" fué destinado al tráfico de la costa del Brasil. El servicio de la Costa Sud fué atendido exclusivamente por el "José Menéndez" y el "Asturiano".

El 15 de agosto de 1951, el Ministerio de Transportes de la Nación, resolvió favorablemente el pedido de la elevación de tarifas de cargas y pasajes, insistentemente reclamado por el Centro de Armadores Argentinos. La memoria de ese año de la "Importadora y Exportadora de la Patagonia" decía lo siguiente: "salvo

que debamos sufrir exagerados aumentos en los costos, puede afirmarse que por un tiempo las empresas navieras tendrán una retribución en concordancia con el capital invertido y el esfuerzo que realizan". "Nuestra paciente espera de tantos años, nos permite ver ahora con más tranquilidad el porvenir". El plan de construcciones navales a que la memoria de 1950 hacía alusión continuaba en pie. Se habían propuesto en 1950, que al procederse a la distribución de beneficios de la empresa, se destinara una suma importante para engrosar el "Fondo de Reserva para nuevas adquisiciones de Bienes Raíces o Marítimos". En el mismo año fué vendido el vapor "Americano", que por sus características de frigorífico y su reducido tamaño, no prestaba servicios eficientes en el tráfico.

En 1952, la elevación de las tarifas de carga y pasajes resuelta en el año anterior por el Ministerio de Transportes, produjo sus resultados, aún cuando solo parcialmente. En efecto, recién a partir de fines de septiembre de 1951 pudieron aplicar la nueva tarifa; por lo tanto, una cuarta parte del ejercicio trabajaron con las embarcaciones bajo los fletes anteriores, y como consecuencia, a pérdida. Por ello -y a pesar de reconocer que los resultados de la Sección Marítima mejoraron, no les produjo los beneficios que legítimamente esperaban.

El aumento de los sueldos de los tripulantes y de los gastos de explotación, hizo que la elevación de las tarifas de cargas y pasajes acordada por el Ministerio de Transportes en 1951, produjera solo efectos parciales. De ahí que la Sección Marítima

de la empresa, en el año 1953, no haya producido los beneficios que se esperaban.

El Centro Marítimo de Armadores Argentinos realizó, durante el año 1954, una intensa gestión para la modificación de las tarifas de fletes. Los convenios sobre salarios celebrados en febrero de 1952 y febrero de 1954, aumentaron evidentemente los gastos de personal. Se puso en servicio el buque motor "Atlántico" cuyas características son muy adecuadas para operar en la Costa Sud.

A pesar de que las gestiones realizadas en el sentido de modificar las tarifas, en el año 1955 la empresa mantuvo su línea de navegación a la Patagonia.

Con la reforma producida en octubre de 1956 de las tarifas de fletes y pasajes se ha escuchado el documentado pedido formulado al Ministerio de Transportes por el Centro Marítimo de Armadores Argentinos.

Ya se ha dicho que en la actualidad, es el Comando de Transportes Navales el que opera casi exclusivamente en la Costa Sud. La Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia trabaja para sus estancias y establecimientos comerciales. Por lo tanto, volvemos a reiterar lo dicho al final del Capítulo I, es de esperar que el Comando no descuidará esa magnífica obra de fomento que está realizando. Es ahora cuando tiene la mayor responsabilidad ya que los armadores privados se han retirado del servicio debido a lo antieconómico del mismo. Sabemos que los transportes navales realizan viajes al exterior que les permiten enju

gar los déficits de su navegación al Sud, y aún obtiene ganancia. Sería peligroso que teniéndolas muy en cuenta fueran descuidados los servicios a la Costa Sud, máxime después de haberse retirado los armadores privados.

Las estadísticas del Capítulo III referentes a la actividad comercial del Comando de Transportes Navales, demuestran que hasta 1956 prestó gran atención a los puertos de la Patagonia y Tierra del Fuego. Confiamos en que las estadísticas de 1957, y las del futuro, mantengan dicha tendencia y más aún, que se intensifique, para coronar así la magnífica obra de fomento y progreso que ha realizado y está realizando la Marina de Guerra en las regiones australes de la Patria, desde los tiempos de Piedra buena.

Capítulo V

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTES NAVALES

"La Junta de Mayo, por decreto suscripto por el Brigadier Don Cornelio Saavedra, en calidad de Presidente del histórico núcleo que emplazó los cimientos de la Independencia Nacional, creó el 12 de enero de 1811, la Mesa de Cuenta y Razón de la Marina a cuyo frente ponía al Oficial Don Benito José de Goyena, con la misión de asegurar el manejo del erario que debería de invertirse a bordo y afuera de los buques armados por el gobierno" (1)

Fué cambiada la denominación de dicha Mesa de Cuenta y Razón por el de Comisaría de Marina del Estado. Esta denominación sufrió sucesivas modificaciones en los años siguientes. En efecto, en 1825 pasó a ser Comisaría de Marina y dos años después Comisaría General de Marina. Siempre bajo la común denominación de Comisaría, seguida de un calificativo variable prosiguió sus actividades hasta que en octubre de 1893, el Congreso sancionó por la Ley Especial Nº 3305, la creación de la Intendencias Militares. A partir de 1897, la de Marina recibió el nombre de Intendencia de la Armada. Pero por decreto del 1 de abril de 1913 pasó a llamarse Dirección General Administrativa, dependiente como siempre del Ministerio de Marina.

(1) Revista "Marina", Nº 238, Mayo 1956, pág. 31

Los primeros transportes dependieron directamente de la Intendencia de la Armada y de la Dirección General Administrativa hasta que en el año 1918, por disposición ministerial del 11 de abril, fué creada la División Transportes, dentro de la citada Dirección, con la especial finalidad de administrar e inspeccionar los transportes y buques-tanque de la Armada. Esta organización se mantuvo por espacio de treinta años.

El 4 de septiembre de 1948, se creó la Dirección General de Transportes Navales por decreto Nº 26.605 del Poder Ejecutivo. Por primera vez, los transportes dejaron de tener dependencia de la Dirección General Administrativa (1). Pero el 6 de agosto de 1951, pasó de nuevo a ser una dependencia de dicha Dirección, como División Transportes Navales. Se volvió a la misma organización del período 1918-1948. Esta División, en junio de 1952, pasó a depender directamente de la Subsecretaría de Marina, con tres secciones: Comercial, Técnica y Administrativa.

Pero el 21 de febrero de 1955, la División Transportes Navales se denominó Comando de Transportes Navales dependiente del Comando de Operaciones Navales. En su personal superior actúan oficiales en actividad.

Dicho Comando está siendo administrado prácticamente con criterio comercial. Si bien no tiene autarquía financiera ni administrativa, en lo que respecta a los recursos, el producido de los mismos transportes, permite ir cubriendo los gastos que re-

(1) En 1953 recibió el nombre de Dirección General de Administración Naval.

quiere el mantenimiento de los servicios, pero con la obligación de rendir cuentas minuciosamente y mes por mes del movimiento de fondos. Además, cada uno de los buques afectados a sus servicios debe rendir cuenta detallada de todas las operaciones que ha realizado. Quiere decir, entonces, que en la administración del Comando de Transportes Navales, existe cierta elasticidad que acerca mucho su organización a la de las empresas privadas dedicadas a la navegación.

El fin principal de la actividad del Comando es el fomento de la Costa Sur. En general podemos afirmar que su misión formal es proporcionar bajo la autoridad del Comandante, la operación y la administración del transporte de cargas y pasajeros a la Costa Sud. Esto no significa que no se realicen transportes a otros lugares. Por ejemplo, los viajes al Brasil permiten obtener ganancias que compensan los déficits de la acción de fomento.

El servicio que realiza el Comando está integrado en principio por buques pertenecientes al Estado, asignados al Ministerio de Marina.

El Comandante está sujeto a la autoridad y dirección del Comandante de Operaciones Navales y tiene a su cargo el ejercicio de la autoridad, dirección y control del citado servicio.

Las funciones del Comando de Transportes Navales, entre otras, son las siguientes:

- 1) Control, administración y operación de los barcos que efectúen servicios a la Costa Sud, a otros puertos nacionales y al exterior.

2) Control y administración del mantenimiento y reparaciones de los buques.

3) Determinación de las necesidades de la actividad que desarrolla, en lo referente a personal, material, facilidades y servicios.

4) Preparación de requerimientos presupuestarios.

5) En lo referente a la estiba, en cada puerto tiene una agencia o representante, que tiene a su cargo la contratación de estibadores de acuerdo con las modalidades y usos de cada lugar.

6) Desarrollo y mantenimiento de los registros contables de costos y estadísticas operativas que reflejan el grado de eficiencia y economía de las operaciones propias del servicio de transportes y que muestran la forma en que se han utilizado los fondos, el personal y los equipos asignados a sus servicios.

Todas estas funciones no están reglamentadas, pero teniendo en cuenta los actos que realiza y su centralización en diferentes reparticiones, podemos dar una idea sucinta de la estructura funcional de la organización administrativa.

Aperte del Comandante y del Segundo Comandante, la organización está dividida en departamentos, secciones y subsecciones.

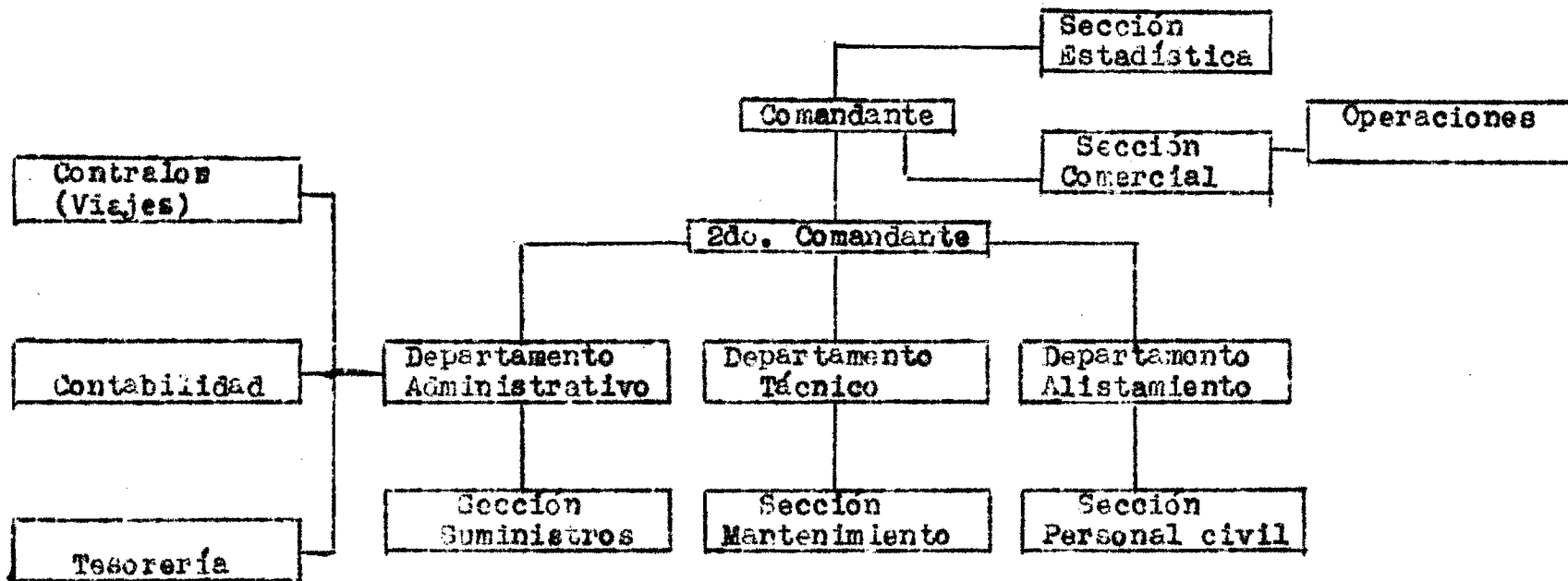
Los departamentos son tres, a saber: Administrativo, Técnico y Alistamiento.

Dependen de esos departamentos, varias secciones: Suministros, Mantenimiento y Personal Civil. Las secciones Estadística y Comercial, están bajo la autoridad directa del Comandante. En

el gráfico representativo se verá con más claridad la organización administrativa del Comando de Transportes Navales. (Pág. 147)

Actualmente se está proyectando la creación de un departamento denominado Armamentos, el que ejercería superintendencia sobre los actuales departamentos Técnico y Alistamiento.

Además, en lo que respecta a la contabilidad, se está elaborando un nuevo plan de cuentas que permitirá analizar, registrar e interpretar con más exactitud el funcionamiento de la actividad comercial del Comando de Transportes Navales.



Esquema de la organización del Comando de Transportes Navales

CONCLUSIONES

La acción de Transportes Navales en la Costa Sud, desde fines del siglo pasado hasta nuestros días, ha pasado por tres períodos bien definidos, en los cuales el fomento de esas lejanas zonas de la Patria se ha ido manifestando en forma creciente. El primer período se extiende desde fines del siglo pasado hasta el año 1923, en que se inicia la segunda etapa, en la que el Ministerio de Marina inició una nueva política a los efectos de dar un principio de solución al grave problema que aquejaba a esas regiones; en este período se hicieron varios proyectos teniendo siempre en cuenta el problema general de la Patagonia, pero la insuficiencia de medios hizo que esos planes quedaran como valiosos antecedentes; no obstante ello, la acción de los transportes de la Armada fué fructífera y esforzada. El tercer período se inicia en 1945, año en que comienza a consolidarse la flota de Transportes Navales, con la adquisición de modernas unidades que permitieron realizar planes y confeccionar itinerarios que han permitido la mejor atención de los puertos de la Costa Sud.

Los medios que han permitido que esa acción rindiera sus frutos, han sido los buques. En el segundo capítulo estudiamos detenidamente la evolución y composición de la flota de Transportes Navales; de la exposición realizada surgen también los tres períodos a que hicimos alusión en el párrafo anterior. Esos medios prácticos de acción han permitido el fomento de las

riquezas de los territorios del Sud. Los legendarios "Chaco" y "Pampa", del siglo pasado, sus sucesores del primer cuarto de este siglo o los buques adquiridos después de la segunda guerra mundial, quedarán en la historia de la Costa Sud como héroes abnegados cuya misión patriótica y de progreso no puede desconocerse.

Cuál es la conclusión a que hemos arribado después de analizar la acción comercial de Transportes Navales? Pues que la misma ha dado preferente atención a los puertos del Sud en detrimento, muchas veces, de viajes a otras zonas que hubieran permitido la obtención de grandes beneficios. La acción comercial de Transportes Navales en la Costa Sud, más que comercial es de amplio fomento.

Las tarifas obligatorias establecidas por el Ministerio de Transportes, no han impedido que los transportes de la Armada se mantuvieran en la navegación a los puertos sureños. Tarifas por un lado y medios de transporte por otro, son elementos cuya conjunción puede hacer realidad el enorme potencial económico que esconden las tierras de la Patagonia.

El Comando de Transportes Navales es un organismo cuya estructuración y funciones lo acercan y asemejan a una entidad comercial. A través del tiempo ha sufrido varias modificaciones en su organización, que le van dando la fisonomía de las empresas ágiles y modernas. Su finalidad principal es el fomento de la Costa Sud, fomento que esperamos que se mantenga e intensifique para coronar una obra de patriótica y titánica significación.

BIBLIOGRAFIA

Libros

La Patagonia y sus problemas. General Sarobe. Buenos Aires, 1935

La Marina Mercante Argentina de ultramar. Dr. Aurelio González, Climent, Buenos Aires, 1956.

La competencia en el mar y la Marina Mercante Argentina. Dr. Aurelio González Climent. Fascículo Nº 6 del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires, 1951.

Una nueva potencia naval: La República Argentina. Dr. Aurelio González Climent. Fascículo Nº 3 del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, 1950.

La Marina Mercante Argentina. Dr. Luis Ario Russo. Buenos Aires, 1938.

Política económica. Dr. Lucio M. Moreno Quintana, Buenos Aires, 1944.

Publicaciones

Memorias y revistas

Memorias del Ministerio de Marina (1898-1947). Biblioteca del Centro Naval.

Memorias de la Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia

Memorias de Pérez Companc S.A.

Colección de la revista "Marina", de la Liga Naval Argentina.

Revista "Navitecnia". Enero-Febrero, 1954, Tomo VIII, Nº 1

Otras Publicaciones

La Marina Mercante Argentina. Publicación del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina, 1956.

La Marina Mercante Argentina. Publicación del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina, 1957.

Tarifas para pasajeros, cargas y encomiendas para el Cabotaje Marítimo a la Costa Sud. Publicación de la Dirección Nacional de la Marina Mercante y Puertos. Buenos Aires, 1956.

Los cargueros patagónicos de Pérez Companc en el progreso sureño. Publicación de la Empresa.

Resúmenes mensuales del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires.

Acción de los transportes navales en la Costa Sud. Trabajo de 6to Año. Alberto N. Costa Casalins. Facultad de Ciencias Económicas. Buenos Aires, 1958.

Indice de cuadros estadísticos

	Pág.
Nº 1: Evolución del tonelaje de Transportes Navales (1939-1948)	69
Nº 2: Evolución del tonelaje de la Marina Mercante argentina y su comparación con el de Transportes Navales	70
Nº 3: Nómina de buques de Transportes Navales	86
Nº 4: Embarcaciones menores de Transportes Navales	86
Nº 5: Evolución del tonelaje de Transportes Navales (1948-1956)	88
Nº 6: Evolución del tonelaje de la Marina Mercante argentina y su comparación con el de Transportes Navales (1948-1956)	88
Nº 7: Números índices relativos a los tonelajes de la Marina Mercante argentina y de Transportes Navales desde 1939 a 1956	89
Nº 8: Clasificación de los buques de Transportes Navales por el año de construcción	91
Nº 9: Idem por el país de construcción	91
Nº 10: Idem por su tipo y tráfico	91
Nº 11: Idem por tipo de propulsión	91
Nº 12: Idem según la velocidad de servicio	92
Nº 13: Tonelajes de los armadores argentinos	93
Nº 14: Ingresos por fletes y pasajes de T. Navales	108
Nº 15: Ingresos por fletes, de T. Navales	109
Nº 16: Ingresos por fletes entre puertos nacionales	109
Nº 17: Ingresos por fletes de carácter internacional	109
Nº 18: Ingresos por pasajes	110
Nº 19: Ingresos por pasajes a la Costa Sur	110
Nº 20: Ingresos por pasajes de carácter internacional	110

	Pág.
Nº 21: Cargas transportadas por Transportes Navales	113
Nº 22: Cargas transportadas - Números índices	114
Nº 23: Cargas transportadas entre puertos nacionales. Número índices	114
Nº 24: Cargas transportadas de carácter internacional. Números índices	115
Nº 25: Refundición de números índices referentes a ingresos y a miles de toneladas transportadas	116
Nº 26: Comparación de ingresos por fletes entre puertos nacionales y de carácter internacional	118
Nº 27: Comparación de cargas transportadas entre puertos nacionales y de carácter internacional	119
Nº 28: Comparación de ingresos por fletes a la Costa Sur y puertos fluviales	119
Nº 29: Comparación de cargas transportadas a la Costa Sur y puertos fluviales	120
Nº 30: Promedio de porcentajes de los ingresos por fletes entre puertos nacionales y extranjeros	120
Nº 31: Idem de las cargas transportadas entre puertos nacionales y extranjeros	120
Nº 32: Idem de los ingresos por fletes a la Costa Sur y puertos fluviales	122
Nº 33: Idem de las cargas transportadas a la Costa Sur y puertos fluviales	122
Nº 34: Porcientos transportados por los barcos de Transportes Navales dentro de lo correspondiente a todos los barcos de la Marina Mercante Argentina y dentro del Comercio exterior argentino transportado por barcos	124
Nº 35: Comparación entre ingresos por fletes y por pasajes.	124
Nº 36: Tarifas para carga general a los puertos de la Costa Sur	132
Nº 37: Tabla de distancias a los puertos de la Costa Sur	133
Nº 38: Fletes expresados en toneladas-milla marina o metros cúbicos-milla marina, de Buenos Aires a la Costa Sur y viceversa (tarifa de carga general)	134