



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



Marina mercante nacional e industrial

Azar, Héctor José

1965

Cita APA: Azar, H. (1965). Marina mercante nacional e industrial.
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

Obi. 1501
833

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

trabajo de tesis
sobre el tema:

"MARINA MERCANTE NACIONAL e INDUSTRIA y
POLITICA NAVIERA"

presentado por:
Héctor José AZAR

#.34 (200)
Tesis
Top. #.34
As
para optar al grado de Doctor en Ciencias Económicas

#.22244 (200)

CATALOGADO

Nº de registro: 3.012
Domicilio: Colón 1128 - San Fernando (Pcia. Bs.As.)
Teléfono: 744 - 0277

BUENOS AIRES
Diciembre de 1965

Hector José Azar

S U M A R I O

CAPITULO I

GENERALIDADES

- . -

CAPITULO II

MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA ALAIC

- . -

CAPITULO III

NECESIDAD DE PROMOVER UNA POLITICA DE FLETES

- . -

CAPITULO IV

SITUACION Y POSIBILIDADES DE LA INDUSTRIA NAVIERA

- . -

CAPITULO V

CONCLUSIONES

oooo0oooo

CAPITULO I

GENERALIDADES

La República Argentina es un país que está situado en el hemisferio oceánico; los que vivimos en él muchas veces perdemos la noción de // nuestra situación en el mundo. Estamos en el hemisferio oceánico y las principales civilizaciones desarrollaronse en el hemisferio norte, donde están las grandes masas continentales. No solamente las culturas y las guerras sino el intercambio comercial se ha desarrollado en el hemisferio norte, en un sentido Este a Oeste.

Pero nuestro país no está en ese hemisferio, está en el hemisferio sur y además muy alejado. No pensamos casi nunca en ello, pero lindamos con el continente Antártico. Además, la República Argentina desarrolla su comercio exterior a través de la cordillera de los Andes, de los montes del // norte y de los bosques con que linda con el Brasil y el Uruguay, en menos del 2% de suerte tal que un 98% se realiza por vía del agua, tanto en los ríos como en el mar.

Nuestro país carece de esa conciencia de su situación, carece de conciencia marítima y como consecuencia no tiene marina mercante. Al decir / que no tiene marina mercante se quiere significar que está muy lejos de tener la marina mercante que necesita para que se pueda operar un desarrollo adecuado a / las posibilidades de riqueza que nuestro país tiene.

La República Argentina tiene un imperativo que la impulsa a desarrollar su poder marítimo.

Podrían enumerarse también un apreciable número de circunstancias, pretéritas y actuales, que explican la indiferencia que el argentino medio tiene por el mar. Podría hablarse de la extensión de sus pampas, de la grandeza de sus montañas y de sus bosques dilatados, podría hablarse de la exuberancia de su tierra y de la pequeña densidad de su población; tal vez pudiera citarse que / el impulso que tuvieron sus ancestros al conquistar América, al penetrar sus te-

territorios, ávidos de riquezas, tenía un sentido de movimiento del mar hacia la tierra. Y ahora, en la conciencia de nuestros hombres, donde quedó sólo la / llanura, la riqueza, el horizonte remoto, hay que hacer comprender y amar el mar, y también hay que hacer cambiar aquel primitivo sentido del movimiento.

Esa ola humana que invadió el territorio, fué conquistándolo palmo a palmo, penosamente, luchando contra las inclemencias, la falta de comunicaciones, los indios, y a la vez construyendo, afincándose, aspirando, penetrando el efluvio espeso de la tierra, amándola y convirtiéndose en parte de / la misma.

Esa ola humana llegóa a través de los años, hasta los últimos confines del país y después de contenerse y repoblarse, volvió lentamente hacia su centro y luego hasta la costa, donde ya florecía el comercio en las poblaciones litorales. Ahora debe lanzarse hacia el mar.

Este pueblo debe comprender que mientras transcurrieron aquellas largas épocas de su decantación formativa, el mundo vivió otras vidas, creció, / luchó y se transformó; que su población se multiplicó pasmosamente, así como sus problemas de supervivencia; hubo, y siguen habiendo, tensiones y guerras, alta / rivalidad comercial, cultural o ideológica, y hay una puja insospechada de los / unos por imponerse a los otros, abierta o secretamente, una lucha cada vez más aguda.

Este pueblo debe saber que estamos ligados al conjunto, desde / el mismo comienzo, desde el primer día. Que su conciencia generosa, aislada, / introvertida, sin mayor interés de lo que está más allá de esa comba azul que se ve desde la costa, implica separación y desvinculación, y que la relación y la / vida común son precisamente la piedra y la argamasa incluíbles para construir el futuro.

Ya en varias ocasiones de la historia hubo pueblos satisfechos

que trataron de aislarse. Aislarse es asegurar el retroceso, y es tentar la invasión. Todo lo que se haga para sacudir una conciencia estática y para vincular nuestra patria al conjunto de naciones y para impulsarla a competir abiertamente, será siempre poco.

Pero, no podemos esperar que ésa conciencia decante sola y se forme lentamente. Debemos despertarla, inyectarla, inocularla con urgencia, pues el acontecer exterior indica que si este país mantiene en el futuro, esa conciencia localista, introvertida, no solamente no alcanzará nunca el // ritmo de los países pujantes, sino que estará expuesto por su debilidad y sus riquezas, a la ambición de los más capaces y agresivos.

La naturaleza de su producción y de su desarrollo económico, / su dependencia del exterior y el vigor de sus países amigos, son factores políticos; la insularidad singular y la lejanía, factores geopolíticos; la raza, / mezcla de grandes razas, factor humano.

Tanto los factores políticos, como los geopolíticos, como el / humano son determinantes: la República Argentina debe desarrollar su poder marítimo.

La vida de relación es indispensable para el progreso de las / naciones. En esa vida de relación no solamente se establece el conocimiento mutuo y el intercambio espiritual, sino que se establece el intercambio comercial.

Una Nación cuyo intercambio comercial se efectúa en un 98% por agua, razonablemente puede ser considerada una isla. La República Argentina debe ser considerada una isla, pero además de esa consideración hay otra: el factor lejanía. Nuestro país además de ser una isla, es una isla muy alejada de / los centros de mayor potencial comercial del mundo.

El pueblo que habite una isla debe inevitablemente desarrollar su poder marítimo si es que ese pueblo tiene vocación de grandeza.

La marina mercante es la herramienta natural del comercio exterior y además es una parte sustancial del transporte interno del país.

La marina mercante permite a la Nación ponerse en contacto con todos los países del mundo, buscar, abrir, mantener y diversificar mercados; es la base del albedrío comercial y de la soberanía económica. Es, por ende, un factor trascendente para desarrollar una política exterior eficaz en tiempo de paz.

La marina mercante evita el tutelaje de las grandes potencias / marítimas amigas y una pérdida extraordinaria en divisas por fletes. Eventualmente puede vender fletes en el mercado internacional; mantiene una valiosa fuente de trabajo y un plantel humano de significación.

La marina mercante, constituye, asimismo, la primera reserva / naval del país. En tiempo de guerra no solamente deberá atender los tráficos / más peligrosos, de donde son normalmente retirados cientos de navíos extranjeros que hoy alimentan el flujo y reflujo comercial del país, sino también atender el servicio auxiliar de la Armada. Tanto en la primera como en la segunda guerra / mundial, nuestro país fué prácticamente sorprendido sin marina mercante y en ambas ocasiones, su comercio exterior disminuyó a menos de un tercio. La creación de la Flota Mercante del Estado en 1941, a pesar de sus pocos buques, constituyó un alivio inapreciable para el país.

Para dar una idea de su significación, en el orden interno - cabotaje marítimo y fluvial - la marina mercante mueve 25 millones de toneladas / anuales, por un valor de casi 900 millones de dólares; pero una marina mercante bien organizada puede triplicar estas cifras. En el orden exterior, alcanza a transportar solo el 18% de la exportación e importación cuyo 100% asciende a 21 millones de toneladas, con un valor de 2,300 millones de dólares.

El poder marítimo comprende: a la conciencia marítima, a los intereses marítimos y al poder naval. La conciencia marítima consta a su vez de la comprensión de la importancia del mar en la vida de la Nación Argentina y la vocación de utilizar y controlar el mar. Los intereses marítimos están / compuestos por los mercados y la marina mercante. A su vez, la marina mercante tiene los buques privados y estatales, la industria privada y estatal, los / puertos, el personal, las escuelas, la legislación, etc. El poder naval es la fuerza organizada de la Nación destinada a proteger los intereses marítimos, / tanto en la paz como en la guerra, y además a cumplir otros objetivos eventuales de la política exterior.

Lo que se pretende es llegar a conseguir una marina mercante / comercial, apolítica y estable.

En estos momentos la marina mercante depende de 2 Secretarías, pues depende de Transporte por un lado y de la Secretaría de Marina por otro; / ésta ha tomado a su cargo la responsabilidad de la conducción de la industria / naval y de la formación de los plantelos humanos y asimismo se preocupa por la orientación de la política naviera nacional.

Además, está descapitalizada, sin fondos para dar créditos a los armadores nacionales y privados, subsidios a las líneas esenciales y nuevas, a las escuelas y tribunales tripartitos, etc.

En los países grandes, que tienen mucha experiencia y preponderancia en el concierto mundial, los gobiernos ayudan sustancialmente a sus marinas mercantes, las ayudan en el sentido de que les dan subsidios a la construcción y explotación de barcos y muchas veces las eximen de impuestos muy importantes, como en el caso de Alemania.

Las flotas estatales son 2: la Administración General de Transporte Fluvial, comprende la flota de empuje, las grandes barcazas; en nuestro /

país pueden agruparse hasta 11 ó 12 como máximo, pero en países que han rectificado sus cursos de agua y han mejorado el transporte fluvial, se alcanza a / llevar hasta 35 barcazas.

Las barcazas son de distinto tonelaje, las más grandes que nosotros usamos son de un poco más de 1.000 toneladas que equivalen aproximadamente a 37 vagones de ferrocarril. En nuestro país y sin emplear un número muy // grande de estas barcazas, la economía del transporte por empuje es casi la tercera parte del que se realiza con buques auto propulsados o a remolque.

La Empresa de Estado AFFDEA (Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino) está constituida por 2 grandes agrupaciones: una es el transporte por empuje (A.G.T.F.) y la otra es F.A.N.F. (Flota Argentina de Navegación Fluvial) que tiene barcos de pasajeros y remolcadores.

En lo referente a las embarcaciones con menos de 1.000 toneladas de registro bruto y las de más de 1.000 toneladas, de carga y de pasajeros, se / deduce que del total el tonelaje del Estado es aproximadamente el 20%, pero tiene las embarcaciones más grandes y más poderosas y realiza el tráfico de cargas más sustancial. Los privados tienen muchos barcos, pero son viejos y chicos. / Necesitan, evidentemente, de una organización y un apoyo del Estado para poder / evolucionar y modernizar sus barcos.

En el aspecto de ultramar se presenta el siguiente panorama: las flotas del Estado son, ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas), Y.P.F., Y.C.F. Comando de Transportes Navales. Los privados tienen 77 barcos entre aproximadamente 27 armadores de mar.

En ELMA, el número de barcos es numeroso: 52; es una de las // flotas más grandes del mundo.

En un estudio realizado por ELMA, sobre una cantidad de productos

que se exportan, se ha llegado a la conclusión de que el valor del flete es el 17,1% del valor promedio de las cargas que se exportan, y el 8,3% del valor de las cargas que se importan, que por tratarse maquinarias y artículos manufacturados son de un valor específico mayor que los que se exportan, que son materias primas en general.

Lo que transportan de nuestro intercambio los buques de bandera argentina es el 18% y esto es muy importante retenerlo, porque hay muchos / que creen que por el hecho de tener EIMA 52 barcos puede llenar los océanos de barcos: 52 unidades son muchas para una sola empresa pero son pocos para la Nación. En este momento EIMA transporta el 7,6% de todo nuestro intercambio y en total la bandera argentina el 18%.

En el panorama del cabotaje marítimo, hay una ley que establece que tiene que hacerse bajo bandera argentina, pero el art. 3º dice que cuando sea necesario el transporte de cargas imprescindibles para la economía del país y no existiera disponibilidad de barcos argentinos, la autoridad correspondiente - que es el Consejo Nacional de la Marina Mercante - podrá autorizar temporariamente / el empleo de barcos de bandera extranjera; y esto, sucede lamentablemente con / cierta frecuencia.

En el cabotaje fluvial, del 100% la bandera argentina cumple el 94%: hay una pequeña fracción que cumplen los buques de bandera paraguaya, holandesa y alemana y es creciente el número de toneladas bajo bandera extranjera que / está penetrando por nuestros ríos. Es urgente organizar y dar impulso al cabotaje fluvial para que pueda competir eficientemente.

Con respecto a lo que debemos tener como marina mercante, nuestra pretensión debe ser pasar del 18 al 50% del intercambio; para eso tenemos / que multiplicar por 2,8 y además necesitamos incrementar fuertemente los barcos de cabotaje marítimo y fluvial, porque se prevé que podemos cumplir un servicio

casi tres veces mayor que el que estamos prestando actualmente.

Con respecto a la organización de la marina mercante, se han hecho muchos esfuerzos y se han presentado diversos problemas. Se ha pensado, en primer término, que no se puede gobernar sin tener establecidas correcta y científicamente las políticas concurrentes.

Si una persona tuviera que gobernar el país y pudiera ser situada gráficamente en el centro de un círculo, tendría una serie de sectores / que representan los distintos ámbitos del país donde debe gobernar.

Lo que se pretende es que cada uno de estos ámbitos tenga un / lugar, un elemento de gobierno, un escalón, donde se opere la función de recolectar datos y establecer estadísticas, de armonizar y comparar todos los valores, de reconocer cual es el estado actual del país y cual es el estado deseable del país en ese ámbito y, finalmente, fijar el objetivo; después de fijar el mismo hay que fijar el modo de acción para el logro de ese objetivo y el modo de acción para lograr el objetivo se llama política.

Se pretende que para la marina mercante exista un organismo que le produzca y le elabore al P.E., la política naviera nacional; el P.E. estudiará esa política, la comparará, la armonizará con otras políticas que concurren / desde otros sectores y la devolverá con algunas correcciones o sin correcciones y entonces se convertirá oficialmente en la política naviera nacional ya sancionada.

Hay 3 conceptos sobre los cuales es necesario hacer incapié: el concepto de política, el concepto de administración y el concepto de coordinación.

La política bien entendida es el producto intelectual del estudio hecho por especialistas que trabajan con continuidad y con protección para / destilar ese producto intelectual y ofrecerlo al P.E. en cada uno de los ámbitos.

Esa actividad política es la base del gobierno, la base mejor dicho del buen gobierno. Cuando no existe ese tercer escalón que estudie y elabore la política, el gobierno se ejerce a fuerza de improvisaciones. Ese tercer escalón debe ser capaz de presentar al P.E., una política científicamente elaborada, que el P.E. la devuelva ya como política sancionada y a partir de ese momento el tercer escalón comience a funcionar como policía de Estado para que todas las partes que actúan en su ámbito cumplan la política. Es decir, los dos / elementos indispensables para gobernar: la ley y el organismo que haga cumplir la ley.

Hasta cierto nivel en la organización del país, la actividad debe ser exclusivamente política; es decir debe jugarse con las expresiones de las políticas, debe armonizárselas, concatenarlas, concertarlas, pero por debajo de cierto nivel ya empieza la actividad administrativa. Cuando las personas que están en la actividad administrativa intervienen en la política y las que están en la política conducen discrecionalmente la parte administrativa, se / produce una confusión inadmisible. Es necesario actuar con cierto rigorismo y exigir que los funcionarios de la administración nacional se dediquen exclusivamente al estudio de los problemas nacionales, a la parte que les corresponde, y al establecimiento y perfeccionamiento en función del tiempo, de ese elemento que se llama política.

Con respecto a la marina mercante en sí, se ha llegado a concluir después de muchas lucubraciones, que la misma esta situada en un plano / muy inferior al que debería estar. Un país que depende casi en un cien por / ciento del mar y que está muy alejado del resto del mundo debe tener en la conciencia de sus hijos permanentemente presente su capacidad de bodega.

La Marina Mercante en muchos países es una Secretaría de Esta-

do y en muchos otros es un Ministerio.

En nuestro país la marina mercante tiene una debilidad: está fuera de jerarquía. Hay que jerarquizarla, hay que darle dignidad y voz fuerte.

La marina mercante, además, necesita una gran agilización en sus trámites; por la naturaleza de su gobierno comercial no puede resistir el ritmo lento de los procesos burocráticos, tiene que ser mucho más dinámica y su alta conducción debe tener un fuerte sentido nacional.

Ya se ha mencionado que la marina mercante esta desjerarquizada y es necesario jerarquizarla. Es necesario reflexionar sobre lo que es la relación de dependencia con el Presidente de la Nación. Si la marina mercante dependiera en forma directa del P.E. se le podría asignar a ese valor de relación la unidad; si la relacionamos a través de un Ministerio, el valor de relación no es 1/2 sino 1/4 o menos, pero si la hacemos depender de una Secretaría como está actualmente, ya el valor de vinculación con el P.E. casi se pierde.

Se ha hecho un estudio para establecer cual es el prototipo de organización de gobierno para este tipo de escalón; si debe ser un Ministerio, Secretaría, Dirección Nacional o Consejo Nacional y se ha llegado a la conclusión que debe ser un Consejo Nacional, por las siguientes razones: en primer lugar porque si pretendemos un Ministerio, habría que modificar la Constitución Nacional (esto llevaría a un debate interminable); para tener una Secretaría sería necesario alterar la ley de Ministerio de la Nación; una Dirección Nacional es una mala solución y la vida real y la experiencia de los últimos años lo han probado en forma exhaustiva.

La marina mercante para tener una organización sumamente ágil / necesita una situación de autarquía y se ha pensado en el Consejo Nacional de la Marina Mercante como la mejor solución. Ese Consejo Nacional tiene que estar si

tuado en el organigrama nacional en el nivel que le corresponde a la importancia de esa marina mercante.

El problema de la situación de la marina mercante, es uno de los más arduos, que se ha estudiado más y ha dado lugar a discusiones y debates muy enconados. La verdad es que para situar correctamente una gran organización, una gran institución dentro del organigrama de la Nación sería un error situarla dependiendo de un solo Ministerio o de una sola Secretaría, porque las grandes instituciones tienen muchos aspectos y muchas necesidades de vinculación. La marina mercante, a su vez, presenta una cantidad de fisonomías, aspectos y facetas que son perfectamente catalogables, con distintas / importancias.

Tratando de graficar el pensamiento, se ha llegado a colocar la Marina Mercante con la forma de un paralelepípedo de base poligonal, en cada una de cuyas caras se ponen los tipos de problemas que tiene, los que se refieren a defensa nacional, los laborales, etc. Si hiciéramos un corte o proyección horizontal, veríamos que por sectores podríamos tener las vinculaciones de la Marina Mercante con Industria, Hacienda, Comercio, Trabajo y Seguridad Social, Transporte, Relaciones Exteriores, Marina, etc., pero de estas vinculaciones observamos que lo que corresponde a Economía es un sector enorme, mucho más grande que cualquiera de los otros sectores parciales y esto está basado en el supuesto de que el grado de vinculación de la Marina Mercante con cada una de las partes fuera igual, pero en la vida real no es igual.

Para un año - se tomó 1960 - se hizo el estudio de la naturaleza de todos los expedientes que cursó la Dirección de la Marina Mercante y se los clasificó en comerciales, industriales, financieros, laborales, coordinación de transportes, internacionales y de defensa nacional y se llegó a la conclusión de que los temas de Marina Mercante tienen un fuerte acento económico.

A la Marina Mercante se la puede ubicar en la siguiente forma: con una dependencia directa del P.E. y una vinculación - la vinculación estrictamente necesaria - con Relaciones Exteriores, Comercio, Industria, Marina de Guerra, Trabajo y Seguridad Social, Hacienda y Transporte.

Por qué con Relaciones Exteriores? Porque la Marina Mercante es la herramienta natural del comercio exterior y éste es la actividad fundamental de la política exterior en tiempo de paz. La Marina Mercante es parte de numerosas conferencias internacional y de organismos internacionales permanentes.

Con Comercio, porque el 98% del comercio con el exterior se / realiza por agua; 60% de la actividad del actual Consejo de la Marina Mercante tiene incentivos y consecuencias comerciales.

Con Industria, por la relación con la industria naval - construcción y reparación de barcos - que emplea aproximadamente 10.000 hombres y es capaz de 27.000 toneladas de barcos construidos anuales.

Con Marina de Guerra por la relación con la defensa nacional y por su vinculación con la Prefectura Nacional Marítima, que a su vez es la que tiene a su cargo las escuelas, la formación de planteles humanos, y por un factor fundamental que es la seguridad que debe rodear a la acción del Consejo Nacional de la Marina Mercante.

La vinculación con Trabajo y Seguridad Social, por los problemas laborales, marítimos y portuarios. En marítimos tenemos embarcados 10.700 y en administrativos 5.050, portuarios 8.500, total 24.250 hombres.

Con Hacienda por los créditos, los subsidios a las líneas esenciales, los subsidios a la industria naval y por la vinculación de Aduanas.

Con Transportes por un único e importante tema: la coordinación de los transportes y servicios.

En lo referente a la operación exportación e importación, la bandera argentina lleva el 18% del total transportado por agua, El valor de los productos transportados supera los 2.300 millones de dólares anuales y el valor de los fletes transportados es de 310 millones de dólares. Cabe recordar, que el valor del flete en exportación era de 17,1% y el de importación era de 8,3% con respecto a 100, valor de la mercadería. De estos 310 millones de dólares, la Argentina solamente percibe 50 millones de dólares; tenemos derecho a transportar la mitad y como no lo transportamos, tenemos un lucro cesante de aproximadamente 14.500 millones de pesos moneda nacional por año. Esta cifra es tan real como impresionante, pero conceptualmente debemos comprender que ahí no está lo verdaderamente importante, Lo que es fundamental es el hecho concreto de que la gran mayoría de todos los productos que exportamos e importamos son llevados por barcos de bandera extranjera y por ese hecho nuestro país carece de / albedrío comercial.

Esas naciones que son dueñas de esos barcos son las que imponen la letra de los tratados, son las que imponen los precios, los fletes, etc. Ese estado de cosas es precisamente el que impide a la República Argentina comerciar con otras pequeñas naciones en forma directa; si nosotros queremos comprarle dátiles al Líbano podemos hacerlo pero los tenemos que comprar en el mercado de // Londres y si Líbano quiere comprar algún producto argentino tendrá que comprarlo en Italia o EE.UU. o en alguna otra gran nación.

Ante esta situación, el Consejo Nacional de la Marina Mercante, debe cumplir los siguientes objetivos: promover la conciencia marítima en el país; someter al P.E. la política naviera nacional; conseguir aumentar el tonelaje ultramarino - sobre todo del armamento privado - hasta una razonable capacidad de transporte en nuestro comercio exterior; renovación urgente de los buques de ELMA sin aumentar su capacidad de porte bruto; promover la solución del problema flu-/

vial, de los problemas de los puertos, de las escuelas de marina mercante, el problema laboral marítimo y fluvial; promover la industria naval; promover la coordinación de los transportes y de sus tarifas; promover la legislación protectora; mejorar la navegabilidad de los ríos y canales, apoyar la apertura del Apipé, rectificar pasos, hacer nuevos canales; conseguir que los buques de YPF y de YCF constituyan una empresa armadora del Estado para transporte de combustible y que no sigan dirigidos por organismos en forma de Directorio que se ocupan simultáneamente de la perforación de pozos, de la explotación, de los camiones, etc. Esto produce en el ámbito de la marina mercante mucho desconcierto, / el hecho de que no exista esa flota del Estado que tiene que tomar todo el transporte de combustible, sean sólidos o gaseosos.

Uno de los temas íntimamente vinculados a la marina mercante, es el problema de los puertos.

En declaraciones formuladas a principios del mes de junio de 1965, por el presidente de la Junta Nacional de Granos ha vuelto a poner de actualidad el serio problema de los puertos argentinos en cuanto se refiere a su funcionalidad para la exportación de productos tan esenciales como los granos y oleaginosos y sus derivados.

Según el citado funcionario, dada la situación actual, con / dos puertos para trabajo integral - Buenos Aires y Bahía Blanca - sólo podrían despacharse por el conjunto de los que trabajan cereales - cuyo número es de 16 -, y siempre que todo el sistema de carga, transporte y almacenamiento funcionara / en perfecta sincronización, un millón de toneladas mensuales, es decir, 12 millones de toneladas al año.

La causa esencial de esta situación radica en el dispar crecimiento de los puertos de otros países cerealeros y de los nuestros, por un lado, y luego en la circunstancia de que por razones económicas los navíos para su

transporte se construyen día a día con mayor calado y son, por consiguiente, menos operables en nuestro litoral.

En estas condiciones, cada vez que negociadores argentinos cierran una operación deben incluir en el contrato respectivo cláusulas limitativas en materia de transporte, estableciendo que los envíos han de realizarse en barcos de calado determinado, lo que restringe las posibilidades del mercado de fletes.

Canadá y los Estados Unidos, los dos grandes exportadores, tienen puertos que admiten barcos de cualquier calado. Se registran casos - desde luego, excepcionales - de vapores que han cargado 100.000 toneladas de trigo, pero son habituales los que toman de 40.000 a 50.000 toneladas, mientras que nosotros contamos con una reducida cantidad de puertos que puedan aceptar / navíos tipo Liberty, de 10.000 toneladas.

Esta situación tiene gran importancia y debe merecer el serio análisis que las circunstancias exigen. En primer lugar, cabe señalar que durante 1964 el país exportó 4.000.000 de toneladas de cereales más que el año anterior, alcanzando el total a 9.097.179 toneladas, el mayor volumen de los últimos 25 años (las perspectivas de 1965 son aún más favorables). Esta masa de cereales, oleaginosos y sus derivados produjo ingresos en divisas equivalentes a // 650.975.500 dólares, que representan el 46,1% del ingreso total en divisas producido en beneficio del país durante el año.

Como ya se expresara, el tonelaje citado puede aumentar en / 1965 si tenemos en cuenta que ya en el primer cuatrimestre se han exportado casi 200.000 toneladas más que en igual lapso de 1964 y que los compromisos de venta de trigo al exterior, oficiales y privados, para los primeros días de abril último superaban los 4.000.000 millones de toneladas, o sea que, faltando aún ocho / meses para la terminación del año superan en casi un millón la meta fijada en el

plan de desarrollo para la exportación de este cereal en 1965.

Es cierto que las condiciones climáticas de los dos últimos años en importantes zonas productoras fueron excepcionales, pero bueno es recordar, que la gran cosecha última se logró en una superficie considerablemente menor a la trabajada para obtener iguales resultados en otras épocas, lo que pone de relieve la eficiencia de las investigaciones en procura de nuevas variedades de mayor productividad y la aplicación en el medio rural de técnicas encaminadas a lograr ese mismo objetivo.

Expuestas así las cosas, queda en evidencia lo riesgoso de no contemplar el panorama en su integridad, porque de nada serviría obtener cosechas excepcionales en el campo si luego es imposible despacharlas por insuficiencia / de nuestro sistema portuario, que, según las autoridades de la Junta Nacional de Granos, puede exportar, como se ha dicho, hasta un millón de toneladas mensuales y siempre que todo el complejo mecanismo, que comienza en las chacras y prosigue con el transporte por camión o ferrocarril hasta llegar a los depósitos portuarios para su despacho definitivo, funcione sin entorpecimientos de ninguna especie.

Es urgente poner especial énfasis en la necesidad de que se / encare adecuadamente el problema portuario. Sabemos que hay puertos que pueden trabajar con navíos pequeños como los que realizan el transporte al Brasil y Paraguay, pero también que hay otros como Rosario, por ejemplo, que difícilmente / pueda volver a recuperar su anterior actividad, a despecho de su amplia capacidad de almacenamiento, no sólo por las dificultades ya anotadas, sino por las que le crean los pasos del río Paraná, que constituyen, a su vez, un serio inconveniente para los demás, ubicados sobre sus márgenes.

Una solución de fondo es muy difícil, pero es factible, en / cambio, una tarea de conservación más intensa de la que actualmente se realiza, / mejorando la disponibilidad actual de dragas y, en todo caso, licitando el ser-

vicio de las mismas. No debe olvidarse que barcos de 25.000 a 35.000 toneladas, con un calado de 32 pies, son muy comunes, y que ése, precisamente, es el calado de Bahía Blanca con marea alta, mientras que el de Buenos Aires sólo llega a 30 ó 31 pies - tiene 28 en el canal de acceso y 32 frente al elevador terminal -, todo lo cual nos revela con qué estrechos límites de tolerancia estamos actuando en materia tan importante para el desarrollo de nuestra agricultura y su comercialización externa.

Desde hace medio siglo las deficiencias y anomalías de todo / orden que se presentan en el trabajo portuario, así como en los servicios que lo complementan, como el remolque, el practicaje, los trasbordos, y otras actividades relacionadas con la entrada y salida, carga y descarga y todas las operaciones de los navíos, exigen una reglamentación que ponga fin al desorden.

A medida que el perfeccionamiento de la técnica, tanto en los puertos como en la navegación, multiplicaba la eficiencia de los elementos mecánicos, hemos asistido a una poderosa reacción de intereses contrarios a toda economía de la mano de obra, con el consiguiente recargo de los costos y notorio desmedro del transporte por agua. Se ha podido así caer en un verdadero círculo vicioso, porque el encarecimiento del transporte por agua facilitaba la competencia del ferrocarril o del camino, y con ello ahuyentaba la carga de los puertos y // agravaba el problema ya crónico de la desocupación estacional de estibadores o / tripulantes.

La opinión que oye declamar, sin cesar, por la existencia de / una serie incontable de puertos semiparalizados no debe olvidar que una de las / causas fundamentales del fenómeno reside precisamente en el encarecimiento artificial y desorden del trabajo, tanto en los puertos como en los buques. Solamente así se explica que una mercadería pueda llegar a Buenos Aires en camión desde Misiones o Santa Cruz, soportando un flete de 1.600, 1.800 y más kilómetros, /

cuando el cargador podría utilizar, desde el lugar de origen, la vía fluvial en el primer caso, y la marítima en el segundo.

En muchos países del mundo pueden verse las obras en marcha de ampliaciones y modernización de los puertos de acuerdo con las nuevas tendencias de los tráficos, y con las nuevas técnicas en el manipuleo de las cargas, sobre todo los cargamentos a granel; entre nosotros lamentablemente / muchas de las obras, quedan en la etapa del proyecto.

También es necesario destacar que el régimen de trabajo de nuestros puertos influyen en la eficiencia de los mismos.

La forma de trabajo de nuestros puertos no sólo influye en el nivel de los fletes. Ahí está el caso, por ejemplo, de los seguros.

A continuación se transcribe el juicio que les merece a las compañías de seguros norteamericanas los puertos de Buenos Aires y Rotterdam:

RUBROS	BUENOS AIRES	ROTTERDAM
Facilidades para la descarga	Se descarga en muelles, con un 20% de las mercaderías que se pasan a barcazas de alije. La carga permanece en estas barcazas durante una semana, con poca protección. Se / dispone de servicio ferroviario en los muelles.	Adecuados con servicios ferroviarios de los muelles. Todos están equipados con guinchos y poseen todos los elementos necesarios para el manipuleo de bultos muy pesados. Una pequeña cantidad de la carga es alijada a barcazas muy bien protegidas. Buenas comodidades para recibir cargamentos a granel de minerales y aceites vegetales.
Trabajo y manipuleo	Se usan brigadas para cargas en bolsas y plataformas para la carga general. En los muelles se utilizan / motoestibadoras. La maquinaria pesada en todos los casos, excepto / los "lift vans" que pesen más de / 1.000 Kgs. son almacenados en espacios abiertos desprotegidos.	Generalmente bueno. Hay modernos equipos para el manipuleo de las cargas. Pequeñas partidas se reciben en "containers".
Demora y congestión	No hay congestión. Sin embargo, las demoras en recibir la carga son de / 20 a 30 días, debido a los procedimientos aduaneros. Tiempo libre de almacenaje: 45 días.	No hay demoras. Tiempo libre de almacenaje: 3 días.
Robos y daños	El robo aumenta continuamente, debido a la falta de vigilancia en la zona / aduanera y en las barcazas de alije. Se producen daños por lluvias en las mercaderías, expuestas en plazoletas y barcazas.	Ambos insignificantes. Las pérdidas que se producen se deben a defectos en el empaque de las mercaderías.

Fuente: Insurance by North América, "Ports of the World (Nueva York, 1962).--

En el año 1962, el movimiento de cargas en los puertos argentinos ascendió a 70.217.400 toneladas, es decir que supera en 4.333.800 toneladas más que la que se registró en el año 1961, esto significa que el aumento / de un año para otro es del orden de 6,5%. (Dirección Nacional de Estadística y Censos).

Del total arriba mencionado, correspondió al comercio exterior 19.055.800 toneladas - en el año 1961 se había llegado a 16.429.900 toneladas - y 51.161.700 toneladas al tráfico interno - en el año 1961 se había llegado a 49.453.700 toneladas -. (Dirección Nacional de Estadística y Censos).

Es decir que el incremento que hubo en el año 1962, el comercio exterior contribuyó con 2.625.800 toneladas y el tráfico interno con / / 1.708.000 toneladas.

De la totalidad de los 70.217.400 toneladas de cargas movidas en los puertos argentinos en 1962, el tráfico interno tuvo el 73% y el comercio exterior el 27%.

A continuación se menciona una comparación del movimiento de / los más importantes puertos argentinos correspondientes a los años 1962/61, / discriminando el tráfico exterior e interno, y consignando los diferentes puertos en el orden de colocación que les da el movimiento total del año 1962.

P U E R T O S	TRAFFICO EXTERIOR		TRAFFICO INTERNO		TOTALES			
	1961	1962	1961	1962	1961	%	1962	%
			(en miles de tonel.)					
Buenos Aires	9.161	8.999	14.921	14.903	24.082	36	23.902	34
Comodoro Rivadavia	30	171	7.569	8.512	7.599	12	8.683	12
La Plata	266	809	8.042	7.865	8.308	13	8.674	12
Rosario	2.406	3.000	813	850	3.219	5	3.860	6
Bahía Blanca	892	1.296	1.000	1.413	1.892	3	2.709	4
San Nicolás	896	1.499	959	689	1.835	3	2.188	3
Santa Fé	337	490	1.320	1.360	1.657	3	1.850	3
Quequen	528	951	32	21	560	1	972	1
Villa Constitución	505	479	147	134	652	1	613	1
Mar del Plata	111	176	362	378	473	1	554	1
Otros Puertos	1.298	1.185	16.289	15.026	15.587	23	16.211	23
TOTALES	16.430	19.056	49.454	51.181	65.884	100	70.217	100

Fuente: Boletín Informativo Dirección Nacional de Estadística y Censos.-

Por primera vez en la historia del país, el Puerto de Comodoro Rivadavia pasa a ocupar el segundo lugar por su movimiento portuario, superando ligeramente al puerto de La Plata.

Por otra parte, cabe deducir que así como el movimiento total del puerto de Buenos Aires declinó en el año 1962 con respecto a 1961, en cambio se incrementó en los puertos de Comodoro Rivadavia, La Plata, Rosario, Bahía Blanca, San Nicolás, Santa Fé y Quequen.

En lo referente a la recaudación portuaria en el año 1962 se llegó a la suma de 1.816 millones contra 1.575 millones en 1961.

Es necesario destacar que la incidencia de los gastos portuarios sobre la actividad naviera, lo mismo que los gastos de carga y descarga, / depende de varios factores, que se pueden sintetizar en los siguientes: el tipo de puerto considerado, los elementos técnicos con que cuenta el mismo, legislación social, etc.; cabe manifestar que un elemento que no se suele tener muy en cuenta en su gravitación, es el tipo de actividad de cada armador. No todos los armadores reciben el impacto de las diferencias portuarias con la misma intensidad y en la misma forma. En otras palabras, para algunos armadores la mejora / en el funcionamiento de los puertos, tiene fundamental importancia. Por ejemplo: puede calcularse que para E.L.M.A., más del 30% de sus ingresos se destinan o // son absorbidos por los gastos portuarios y los de el manipuleo de las cargas, / sin considerar la incidencia de las demoras, que lógicamente gravitan sin lugar a dudas.

En cambio, para Y.P.F. esos gastos a penas llegan al 6%, debido a que casi la totalidad de sus cargas, están constituidas por crudos y derivados.

Esto demuestra la conveniencia de, allí donde se pueda, mecanizar al máximo las tareas inherentes a las labores portuarias.

Téngase, por otra parte, en cuenta que los barcos que más automatizados y mecanizados tienen sus procesos de carga y descarga (transporte de combustibles líquidos, minerales y aún los "bulk Carries", que transportan cereales a granel), no son precisamente los que mayores inversiones / exigen por tonelada de registro bruto.

En otros términos, los barcos más amenazados por los inconvenientes portuarios son los que cuestan más por toneladas de registro bruto.

Así podemos mencionar el ejemplo de lo sucedido en el puerto de San Nicolás durante el primer trimestre del año 1962, donde se descargaron 270.806 toneladas de mineral de hierro y carbón en un "Running Time" de poco / más de 34 días, lo que da un promedio de descarga de casi 400 toneladas por hora.

El deficiente funcionamiento de nuestros puertos representa / una pesada carga para nuestra economía no sólo a través de las altas tasas, sino lo que es mucho más grave, por los inconvenientes y demoras que sufren los / barcos, el concepto de tasas altas o bajas es relativo, y pierden parte de su / significado sino se los relaciona con la eficiencia y rapidez del trabajo portuario: una tasa aparentemente alta puede ser muy baja si el puerto asegura o permite un "Turn Around" rápido.

Olaro está que el mal funcionamiento de nuestros puertos tiene su incidencia sobre el nivel de los fletes que toda la economía nacional debe / soportar a través de las importaciones que efectúa, y sobre las exportaciones argentinas en cuanto estas quedan desubicadas por no poder absorber, a través de / diferentes aspectos la deficiente forma de trabajar de los puertos del país.

Por supuesto los puertos no tienen la totalidad o exclusividad en materia de culpas.

Debemos mencionar otros factores que gravitan en el encareci-/

miento en forma más o menos ostensibles y más o menos discutibles.

Así por ejemplo, hay que destacar el estado de obsolescencia de nuestros buques, lo cual los torna antieconómicos. Es ilustrativo el cuadro que a continuación se inserta:

<u>Buques Mercantes Amarrados</u>				<u>Buques con más de 25 años de antigüedad</u>		<u>Buques Tanques Amarrados</u>			
<u>Tons. Total Amarrado</u>		<u>%</u>				<u>Tons. Total Amarrados</u>		<u>%</u>	
<u>T.R.B.</u>	<u>T.R.B.</u>					<u>T.R.B.</u>	<u>T.R.B.</u>		
Argentina	1.307.808	185.005	14,1	Argentina	46	Argentina	545.455	103.584	1,9
Italia	5.604.558	131.331	2,3	Brasil	38	Panamá	2.098.944	49.972	2,4
Panamá	3.893.701	86.906	2,2	España	29	R.F.Alemana	776.453	17.465	2,2
Grecia	7.093.974	136.174	1,9	Panamá	29	Liberia	7.041.650	144.936	2,1
España	2.007.340	35.065	1,7	Italia	25	Italia	1.921.506	34.772	1,8
Liberia	11.391.210	182.556	1,6	Grecia	23	G. Bretaña	7.792.051	92.894	1,2
Francia	5.216.098	79.495	1,5	Noruega	20	Grecia	1.644.587	19.713	1,2
Gran Bretaña	21.565.150	225.858	1	Gran Bretaña	18	Francia	2.126.638	21.522	1
R.F. Alemana	5.050.250	17.465	0,3	Holanda	15	Noruega	7.063.761	34.022	0,5
Noruega	13.668.815	42.910	0,3	Francia	7	Holanda	1.646.126	8.930	0,5
				R.F. Alemana	6				
				Japón	5				
				Liberia	3				

Los datos sobre T.R.B. y antigüedad son extraídos de las Estadísticas del LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, Año 1963. Los datos de buques amarrados extranjeros fueron extraídos de la Revista de Información Sebastián Elcano, Abril 1964. Los datos de buques amarrados argentinos son cálculos reales al 15/5/1964. No se han considerado los buques en transformación o reparaciones o definitivamente radiados (La revista "Marina", Marzo 1964, estima en 224.257 T.R.B. el total de buques amarrados.-

Las cifras son elocuente reflejo de la lamentable situación en que se encuentra nuestra marina mercante.

Analizando sólo un aspecto de estos problemas; la antigüedad de nuestros buques, se llega a las siguientes conclusiones:

Nuestra Marina Mercante posee un enorme porcentaje de unidades que están o han sobrepasado con creces el límite de vida útil de un buque.

El sector armador privado con muy contadas excepciones no han sabido ir renovando sus flotas, contentándose con la adquisición de barcasas // "surplus" de guerra, o de material ya radiado por las empresas estatales.

Cuántos buques frigoríficos privados, menores de 3.000 Tn. se incorporaron entre 1960/62 con las franquicias del decreto 10032/60? Cuántos / buques del sector privado se están construyendo en España de acuerdo al decreto 405/61? ninguno.

El sector privado no ha encarado pues, ningún plan de renovaciones ya sea por falta de posibilidades económicas o de capacidad organizativa ya que es evidente que en épocas más brillantes las ganancias obtenidas no se / reinvirtieron en el negocio marítimo.

En el sector estatal la situación es la siguiente:

Y.C.F. desenvuelve su actividad en un círculo vicioso. El / transporte del carbón es caro por carecer de unidades especiales y de mayor capacidad y estas no pueden incorporarse por la falta de un muelle y embarcadero / apropiados en profundidad, facilidad y rapidez de carga.

Los que conocen los embarcaderos de la zona de Hampton Roads donde en 6 horas se cargan 10.000 Tn. de carbón e incluso la velocidad operativa de los puertos de Polonia, sostienen que es imposible comprender, como se continúa pensando en no mejorar un puerto donde hay que abrirse del muelle en cada marea por falta de agua, y se cuenta con cintas de 250 Tn.-hora teóricas de capaci-

dad, demorándose así días en completar la carga de una bareaza (4.000 Tn.).

Careciendo de un adecuado puerto de embarque nunca tendremos carbón nacional económico.

La situación de Y.P.F. no es muy alentadora. La flota carece de un plan orgánico de renovación de unidades. Solamente en España existen 3 unidades en construcción no muy avanzadas y un buque fluvial en nuestro país.

En el estudio de los problemas de la Marina Mercante, no debemos olvidar que la última guerra mundial ha provocado importantes modificaciones estructurales al sistema económico, modificaciones que aún continúan y de las que los transportes marítimos son los primeros en sentir sus efectos.

Las principales modificaciones son las siguientes:

1) Ciertos países que eran mercados coloniales se han convertido en exportadores, no sólo de materias primas, sino también de productos semi-elaborados y de productos terminados.

2) Otros países, en cambio, que eran exportadores de carbón y otros minerales, se han convertido en importadores de estos productos, debido al desarrollo de su economía.

3) Se han instalado centros siderúrgicos en proximidad del mar y en localidades alejadas de los lugares de extracción de las materias primas.

4) Se han construido grandes refinerías, lejos de los centros de extracción, lo que ocasiona un importante tráfico de petróleo crudo.

5) Debido al agotamiento parcial de ciertas fuentes de gas natural, es necesario transportar este producto desde los nuevos centros de extracción, que generalmente se encuentran alejados de los países usuarios.

6) La economía de extensos países, como India, Pakistán, Indonesia, Indochina, y otros de América Central y del Sur y Africa, se han desarrollado considerablemente.

7) El desarrollo económico y el bienestar que se extienden rápidamente, provocan un aumento de consumo en el mundo entero.

En consecuencia, han tenido que ser reorganizados los transportes, y muy especialmente los marítimos. Los armadores han reforzado sus flotas con buques más grandes, más rápidos y mejor adaptados a las necesidades del comercio.

En efecto, el aumento de velocidad y tonelaje no ha sido suficiente para resolver todos los problemas, como lo demuestra la tendencia a la especialización de los navíos.

Al mismo tiempo, los puertos han debido adaptar sus instalaciones para acelerar las operaciones de carga y descarga de las mercaderías, y aumentar su calado para permitir la entrada de buques de tonelaje cada vez más elevado.

En cuanto a la propulsión nuclear, se estima que cuando la explotación de este tipo de buques se haga rentable, se obtendrán progresos decisivos.

La propulsión nuclear fué adaptada por primera vez a bordo de un buque comercial en el transatlántico mixto Savannah, botado el 22/5/1958 en los astilleros de la New York Shipbuilding Co.

Esta experiencia, necesariamente costosa, demostró que un buque a propulsión nuclear puede navegar en condiciones de absoluta seguridad, y que los futuros desarrollos podrán asentarse sobre bases firmes.

Naturalmente, los gastos de explotación de tal buque no son comparables con los de los buques convencionales, y recién dentro de varios años la propulsión nuclear podrá resultarle económicamente interesante a los armadores.

Otro de los aspectos que puede incidir en la explotación del comercio naviero es la automatización, que permite hacer apreciables economías, espe-

cialmente cuando la mano de obra es costosa.

Los estudios más recientes han insistido sobre la economía obtenida en los gastos de tripulación tanto desde el punto de vista del mantenimiento de la tripulación en sí como del alojamiento de la misma a // bordo.

Sin embargo, la automatización acarrea un aumento de los gastos de explotación, debido al costo del aparato de control, a los gastos de manutención y reparación de la instalación automática, y por el hecho de que los trabajos de manutención y reparación deben hacerse en tierra, precisamente en razón de la disminución de la cantidad de tripulantes.

La automatización a bordo debe ser especialmente encarada en los países que han alcanzado un nivel de desarrollo económico elevado y, en general, en aquellos en que la mano de obra es muy costosa.

oooo00oooo

CAPITULO III

MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA ALAIO.

La economía mundial ha seguido una tendencia, en los últimos años, de organizarse conforme a grandes espacios económicos, integrados en mayor o menor grado. La creciente interdependencia que las condiciones de la vida moderna ha creado en todos los órdenes parece haber eliminado la posibilidad del desenvolvimiento aislado de las naciones.

Las relaciones interregionales que de ésa manera se han ido / acentuando han abierto la posibilidad del aprovechamiento de los beneficios de las economías de escalas. La creación de mercados zonales más amplios permite la producción a costos menores y competitivos debido a su mayor volumen, anteriormente inalcanzable en razón de la limitada capacidad de absorción de los / mercados nacionales internos.

La integración regional no debe entenderse, como algunos parecen temer, como una alternativa opuesta a la llamada integración económica nacional. Esta, que tiene una dimensión vertical, en cada país, es la condición / básica para que aquella pueda llevarse a cabo con eficacia en el nivel geográfico horizontal de la región. Por su parte, en muchos casos, la integración zonal complementará y acelerará el proceso de desarrollo nacional al permitir un mejor aprovechamiento de los recursos naturales, técnicos y humanos disponibles en cada país.

Debe tenerse presente que la integración económica regional no es un fin en sí mismo, sino un medio para facilitar y promover el desarrollo económico y social.

De ahora, en adelante, será necesario acostumbrarse a enfocar y resolver algunos problemas fundamentales en escala continental, sin que ello signifique, desde luego, perder contacto con la realidad nacional.

En éste sentido, es posible manifestar con cierto optimismo / que todo lo relacionado a la actividad naviera al calor de la ALAIC está avanzando quizás a un ritmo ^{más} acelerado que la propia ALAIC.

El problema naviero no integra de hecho la organización arriba mencionada.

Se dirá que el caso del Mercado Común Europeo, el problema de los transportes parece haberse constituido en una especie de "Bete Noire", que / no se desea abordar, por lo menos en cuanto a sus aspectos marítimos y aéreos, / en relación al tratado de Roma. Pero no deja de ser una curiosidad que en otro continente, donde estos problemas están en sus primeras etapas, de inmediato la Marina Mercante se constituyo en un asunto de vital y urgente atención.

Es el caso de Africa. Algunos países Africanos ya poseen Marinas Mercantes propias, como por ejemplo: Nigeria, Ghana, etc., pero el propósito es llegar a una especie de empresa naviera supranacional, integrada por los países miembros de la llamada O.A.M.C.E. (Organización Africana de Cooperación / Económica), lo que equivale a repetir en el aspecto naviero lo que ya se ha concretado en el campo aéreo con "Air-Afrique", empresa aérea multinacional, con sede en Abidjan, de la que participan los principales países Africanos y "Air Franco"; según parece, esta empresa aérea funciona eficientemente con positivos resultados. Y en cuanto a la empresa naviera supranacional, se realizó una reunión en Dakar en el mes de noviembre de 1962, con la participación de los ministros de Trabajos Públicos de los países miembros de la O.A.M.C.E., y con la asistencia de especialistas extranjeros (Suecia, Noruega, Alemania Occidental, Estados Unidos, / Francia, etc.) y de representantes de Organismos Internacionales: Comunidad Eco-

nómica Europea, Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, etc.

En otra reunión posterior se establecieron etapas para esta idea, partiendo de la creación y fortalecimiento de las empresas nacionales, acompañada de mejoras portuarias y formación y perfeccionamiento de personal, para pasar luego a la asociación de esas empresas nacionales en el plano de la explotación comercial. Finalmente, la empresa común tendría el aspecto de una sociedad de participación mayoritaria en las diferentes empresas / nacionales.

En nuestra América se está registrando una significativa inquietud en esta materia. Instituciones y armadores se preocupan por la Marina Mercante con sentido zonal. Por ejemplo, he aquí conceptos vertidos en la Memoria de la Flota Mercante Grancolombiana Sociedad Anónima:

"Con el vivo interés que despierta en nosotros el intercambio de productos entre los países latino-americanos, la Flota ha venido siguiendo muy de cerca el desarrollo y las muy alentadoras perspectivas que para la cooperación constructiva entre las naciones de este continente, representa el Mercado Común Latino-Americano. Nuestra empresa está, por razones de sus numerosas y bien servidas líneas, en situación privilegiada para cooperar en forma estu-
diada y efectiva en dicho intercambio. Hoy podemos ofrecer conexiones directas con itinerarios fijos y regulares al intercambio de las siguientes naciones: México, Panamá, los países centro americanos, las Antillas, Venezuela, etc.

Del mismo modo, estamos listos a entrar en estrecha unión con todas las naciones de América Latina, a fin de establecer servicios conjuntos o conexiones de trasbordos para países como Brasil, Argentina, Uruguay y Chile.

En este tan vital empeño que tendrá repercusiones muy profundas, no sólo bajo el aspecto comercial, sino en las relaciones de amistad que unen a nuestras naciones, es política de la Flota, ofrecer fletes lo más económicos po-

sibles para contribuir en forma eficaz al éxito del Mercado Común Latino Americano.

Hemos hecho saber a algunos de los países interesados que estamos listos a estudiar las tarifas que los industriales y exportadores consideren más convenientes para el feliz éxito del trascendental propósito.

Estimamos muy conveniente la creación de una Conferencia marítima especial, compuesta por las distintas empresas de navegación de América-Latina, con el fin de que se ocupe exclusivamente de todo lo relacionado por el // transporte marítimo de los productos que se intercambien entre las naciones que forman el mercado; esto ^{no} quedó en declaración. La Grancolombiana desplazó a su sub-gerente, Dr. José Vicente Dávila Tello, a Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro, para llevar a la práctica estos propósitos. Como resultado de este // viaje, la Grancolombiana convino con ELMA y Lloyd Brasileiro, en líneas generales acuerdos de complementación de tráficos, utilizando puertos norteamericanos para los trasbordos. De esta manera, por ejemplo, los cargamentos de la zona del pacífico destinados al atlántico serán transportados por los barcos de la Grancolombiana hasta el puerto de trasbordo, donde los tomarán los barcos de ELMA y Lloyd Brasileiro, y recíprocamente con los cargamentos que vayan del Atlántico al Pacífico.

El compromiso establece también que las partes actuarán como / agentes marítimos la una de la otra. Se convino que este sistema comenzaría a ponerse en práctica a partir del 1º de Noviembre de 1962, sin perjuicio de ir / ajustando sobre la marcha el régimen tarifario y otros aspectos de transporte. La Grancolombiana está integrada por intereses Colombianos y Ecuatorianos.

En Perú, la ley de marina mercante N° 13.996 ha previsto, entre las facultades de la Comisión Nacional de Marina Mercante, la de propender a la formación de una Confederación de Navegación Latino-Americano, en coordinación

con el proceso de formación del Mercado Común Latino Americano.

En Venezuela su principal empresa naviera (la Compañía Anónima Venezolana de Navegación) sigue con vivo interés todo este proceso.

Felizmente, obsérvase una especie de "constante" en cuanto a / la aspiración de contar con una conferencia o consorcio de armadores Latino-Americanos. Menciona el hecho la citada memoria de la Grancolombiana; hizo referencia el mismo Dr. Dávila Tello durante su estadía en Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro; se ocupa expresamente del punto la ley de Marina Mercante de Perú.

En la Argentina también se están haciendo estudios. Y en este sentido es loable la preocupación de la Dirección Nacional de Estadísticas y / Censos, de hacer conocer el intercambio de la Argentina con el resto de los // países integrantes de la ALAIC.

Seguidamente veremos el detalle en miles de toneladas de mercancías:

E X P O R T A C I O N E S

RUBROS	<u>TOTAL MUNDIAL</u>				<u>TOTAL ALAIG</u>			
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962
TOTAL	8.955	9.371	7.297	11.954	1.787	2.026	844	1.662
Productos de la Ganadería	1.238	1.053	1.090	1.340	84	120	142	174
Productos Agricultura	7.617	7.983	5.680	9.426	1.649	1.799	506	1.134
Productos Forestales	99	117	120	97	12	14	16	17
Productos Minería	52	70	167	992	35	27	70	312
Productos caza-pesca	20	4	5	7	—	—	—	—
Manufacturas	40	144	235	92	7	67	110	25

RUBROS	<u>BRASIL</u>				<u>CHILE</u>			
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962
TOTAL	1.374	1.251	263	973	133	270	204	132
Productos de la Ganadería	2	3	2	1	70	106	125	121
Productos Agricultura	1.369	1.210	254	818	56	153	1	1
Productos Forestales	1	1	1	1	5	4	6	7
Productos Minería	2	2	3	149	1	1	3	2
Productos caza-pesca	—	—	—	—	—	—	—	—
Manufacturas	—	6	3	3	1	6	69	1

Fuente: Anuario Instituto de Estudios de la Marina Mercante (1963)

<u>RUBROS</u>	<u>MEXICO</u>				<u>PARAGUAY</u>			
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962
TOTAL	3	3	4	3	115	110	104	69
Productos de la Ganadería	1	1	1	1	1	1	2	9
Productos Agricultura	—	—	—	—	87	88	80	22
Productos Forestales	2	2	3	2	—	—	—	—
Productos Minería	—	—	—	—	22	16	17	33
Productos caza-pesca	—	—	—	—	—	—	—	—
Manufacturas	—	—	—	—	5	4	6	5

<u>RUBROS</u>	<u>PERU</u>				<u>URUGUAY</u>			<u>COLOMBIA ECUADOR</u>		
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962	1962	1962
TOTAL	80	219	161	317	82	204	108	163	4	—
Productos de la Ganadería	9	5	12	38	3	4	1	1	3	—
Productos Agricultura	68	209	146	275	68	139	26	17	—	—
Productos Forestales	3	4	3	4	1	4	3	3	1	—
Productos Minería	—	—	—	—	10	7	47	127	—	—
Productos caza-pesca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manufacturas	—	—	—	—	—	50	31	15	—	—

Fuente: Anuario Instituto de Estudios de la Marina Mercante (1963).

I M P O R T A C I O N E S

<u>R U B R O S</u>	<u>TOTAL MUNDIAL</u>				<u>TOTAL ALAIO</u>			
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962
TOTAL	13.095	11.599	9.784	7.542	1.268	1.794	2.060	2.058
Sustancias Alimenticias	277	296	340	346	273	291	320	268
Tabaco y sus Manufacturas	—	2	1	1	—	2	—	—
Bebidas	3	3	4	12	2	—	—	8
Textiles y sus Manufacturas	85	80	38	74	8	6	6	6
Sustancias y Productos Químicos	324	203	339	289	36	7	22	20
Papel Cartón y sus Manufacturas	140	172	243	154	12	6	15	10
Madera y sus Artefactos	606	593	870	603	467	488	719	494
Hierro	1.508	1.718	1.875	1.368	243	537	413	541
Maquinarias	217	385	587	458	—	5	8	2
Metales y sus Artefactos	152	161	196	157	24	2	4	7
Piedras, Tierra y Vidrio	105	358	549	711	38	288	472	636
Combustibles y Lubricantes	9.621	6.556	4.651	3.265	173	160	80	64
Caucho y sus Manufacturas	33	48	58	41	—	2	1	1
Varios	24	26	33	63	1	1	1	2

Fuente: Anuario Instituto de Estudios de la Marina Mercante (1963).-

<u>RUBROS</u>	<u>BRASIL</u>				<u>CHILE</u>			
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962
TOTAL	560	749	906	709	332	364	323	240
Sustancias alimenticias	255	261	299	240	6	6	4	9
Tabaco y sus manufacturas	—	1	—	—	—	—	—	—
Bebidas	—	—	—	8	2	—	—	—
Textiles y sus manufacturas	1	—	1	—	—	—	—	—
Sustancias y productos químicos	—	1	—	—	33	3	17	15
Papel cartón y sus manufacturas	1	1	3	1	12	5	10	9
Madera y sus artefactos	276	314	487	283	60	29	49	43
Hierro	25	169	109	165	145	255	221	145
Maquinarias	—	—	1	2	—	4	7	—
Metales y sus artefactos	3	1	1	1	11	1	2	4
Piedras, Tierra y Vidrio	—	—	5	8	—	—	—	—
Combustibles y Lubricantes	—	—	—	—	63	59	12	14
Caucho y sus manufacturas	—	—	—	—	—	—	—	—
Varios	1	1	—	1	—	—	—	—

Fuente: Anuario Instituto de Estudios de la Marina Mercante (1963).-

<u>RUBROS</u>	<u>MEXICO</u>				<u>PARAGUAY</u>			
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962
TOTAL	2	7	2	4	145	169	204	188
Sustancias Alimenticias	—	—	—	—	13	23	16	17
Tabaco y sus Manufacturas	—	—	—	—	—	—	—	—
Bebidas	—	—	—	—	—	—	—	—
Textiles y sus Manufacturas	—	—	—	—	—	—	—	—
Sustancias y Prod. Químicos	—	2	2	2	2	1	2	2
Papel Cartón y sus Manufac.	—	—	—	—	—	—	—	—
Madera y sus artefactos	—	—	—	—	130	142	184	168
Hierro	—	—	—	—	—	—	—	—
Maquinarias	—	—	—	—	—	—	—	—
Metales y sus Artefactos	—	—	—	1	—	—	—	—
Piedras, tierras y vidrio	1	5	—	—	—	2	2	1
Combustibles y lubricantes	—	—	—	—	—	—	—	—
Caucho y sus manufacturas	—	—	—	—	—	—	—	—
Varios	—	—	—	—	—	—	—	—

Fuente: Anuario Instituto Estudios de la Marina Mercante (1963).

<u>R U B R O S</u>	<u>PERU</u>				<u>URUGUAY</u>			<u>COLOMBIA</u>	<u>ECUADOR</u>	
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962	1962	
	192	219	157	268	37	286	468	637	1	2
Sustancias alimenticias	--	--	--	1	--	--	--	--	1	--
Tabaco y sus Manufacturas	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Bebidas	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Textiles y sus Manufacturas	7	5	5	6	--	--	--	--	--	--
Sustancias y Prod. Químicos	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Papel cartón y sus Manufact.	--	--	--	--	--	--	1	--	--	--
Madera y sus artefactos	--	--	--	--	1	3	--	--	--	--
Hierro	74	112	82	231	--	1	1	--	--	--
Maquinarias	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Metales y sus Artefactos	--	--	--	1	--	--	--	--	--	--
Piedras, tierra y vidrios	--	--	--	--	36	281	465	627	--	--
Combustibles y lubricantes	110	101	69	29	--	--	--	9	--	12
Caucho y sus Manufacturas	--	1	1	--	--	1	--	--	--	--
Varios	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Fuente: Anuario Instituto Estudios de la Marina Mercante (1963).-

Para el caso argentino, pues, puede extraerse la conclusión general de que en los últimos años el intercambio con los países de la AIAIC, / medido en toneladas, representa aproximadamente el 10% de sus exportaciones y / el 20% de sus importaciones; si se mide en dólares, si bien en las exportaciones no hay mucha diferencia entre el porcentaje en toneladas y el porcentaje en / divisas, en el caso de las importaciones, lo que le corresponde a la AIAIC no llega al 10%. Ello se explica en gran parte, por la composición de nuestras / importaciones, en las que los productos industriales terminados representan una alta proporción sobre el valor total de dichas importaciones. He aquí los resultados del intercambio entre la Argentina y cada uno de los países de la AIAIC / durante el año 1962.

<u>PAISES</u>	<u>EXPORTACIONES</u>	<u>IMPORTACIONES</u>	<u>SALDO</u>
			(en miles de dólares)
BRASIL	68.401	62.816	+ 5.585
COLOMBIA	2.251	777	+ 1.474
CHILE	30.705	14.428	+ 16.277
MEXICO	954	1.653	- 699
PARAGUAY	5.450	9.531	- 4.081
PERU	24.999	9.302	+ 15.697
URUGUAY	6.725	2.472	+ 4.253
TOTALES	139.485	100.979	+ 38.506

Fuente: Anuario Instituto Estudios de la Marina Mercante (1963).-

He aquí como ha sido transportado el intercambio argentino con el resto de los países de la ALAIO en el curso del año 1962:

- I M P O R T A C I O N E S -

<u>PAISES</u>	<u>Bandera argentina</u> <u>Miles tonel.</u>	<u>%</u>	<u>Bandera país de pro-</u> <u>cedencia</u> <u>Miles tonel.</u>	<u>%</u>	<u>Terceras banderas</u> <u>Miles tonel.</u>	<u>%</u>	<u>Totales</u> <u>Miles tonel.</u>
Brasil	308,3	48,2	51,7	8,1	279,1	43,7	639,1
Colombia	—	0,2	—	—	1,3	99,8	1,3
Chile	7,2	4,3	44,3	26,3	116,9	69,4	168,4
Ecuador	—	—	—	—	12,0	100,0	12,0
México	3,0	82,0	—	—	0,7	18,0	3,7
Paraguay	89,2	63,8	49,9	35,8	0,6	0,4	139,7
Perú	—	—	—	—	169,7	100,0	169,7
Uruguay	620,7	97,5	10,5	1,6	5,4	0,9	636,7
TOTALES	1.028,4	58,1	156,4	0,9	585,7	40,0	1.770,6

Fuente: Anuario Instituto Estudios de la Marina Mercante (1963).-

- EXPORTACIONES -

<u>PAISES</u>	<u>Bandera argentina</u> <u>Miles tonel.</u>	<u>%</u>	<u>Bandera país de des-</u> <u>tino - Miles tonel.</u>	<u>%</u>	<u>Terceras banderas</u> <u>Miles tonel.</u>	<u>%</u>	<u>Totales</u> <u>Miles tonel.</u>
Brasil	525,1	54,2	307,1	31,7	136,5	14,1	968,7
Colombia	—	—	—	—	3,9	100,0	3,9
Chile	—	0,2	27,9	96,7	0,9	3,1	28,9
Ecuador	—	—	—	—	0,1	100,0	0,1
México	2,2	70,9	—	—	0,9	29,1	3,1
Paraguay	43,0	65,9	21,6	33,1	0,6	1,0	65,2
Perú	7,6	2,6	—	—	284,2	97,4	291,8
Uruguay	32,1	19,7	116,4	71,4	14,5	8,9	163,1
TOTALES	610,0	40,1	473,0	31,1	441,6	28,8	1.524,8

Fuente: Anuario Instituto Estudios de la Marina Mercante (1963).-

TOTAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

PAISES	<u>Bandera argentina</u>		<u>Bandera país de destino</u>		<u>Terceras banderas</u>		<u>Totales</u> Miles tonel.
	<u>Miles tonel.</u>	%	<u>o procedencia</u> <u>Miles tonel.</u>	%	<u>Miles tonel.</u>	%	
Brasil	833,4	51,8	358,7	22,3	415,6	25,9	1.607,8
Colombia	—	—	—	—	5,3	100,0	5,3
Chile	7,3	3,7	72,2	36,6	117,8	59,7	197,7
Ecuador	—	—	—	—	12,0	100,0	12,0
México	5,2	77,0	—	—	1,6	23,0	6,7
Paraguay	132,2	64,5	71,5	34,9	1,2	0,6	204,9
Perú	7,6	1,7	—	—	453,9	98,3	461,5
Uruguay	652,9	81,6	126,9	15,9	20,0	2,5	799,8
TOTALES	1.638,6	50,0	619,3	19	1.027,4	30,9	3.295,3

Es decir que, compensando unos tráficos con otros dentro de los países integrantes de la ALAIC, a la marina mercante argentina le ha correspondido un perfecto cincuenta por ciento en el año 1962.

Lógicamente, la intensificación de la puesta en marcha de la zona de Libre Comercio tendrá por fuerza que incidir en aquella repartición de las cargas, y no sólo en la Argentina, sino en cada uno de los países integrantes de la ALAIC. Cuanto mayor sea el porcentaje que cada país tenga en su intercambio dentro de la ALAIC, disminuirá su coeficiente de vulnerabilidad.

146

Como ya se expresara al principio del tema, a pesar de que el Tratado de Montevideo no contiene ninguna mención al sector transporte, la importancia de disponer de servicios marítimos y las repercusiones que los fletes pueden tener en el desarrollo de la región y en la integración económica han llevado a la AIAIC a preocuparse del problema y a buscar la coordinación de políticas en la materia.

Es difícil concebir un mercado común cuyos servicios (entre / ellos los transportes) y otros sectores económicos estuviesen regidos por principios básicos diferentes.

A fin de estudiar la coordinación de políticas de transporte / y de modalidades para aplicarla, el Comité Provisional de Montevideo convocó a un Grupo de Trabajo de Expertos en Transporte designado por los gobiernos y en el / cual figuraban también representantes de empresas navieras estatales y privadas. El Grupo celebró 2 series de reuniones (Montevideo agosto 1960 y julio 1962). En la primera se hizo una compilación de informaciones relativas a la política naviera de cada país.

En la segunda se aprobó una resolución recomendando la reserva del transporte de toda la carga intrazonal en favor de las naves de los países de la zona, sobre una base bilateral, reconociendo a cada país el derecho a transportar el 50% de su propia carga de intercambio y estableciendo que si uno de los 2 países no estuviera en condiciones de atender el transporte del intercambio entre ambos, al otro le correspondería la primera opción para participar en la cuota // disponible, y si ninguno de los 2 países (comprador y vendedor) estuviese en situación de transportar la carga, la oportunidad correspondería de preferencia a otro de los 2 países de la zona.

Los antecedentes del Grupo de Trabajo de Transporte fueron sometidos a la segunda Conferencia de las Partes Contratantes (México 1962), lo que

por Resolución 44 del 30/10/62 resolvió "recomendar a las Partes Contratantes la celebración de un convenio que contemple los principios fundamentales de la política de transporte marítimo y fluvial de la zona".

Aunque la segunda Conferencia acogió en esencia las proposiciones del Grupo de Trabajo, no ratifica específicamente el principio del 50%, / dejando la determinación de la proporción de la reserva y de la forma en que sería llevado a la práctica a consideración de los negociadores del convenio, cuyo estudio encomendó a la Comisión Asesora de Transporte (C.A.T.).

La CAT ha procedido en 2 reuniones (Montevideo junio de 1963, abril de 1964) a estudiar el problema. En el curso de la primera reunión aprobó un anteproyecto de Convenio General de transporte marítimo, fluvial y lacustre, / basado en una distribución de cargas de tipo multilateral, por el cual se aseguraba a las naves de la zona "la libre participación en el transporte de mercaderías procedentes de y destinados a cualquiera de las Partes Contratantes, sin restricciones y en igualdad de derechos y tratamiento con las naves de cada Parte Contratante".

Este anteproyecto, al cual le habían formulado observaciones / varias delegaciones fué reemplazado en la segunda reunión de la CAT por otro texto, de índole marcadamente bilateral, cuyas disposiciones fundamentales establecen que las cargas del intercambio comercial entre las Partes Contratantes, transportadas por agua, quedan reservadas a los buques nacionales de las Partes Contratantes en las condiciones que se señalan en el Convenio; que cada Parte Contratante podrá / reservarse una cuota de hasta el 40% en el transporte bilateral de cargas del comercio zonal; que la carga no regulada bilateralmente y la parte de las cuotas bilaterales que no transporte una de las Partes Contratantes queda reservada a líneas nacionales estables de las Partes Contratantes que atiendan el tráfico entre su / propio país y puertos de países zonales y que una porción de hasta el 10% del total

del transporte de cargas del comercio zonal será liberado para las líneas nacionales estables de banderas de las Partes Contratantes y líneas nacionales estables de otras banderas que en el curso de sus rutas normales atiendan directamente el tráfico entre su propio país y países de la zona y sirvan preferentemente / el comercio exterior entre unos y otros. El anteproyecto excluye el transporte / de petróleo y sus derivados, que continuaría regulado por las disposiciones legales de cada Parte Contratante.

Por su parte, la Asociación Latinoamericana de Armadores / / (ALAMAR), creado por sugerencia de la Segunda Conferencia de las Partes Contratantes, por las empresas navieras latinoamericanas estatales y privadas, se ha / preocupado desde su fundación (Viña del Mar, julio 1963) de definir una política naviera para la zona. Después de varias reuniones (México, noviembre 1963, Punta del Este, enero de 1964, Montevideo, abril de 1964), ALAMAR aprobó una declaración de principios de política naviera que en sus partes esenciales establece:

a) Que corresponde reservar a los buques nacionales de los países de la ALAIC el transporte marítimo, fluvial y lacustre de mercaderías entre los mismos.

b) que se estima equitativo otorgar inicialmente preferencia / por partes iguales a los buques de los países entre los cuales se realiza el intercambio, estableciéndose para los casos en que las bodegas de ambos no fuesen suficientes un orden de prioridades a favor de los demás países de la zona.

c) que es lícito reconocer a cada Parte Contratante el derecho a conceder a otra de las Partes Contratantes toda o parte de la cuota de reservas de carga que a ella le corresponde.

d) que los buques de la zona, a título de reciprocidad, pueden conceder a líneas nacionales que aseguren transportes estables una participación en el transporte de determinados volúmenes de carga entre puertos intermedios ubi

oados en el curso de sus itinerarios.

e) que la aplicación de la reserva no signifique discriminación de carga ni rechazo injustificado de embarques ni cobro de fletes excesivos ni concesión de rebajas que constituyan prácticas de competencia destructivas o injustas que perturben la participación de otras banderas de los países / de la zona.

La declaración de principios de ALAMIAR, de criterio bilateralista fué considerada y tomada en cuenta en la segunda reunión de la CAT, en que se modificó el texto del anteproyecto de Convenio General de Transporte marítimo, fluvial y lacustre del Tratado de Montevideo. Parece poco probable que los gobiernos acepten el texto actual del anteproyecto de Convenio, que ha merecido / serias observaciones.

Entre los inconvenientes cabe mencionar los siguientes:

Con respecto al porcentaje de reserva difiere la situación entre los países, para alguno de los cuales significaría la consolidación de sus / actuales posiciones, mientras otros tienen interés en entrar a participar en los tráficos intrazonales que ahora no atienden. Por otra parte, la falta de estudios a fondo sobre la situación actual y más aún sobre las perspectivas futuras / del comercio marítimo intrarregional y sobre la capacidad real de las flotas y / sus posibilidades de aumento, así como de los servicios irregulares y semiregulares y de los tráficos atendidos por buques de servicio privado, se traducen en / un desconocimiento de las repercusiones que tendrían las diferentes alternativas de la reservas de cargas. En lo que atañe a las fórmulas bilateral o multilateral, también las posiciones de los países son diferentes porque su situación es / distinta y porque hay divergencias en las condiciones competitivas de las flotas entre sí, tanto por los desniveles de remuneraciones entre algunos países como /

por los distintos tratamientos preferenciales y subsidios que reciben las flotas.

No debe olvidarse que varias de las potencias marítimas tradicionales aplican también disposiciones de protección a sus banderas en la distribución de las cargas. Los Estados Unidos, por ejemplo, sostiene una firme política naviera, fijada por la ley de Marina Mercante de 1936 y ratificada por más de un cuarto de siglo a través de otras disposiciones legales, como la ley Pública 664 de 1954 que dió permanencia al principio de que el 50%, por lo menos, del volumen bruto de cualquier embarque de carga en el cual el gobierno de los Estados Unidos, tenga interés financiero debe hacerse en naves de bandera de ese // país.

Es indudable que debe irse al establecimiento de una política naviera regional que, a través de un convenio general de transporte marítimo // traduzca los intereses comunes del área, fomente el intercambio intrazonal y estimule la expansión razonable de las marinas mercantes latinoamericanas a base / de fletes equitativos y estables y de servicios regulares y eficientes.

Entre los aspectos fundamentales que habrá que decidir están / la magnitud de la reserva de cargas, es decir, si ella será total para los buques de la zona o solamente en un porcentaje sustancial, que habría que establecer; si se aplicará o no un criterio de marcha gradual hacia el multilateralismo; y el alcance que tendrá la reserva en cuanto a los tipos de cargas, a los servicios marítimos y a la base de aplicación.

En favor de la reserva total se dan argumentos similares a los tomados en cuenta desde antiguo por cada país para asegurar a las naves nacionales la exclusividad del cabotaje. En cambio se objeta el sistema de reserva total por adolecer de inconvenientes, como el de terminar con la participación de buques de países extrazonales, que a la vez que atienden desde antaño estos tráfico, representan un factor de competencia en la calidad del servicio y en el /

precio de los fletes, sin que hasta el momento se sepa a ciencia cierta las repercusiones que la supresión de las naves de terceras banderas tendrán para el comercio intrazonal.

En cuanto al sistema multilateral, está en conformidad con / la doctrina de la zona de libre comercio y más aún con la del mercado común y ofrece teóricamente ventajas sobre el sistema bilateral: evita la insuficiente utilización de bodegas y el consiguiente encarecimiento de fletes a que puede / dar lugar la distribución de cargas sobre la base del 50%; asegura la libertad de competencia entre las flotas de la zona; estimula a mantener y mejorar los / servicios y propende al establecimiento de líneas latinoamericanas de largo recorrido en la periferia regional.

Es posible que la adopción de disposiciones que permitan ir / pasando gradualmente del bilateralismo al multilateralismo, así como el aumento progresivo de la reserva, fuere una solución para que las cláusulas del convenio puedan adoptarse sin complicaciones a las necesidades del intercambio y a la capacidad de bodegas disponibles y permitan armonizar los intereses de los países de la zona.

Convendría también aclarar el alcance de las reservas en cuanto a los tipos de cargas (carga general, a granel, carga refrigerada, etc.), a / los servicios marítimos (servicios de líneas, semiregulares, tráficos ocasionales, transporte privado, etc.) y a la base de aplicación (si se computará sobre el valor de los fletes, como se hace en Chile, o sobre el tonelaje a transportar, como se aplica en el tráfico Argentina-Brasil).

Es indispensable incorporar en el convenio, los acuerdos de la recomendación IV 22 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, relacionados con el establecimiento de un sistema de consulta previa / para asegurar a los fletadores una participación eficaz en las decisiones de las

conferencias marítimas, así como para hacer obligatorio la publicación oportuna de las tarifas.

El convenio debería también contener una declaración de // principios en el sentido que los países de la zona procurasen el desarrollo de sus respectivas marinas mercantes dentro de una política de conjunto en materia de acuerdos de complementación por sectores y se comprometían a mantener una política marítima regional de un frente común en los organismos internacionales y ante terceros países.

Paralelamente, correspondería que se incluya en el convenio los acuerdos ya adoptados por la CAT sobre simplificación y uniformización de la documentación naviera, supresión de las visaciones consulares para los buques, y la carga y armonización de los gravámenes sobre los fletes, y el compromiso de un esfuerzo común para el mejoramiento de las condiciones portuarias de cada país, en los planos material, administrativo y laboral, y la facilitación / de los trámites y tareas portuarias.

Al término de la reunión sobre transporte acuático, por primera vez a nivel gubernamental realizada por la ALAIC en Montevideo, el 9/5/65, no se llegó a ninguna resolución espectacular, pero se recogió sí la satisfacción de / haber dado un paso decisivamente importante para el establecimiento de un convenio entre los países de la ALAIC.

Las reuniones, dispuestas en la Conferencia de Bogotá, fueron regularmente ejecutadas en el curso de toda la semana y constituyeron un amplio intercambio de opiniones y experiencias. La CAT de la Asociación Latinoamericana de Armadores aportó una valiosa documentación para abrir el camino a la estructuración de un convenio.

Uno de los resultados de la reunión fué la declaración sobre /

política naviera, donde se recomienda la prosecución de los trabajos para la concertación del convenio sobre el tráfico marítimo, fluvial y lacustre de la ALAIC.

Otra preocupación consistió en la promoción de conferencias de fletes para fijar tarifas y garantizar reservas de cargas, así como participación en el tráfico.

Otro problema que se resolvió en el curso de las reuniones / fué el de la definición del concepto de nave nacional de cada país. Quien no / es propietario de buques no puede arrendar buques para el tráfico zonal.

Por otra resolución se recomendó dar a los buques zonales que transportan pasajeros sin mercaderías igual tratamiento que a los nacionales // en trámites portuarios.

Por otra parte, se ratificó que estas disposiciones no representan restricción al derecho de cada país de reglamentar y facilitar su cabotaje nacional.

La creación de una empresa naviera zonal fué propuesta por el delegado de Chile, Embajador Pedro Daza.

Esta reunión realizada en la ciudad de Montevideo fué presidida por el delegado argentino, Sr. Carlos A. Becerra.

oooo00oooo

CAPITULO III

NECESIDAD DE PROMOVER UNA POLITICA DE FLETES

Quando el país exporta, el precio que se obtiene en los mercados compradores están integrados por tres elementos: el costo de la mercadería, el seguro y el flete. De ahí la cláusula C.I.F. (Cost, Insurance, Freight) que se convierte en F.O.B. si el comprador extranjero le paga a / nuestro exportador solamente el costo de la mercadería, corriendo por cuenta de aquél comprador los gastos en materia de seguro y flete.

Va de suyo que si la cláusula de venta es C.I.F., el exportador argentino recibirá del comprador extranjero la totalidad del monto de / las negociaciones, es decir, el costo de la mercadería, el seguro y el flete, debiendo dicho exportador ajustar sus cuentas con las empresas que prestan esos dos servicios.

Este mecanismo funciona en forma similar cuando el país importa. En las importaciones C.I.F., quien recibe las mercaderías en la Argentina deberá transferir o habrá abierto una carta de crédito documentario, / por los tres rubros: costo de la mercadería, seguro y flete. Si el importador argentino trae la mercadería con cláusula F.O.B., sólo deberá pagar al fabricante o proveedor extranjero el costo de la mercadería, debiendo luego cancelar sus cuentas con la compañía de seguros y la empresa armadora.

En principio, pues, interesa al país que nuestros exportadores vendan al exterior con las cláusulas CIF, y que nuestros importadores / compren al exterior con cláusula FOB, pues tanto en uno como en otro caso, ambos tienen derecho a elegir el barco que se encargará de realizar el // transporte.

Pues bien; al importar, si no se utilizan bodegas argentinas,

además del "costo de mercaderías", importamos el "flete" de la misma, y // nuestra economía no ahorra un solo dólar por este concepto. Por el contrario; los dólares o divisas extranjeras destinados al pago de fletes se irán totalmente del país, recargando, de esta manera, nuestra balanza comercial, y por lógica consecuencia, nuestra balanza de pagos.

Al exportar, si no se utilizan bodegas argentinas, sólo hacemos una exportación parcializada: la que corresponde al "costo de la mercadería", y no ganamos un solo dólar en concepto de fletes.

Esto quiere decir que teniendo en cuenta en su totalidad a la economía nacional, la falta de Marina Mercante propia (y esto, por carácter transitivo es válido aunque sea para una sola tonelada de porte bruto que / deje de navegar con pabellón nacional) encarece nuestras importaciones. Por el contrario, la importación en bodega propia, ahorra dólares, así como la exportación en bodega propia permite ganar dólares.

Es necesario poner de manifiesto que en esta demostración sobre la utilidad de poseer una Marina Mercante no se está haciendo jugar "el alto coeficiente de insularidad del país" ni aún "razones de seguridad nacional", a pesar de que el país más "air minded" de la tierra (Estados Unidos) ha resuelto su problema de Cuba recurriendo a su poder naval, enfrentando a otro poder naval representado por su Marina Mercante y la "Charteada" a otros países.

Concretamente se analiza el aspecto económico de la cuestión.

Supongamos que el país exporta siete millones de toneladas de carga con un flete promedio de diez dólares por tonelada; esto significa setenta millones de dólares. Supongamos que las importaciones llegan a diez / millones de toneladas, con un flete promedio de dieciocho dólares por tonelada, lo que hace un monto total de ciento ochenta millones de dólares. Au-

ando los fletes de las exportaciones e importaciones llegamos a un monto total de doscientos cincuenta millones de dólares.

Esta cantidad que asciende a doscientos cincuenta millones // de dólares, si no tuviéramos bodegas propias, constituiría por acción (im- portaciones) y por omisión (exportaciones) un sensible impacto sobre nues- tra balanza de pagos. De hecho eso es lo que está ocurriendo en nuestro // país. Al no disponer de barcos propios, los fletes de las importaciones // constituyen una demanda de divisas extranjeras del orden de los ciento /// ochenta millones de dólares, y los fletes de exportación, sin barcos pro- / pios, representa una falta de oferta. Una mayor demanda y una falta de ofer- ta en cualquier mercado origina el mismo efecto: encarece la mercadería, en este caso, la divisa extranjera.

Todo esto sin tener en cuenta, el efecto que las bodegas ar- gentinas puedan tener, por simple acto de presencia, en el nivel de los // fletes de una o varias líneas, cosa cuya eficacia está en razón directa de la cantidad de bodegas que se disponen bajo bandera nacional.

Supongamos, en un primer cuadro, que el país no tiene marina / mercante propia, y en un segundo cuadro que el país dispone de una flota de 700.000 toneladas de porte bruto, capaz de producir en un año, entre los // fletes de importaciones y exportaciones, alrededor de cincuenta millones de dólares de fletes, de los cuales treinta y cinco millones de dólares para / importaciones y quince millones de dólares para exportaciones.

BALANCE DE PAGOS IMAGINARIOS SIN MARINA MERCANTE

EGRESOS	INGRESOS
u\$s 370 millones de "costo" import.	u\$s 1000 millones export. F.O.B.
u\$s <u>180</u> millones de "fletes" import.	_____
u\$s 1.050 millones	u\$s 1000 millones
DEFICIT : u\$s 50 millones	

BALANCE DE PAGOS IMAGINARIOS CON MARINA MERCANTE

EGRESOS	INGRESOS
u\$s 370 millones de "costo" import.	u\$s 1000 millones export. F.O.B.
u\$s <u>145</u> millones de "fletes" import. (u\$s 180 millones - u\$s 35 mill.)	u\$s <u>15</u> millones fletes bod.arg.
u\$s 1015 millones	u\$s 1015 millones
DEFICIT: no hay	

Por supuesto, si el balance de pagos imaginario hubiera sido equilibrado en el caso de no poseer marina mercante propia, la entrada en // escena de ésta, en la magnitud que hemos mencionado, representará un superávit de cincuenta millones de dólares.

Pero sea cual fuere el resultado del balance de pagos, y suponiendo constante aquellas setecientas mil toneladas de porte bruto de barcos de ultramar y el nivel de cargas y fletes, esta flota estará contribuyendo / año tras año con cincuenta millones de dólares.

Partiendo del absurdo de suprimir a nuestra marina mercante // por cualquier motivo, automáticamente la economía nacional debe abonar año a año esos cincuenta millones de dólares a barcos extranjeros, no existiendo / otra alternativa.

Se dirá que la marina mercante propia, también cuesta divisas, y que su aporte neto, en el mejor de los casos, no llega al cincuenta por // ciento. Por lo pronto, hay que gastar divisas para adquirir barcos, pero a- parte del papel que está llamada a desempeñar nuestra industria naval, hay / que aclarar que no hay tal erogación en divisas, sino, en todo caso, una in- versión amortizable en, digamos, veinte años, y que hoy se financia genero- samente en un ochenta por ciento pagadero en diez años, mientras las divisas que se perciben en concepto de fletes se devengan a favor de la economía na- cional año a año.

Se dice también que se gastan muchas divisas en el exterior en concepto de gastos de explotación, tales como reparaciones, agentes, remol- ques, gastos portuarios, etc., lo que es exacto, aunque en el caso de las reparaciones, también queda en | el país un amplio campo por andar con vistas al ahorro de divisas.

Pero no es compartible el criterio de computar como gasto de / divisas lo que se entrega a la tripulación en concepto de retribuciones, aun- que se utilicen dólares o libras esterlinas, pues ello significa sólo adop- tar una tabla de liquidación de dichas retribuciones.

Se sostiene que la contribución de nuestras exportaciones de / carne al ingreso de divisas al país supera los quinientos millones de dólares.

Aplicando el mismo criterio que se quiere hacer jugar en el ca- so de los fletes, esta contribución es neta? ya que de esos quinientos millo- nes de dólares habría que restar lo que el país gasta en concepto de repro- /

ductores, equipos para faenamiento y proceso de las carnes, envases, etc.

Pero, aún en el supuesto de que el total de los fletes pagados por nuestra marina mercante se gastase en el exterior, ello significaría, no obstante, parar o frenar un egreso cierto que habría que pagar a los armadores extranjeros, si es que con aquel razonamiento llegáramos a la supresión de los barcos argentinos. Los fletes no constituyen una mercadería que, para ahorrar divisas, se pueden dejar de "comprar". Si no tenemos "producción total de fletes", ello no lo podemos sustituir por una "drástica disminución de los consumos".

En los Estados Unidos un estudio preparado por un equipo de // expertos de la "Northwestern University" titulado "The economic value of // the American merchant marine", ha enfocado el problema desde el exclusivo / punto de vista de la productividad de las inversiones.

Se trae esto a colación para enfrentar posibles planteos de / este tipo entre nosotros. Lo que es más: en un libro reciente, "British // Shipping and World Competition" (Londres 1962), del profesor ingles S.G. / Sturmev, se expresa que es totalmente equivocado encarar el problema de la marina mercante exclusivamente desde el punto de vista de la mayor productividad de las inversiones en este u otro sector de la actividad económica del país.

Aunque la marina mercante tuviera una baja productividad con / respecto a otra actividad, ello no quiere decir que las inversiones deben desviarse hacia esta última, bajo la creencia de que así aumenta el bienestar general.

Esto no tiene en cuenta el impacto en la balanza de pagos, en la cual la actividad naviera es una de las más nobles. En cambio, aquella / actividad de alta productividad relativa quizás, exija grandes importacio -

nes, y sólo puede atender el mercado local sin posibilidades de lograr divisas mediante exportaciones. Una cosa es la productividad interna y otra el impacto favorable o desfavorable sobre el balance de pagos. Por eso, sostiene Sturmev, se justificaría que, con el objeto de preservar la contribución de la Marina Mercante al balance de pagos del país, se llegue a subsidiarla, para asegurarle una productividad razonable.

Aquel hipotético aporte al balance de pagos de cincuenta / millones de dólares por parte de nuestra Marina Mercante se efectúa con prescindencia de los resultados económicos de los respectivos armadores. Lo deseable es que todos nuestros armadores cierren sus balances con utilidad; pero el hecho de que algunos tengan déficit, y aún en el caso extremo de que todos tengan déficit, subsiste aquel aporte de divisas a la economía nacional. Por supuesto, hay que excluir el déficit crónico.

Y aquí es donde entra a jugar la política naviera: es de vital interés para la economía nacional mantener a nuestra Marina Mercante en actividad. El amarre de un barco argentino significa automáticamente su reemplazo por un barco de bandera extranjera.

Lo grave es que no tenemos una acertada y eficiente política naviera, y por consiguiente, no existen medidas que aseguren la supremacía de / nuestros barcos al servicio del comercio exterior del país, no ya con subsidios a la explotación, sino por algo mucho más eficaz y que ningún subsidio puede sustituir: la promoción de cargas a favor de nuestras bodegas mediante medidas concretas de política naviera.

Quedamos, entonces, en que nuestros barcos, transportando cargas y no paseando vacíos, ahorran divisas en las importaciones y ganan divisas / en las exportaciones.

Esto se traslada al comercio de cambio, por donde la falta de una Marina Mercante propia o de poca significación, encarece nuestras importaciones, con las naturales secuelas de tal situación.

Desgraciadamente una gran parte de nuestros importadores, tradicionalmente acostumbrados a que los servicios se los presten intereses no argentinos, se despreocupan del "flete". Compran C.&F., que es lo más fácil, lo más simple, sin entrar a analizar el problema; les interesa lo que compran y no como se transporta.

En el año 1962, los fletes ganados por los barcos argentinos / transportando nuestras importaciones y exportaciones, han sumado 58.852.900 dólares contra 49.773.000 dólares en 1961, o sea un aumento del 18% (Boletín Informativo Dirección Nacional de Estadística y Censos 1963).

En materia de pasajes, los barcos argentinos ganaron divisas / por 8.243.000 dólares en 1962, contra los 10.335.700 dólares en 1961, vale decir una disminución del 21% (Boletín Informativo Dirección Nacional de Estadística y Censos 1963).

Computando fletes y pasajes, las divisas ganadas por nuestros barcos en el año 1962, sumaron 67.096.200 dólares contra 60.108.700 dólares en 1961. Esto significa que el incremento de un año para otro es del 12%.

La puesta en ejecución de un adecuado plan de renovación, significará, indudablemente, poseer los buques modernos y adecuados para actuar como instrumento del comercio del país. Ello sin embargo no es suficiente. Es asimismo imprescindible asegurarles a las unidades una cantidad suficiente de cargas. Con una participación insignificante en el transporte del comercio interno y externo no podrá la bandera argentina cumplir la función que le compete.

Si bien es cierto que en el mar impera una libre competencia,

la misma está lejos de ser abierta e incontrolada. Los resortes destinados a // regularlas los manejan las conferencias de armadores y los países dueños de // grandes flotas. Ellos pueden imponer condiciones y hasta dirigir de acuerdo con sus propias conveniencias las corrientes del tráfico.

De ahí que todo país que aspire a gobernar y dirigir por sí su comercio exterior, tiene que participar con buques de su bandera en el intercambio internacional. El comercio exterior propio, la necesidad de defenderlo, encauzarlo e incrementarlo, son los fundamentos y razones que justifican la presencia de la bandera argentina en el mar. La subsistencia de ella no puede depender de su posibilidad de autofinanciarse.

Si las condiciones del mercado son favorables, la actividad // naviera constituirá una excelente inversión. Pero es inadmisibles se pretenda // subordinar la subsistencia o desaparición de una marina a que su flota produzca o no ganancias. La finalidad de la marina mercante está por encima de todo cálculo financiero.

Los intereses de los exportadores, importadores, comerciantes, industriales y en general del ciudadano consumidor, obligan a que el pabellón / nacional permanezca en el mar cualquiera sean las circunstancias.

El país representado por su bandera tiene que estar presente / en las reuniones en que se fijan fletes y condiciones de transporte. Su participación en esas conferencias implica un contralor efectivo, al mismo tiempo que permite conjurar, o al menos atenuar, los efectos de medidas perjudiciales.

Es evidente que una participación del 17% al 18% no es suficiente para cumplir la función de instrumento del comercio exterior. Es necesario aumentar la participación de la bandera argentina. Nuestros buques están // lejos de operar a bodegas completas. Hacia ellos podrían canalizarse una ~~parte~~ **mayor** del intercambio. La defensa de los intereses superiores del comercio y de

la economía así lo exigen, sin que pueda tacharse a una política semejante de carecer de base legítima. Su legitimidad se encuentra en que el tráfico que deben transportar los buques propios se genera en el país.

Constituye, por así decirlo, un bien sobre el cual pueden // ejercerse ciertos derechos. Y entre esos derechos está el de exigir una justa participación de la propia marina en el transporte del intercambio.

Es evidente que esa participación no podría ser total ni absoluta. No puede desconocerse un análogo derecho a los países de procedencia o destino de la carga y una participación aunque menor a las líneas nacionales estables de otras banderas. En ese sentido el proyecto de convenio de transporte acuático aprobado por el Comité Asesor de Transporte (C.A.T.) de la // ALALC, en su reunión de Montevideo del mes de Abril de 1964, ha establecido una regulación equitativa de la participación de las banderas en el transporte del intercambio, al fijar a cada parte contratante una cuota de hasta el 40% en el transporte bilateral y autorizar que un 10% de ese comercio pueda acordarse a "Líneas nacionales estables" de otras banderas que en el curso de sus rutas normales atiendan directamente el tráfico entre su propio país y países de la zona y sirvan preferentemente al comercio exterior entre unos y otros.

El intercambio de la Argentina con los países de la ALALC alcanzó en 1963 a un valor de 224,600,000 de dólares, lo que significa en relación al año anterior un aumento de 42.800.000 dólares. Como se ve ya ha // alcanzado un nivel de consideración y todo indica que irá progresivamente en aumento.

Es urgente, pues, aprobar el instrumento que regule la participación de las banderas de los países de la zona y acuerde también una cierta intervención a las líneas nacionales estables de otras banderas.

Las 3^o banderas que tan preponderante participación tienen en

el transporte de nuestro comercio exterior, no pueden alegar derechos a su / favor. No son líneas nacionales, ni están por consiguiente afectadas al tráfico entre su propio país y países de la zona.

La necesidad y conveniencia de asegurar a la bandera argentina una participación sustancial en el intercambio, no se limita al comercio // dentro del mercado común latinoamericano.

En un minucioso trabajo del Ingeniero Tubal García, del Consejo Nacional de Desarrollo, sobre la participación de las distintas banderas en los diversos rubros del comercio exterior de 1962 se pone de relieve lo exigua que ha sido la cuota a cargo de los buques argentinos en el intercambio de muchas mercaderías y productos. La mención de los porcentajes que en algunas de las exportaciones e importaciones transportó la bandera argentina, será al respecto bien ilustrativa:

EXPORTACION

RUBRO	TONELADAS TRANSPORTADAS	BANDERA ARGENTINA	
		TONELADAS	% DEL TOTAL
Carne vacuna enfriada	226.825	20.595	9,1
Carne vacuna congelada	151.457	21.021	13,9
Lana	158.462	9.197	5,8
Cueros	263.296	11.732	4,8
Cereales y Lino	7.071.395		

IMPORTACION

RUBRO	TONELADAS TRANSPORTADAS	BANDERA ARGENTINA	
		TONELADAS	% DEL TOTAL
Papel para diarios	135.173	1.749	1,3
Minerales de hierro	515.046	-	-
Gas propano	51.630	3.447	6,7
Carbón de piedra	625.787	22.846	3,6

Bajo ningún concepto puede considerarse satisfactorio los parciales de tonelajes y porcentajes precedentes.

Tampoco lo es el 18% del total del intercambio.

La cantidad y proporción de tonelaje transportado de carne congelada y enfriada son muy reducidos. Con una participación semejante no se gobierna la comercialización de ese rubro tan importante de las exportaciones.

Tiene además que ser motivo de preocupación que los buques argentinos estén ausentes en la importación de mineral de hierro y carbón. Es cierto que los fletes son bajos y que se necesitan buques especializados, / aptos para realizar las operaciones de carga y descarga en el mínimo de tiempo. Pero, si se ha estimado que únicamente SOMISA va a necesitar consumir // este año 700.000 toneladas de carbón y 600.000 toneladas de hierro, no puede ser indiferente que el abastecimiento de tráfico tan esencial dependa // totalmente de la bandera extranjera.

La mejora y modernización de nuestros buques como consecuencia de la puesta en marcha de un plan de renovación así como la adopción de medidas de promoción de cargas a favor de la bandera nacional, constituirán // los medios para aumentar sustancialmente la participación en el intercambio y estar presente en todas las corrientes esenciales del comercio.

No se justifica que no se haya dictado medida alguna para derivar hacia los buques argentinos un 50% de aquellas mercaderías cuya introducción se efectúa bajo regimenes especiales de protección o de concesión de franquicias.

Se trata de un tráfico favorecido y hasta podría decirse subsidiado por el Estado, por lo que resulta legítimo y justo que el transporte de un 50% de esas cargas se realice en buques argentinos.

Entre las importaciones que sería legítimo canalizar a los buques argentinos, se encontrarían las radicaciones de capital, las adquisiciones de particulares financiadas o avaladas total o parcialmente por los Bancos Oficiales y aquellas que estuvieran libres de recargo.

La defensa de vitales intereses argentinos obliga a variar el actual estado de cosas.

Debe asignarse a la Marina Mercante la jerarquía que le corresponde, reconociéndosele la importancia de su gravitación e incidencia en la solución de los grandes problemas nacionales.

Nuestra marina mercante nació y creció sin la dirección y el apoyo de un organismo superior. Como es sabido, la segunda guerra mundial // sorprendió nuevamente al país prácticamente sin buques de ultramar y con un tonelaje de cabotaje no sólo inferior a sus posibilidades de transporte, sino frenado en su desarrollo por una política que primero se había volcado totalmente al ferrocarril y que al verse después obligada a contemplar al automotor, no tuvo en cuenta el excepcional aprovechamiento que ofrecían nuestras vías de comunicación acuáticas.

Fue necesario que el impacto de la segunda guerra se hiciera sentir con más violencia que el de la primera para que se comprendiera en // toda su dimensión la situación dramática que le creaba al país la falta de / barcos.

La bandera argentina, que venciendo tímidamente no pocas dificultades navegaba por nuestros ríos y costas, salió al mar para servir los intereses del comercio exterior.

El período 1941/50 fue particularmente favorable al desarrollo de la marina mercante. Las condiciones excepcionales del mercado de fletes / durante la guerra y postguerra facilitaron su crecimiento y desarrollo.

Este creciente desarrollo no fué sin embargo orgánico; no obedió ni a normas ni a planes. Le faltó una verdadera dirección tendiente a asegurar que la marina mercante cumpla en forma permanente aquellos objetivos que debieran haber sido fijados por una política naviera nacional.

Así, si bien se acordó un cambio preferencial para las renovaciones y adquisiciones de unidades, no se adoptaron las previsiones para que los buques a incorporarse fueran por su tipo y características los más aptos y convenientes para servir al comercio interno y externo.

No se pensó tampoco en la futura renovación de esos buques, ni en la necesidad imprescindible de apoyar y fomentar a la industria naval nacional acordándosele la participación que legítimamente le corresponde en los planes de construcciones y reparaciones.

La verdad es que la actividad naviera y en especial la de carácter privado ha estado librada a sus propias fuerzas. No se ha sabido fijar su misión ni se le han dado los medios para que la cumpla. De ahí que no pueda sorprender que en las circunstancias actuales de depresión afronte problemas que ella sólo no es capaz de resolverlos, por lo que si no se le presta la atención y apoyo que insistentemente viene reclamando, se agudizará su situación con las graves consecuencias fáciles de imaginar.

La marina mercante argentina no puede seguir navegando a la deriva, carente de organización adecuada y sin los respaldos que aseguren su subsistencia y desarrollo.

Debemos superar la etapa de los proyectos. Hace varios años que se vienen debatiendo las atribuciones, funciones y jurisdicción del organismo rector. Existe juicio formado de que la Dirección Nacional de Marina Mercante y Puertos, ha carecido de los medios y atribuciones necesarios para cumplir una eficaz función de tutela, promoción y contralor de la mari-

na mercante.

Por eso al decreto-ley 6677/63 de delegación del Consejo Nacional de la Marina Mercante, ha venido a llenar en esta materia un indiscutible vacío. Constituye un avance considerable sobre la referida Dirección Nacional que ha carecido de la potestad necesaria para cumplir las funciones / que le eran inherentes.

A pesar de que su articulado es susceptible de mejorarse, debe reconocerse que en la necesaria acción centralizadora se ha dado un significativo paso adelante al investir al Consejo del carácter de autoridad de aplicación de la política naviera nacional y al encomendársele asimismo la / facultad de proponer al P.E. las normas de dicha política.

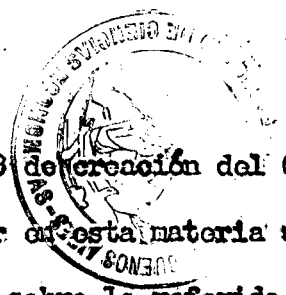
Le compete también promover los planes de construcción, renovación y expansión, al par que determinar las líneas de navegación que sean de interés nacional, aconsejando las formas y condiciones de servirlos por / parte de armadores argentinos.

Propone al P.E. las medidas de estímulo y fomento para el // transporte por agua y la industria naval y otorga los créditos y demás beneficios emergentes del decreto-ley.

Le corresponde intervenir en la tramitación de créditos o facilidades por parte del Estado para la adquisición de buques y en las cuestiones relativas al régimen fiscal aplicable a los mismos.

Se encuentra asimismo entre sus funciones la de conceder autorizaciones para la incorporación de buques a la matrícula nacional y disponer el cose de bandera.

En lo relativo a los servicios públicos de transporte y portuarios bajo su jurisdicción, ejerce las pertinentes funciones de contralor y le compete fijar las tarifas, así como la aprobación de horarios e itinerarios.



7

Por sus funciones y alta jerarquía se lo convierte en el órgano obligatorio de asesoramiento del Estado, sus ministerios, dependencias, bancos oficiales, etc. Sintéticamente, el nuevo organismo, interviene con // sus decisiones, proposiciones o asesoramiento en todo lo relativo a la marina mercante (buques, líneas, puertos, industria naval, capacidad de personal, etc.)

Están dadas, pues, las bases y lineamientos de la entidad que tanta falta le hacía a la Marina Mercante.

Sería de desear que sus atribuciones fueran más decisorias y ejecutivas y menos de información y asesoramiento; además no es práctico el numeroso directorio de 15 miembros y la representación que dentro del mismo se acuerda a las empresas y sectores vinculados a la Marina Mercante e industria naval.

No es que se desconozca que la función de gobierno exija hoy en día una activa participación de los administrados, a través de sus entidades representativas, máxime cuando las normas a dictarse o las medidas a adoptarse tienen un alto porcentaje de contenido técnico. Pero se considera que la composición y estado actual de la marina mercante, no favorece una acción en ese sentido. La gravitación de intereses real o artificialmente // contrarios trabaría la gestión del Directorio. Es sabido que los distintos // sectores de la marina mercante no tienen entre sí la unidad de miras y de // objetivos que requiere la función de gobierno. Esa unidad necesaria para el desarrollo y desenvolvimiento de la marina mercante, tiene que surgir como // consecuencia de una prestigiosa actuación por parte del Consejo, equidistante de los sectores en pugna.

Si el crecimiento de la nación está ligado inseparablemente a su vigoroso porvenir naviero, como reza uno de los considerandos de la ley,

es de confiar que la autoridad a cuyo cargo se encontrará la aplicación de / la política naviera, sepa cumplir la gestión de orientación, regulación y // protección que permita levantar a toda la marina mercante e impulsarla por / el camino de su recuperación y futuro desarrollo.

Quando ello se consiga será quizás más fácil reunir en un ór- gano de gobierno a todos los sectores vinculados al quehacer naviero.

Mientras tanto, lo prudente y conveniente, será limitar sus / funciones a las de asesoramiento, a cuyo fin es imprescindible ampliar su // composición a fin de incluir junto con las entidades representativas de los armadores a los que agrupan a los capitanes, oficiales y personal superior / de las empresas.

La creación por el decreto-ley 6677/63 del Fondo Nacional de la Marina Mercante y de un gravamen de hasta un 5% del valor de los fletes / del transporte de importación y exportación y de los pasajes marítimos y // fluviales, ha provocado muchas críticas adversas, las que se han agudizado / al dictarse el decreto 9488/63 por el cual se reglamenta dicho gravamen fi- jándolo en un 4% sobre los fletes de importación y de un 2% sobre los de ex- portación.

La opinión sostenida en general por las entidades representa- tivas del comercio y la producción, es que constituye un nuevo gravamen des- tinado a incidir desfavorablemente sobre la economía nacional, cuyo resulta- do previsible será la descolocación de nuestras exportaciones y el encareci- miento de las importaciones.

Como se vé, las críticas han apuntado fundamentalmente a la / erogación que el gravamen significa, por entender que sería de consecuencias perjudiciales para el país soportar un encarecimiento de los fletes.

Sin desconocer la incidencia que sobre el comercio exterior /

puede tener un aumento de los fletes, especialmente si los márgenes de costo de los productos de exportación son muy reducidos en relación con los precios internacionales, es necesario comprender que al entrar al análisis del problema, no puede dejarse a un lado la razón y finalidad que con el gravamen / se persigue.

Si no se tiene en cuenta la finalidad que cumple la marina / mercante, la posición lógica frente al gravamen es la negativa y el rechazo.

En cambio, si se acepta que el gravamen constituye un medio indispensable para asegurar el cumplimiento de la función de defensa y promoción del comercio interno y externo que al transporte acuático le incumbe, deberá aceptarse que para los intereses a los cuales protege no deberá significar una nueva erogación, sino más bien el pago de un seguro cuyo recupero se obtendría con creces es muy poco tiempo.

El objetivo principal, aunque no único, de la marina mercante no puede ser otro que servir al comercio interno y externo. Constituye uno / de los instrumentos fundamentales, para que esta actividad de la nación cumpla los altos propósitos que le fije su política.

Los fines de la marina mercante son, por consiguiente, inseparables del comercio al cual está ligado. De ahí que la política naviera // integro en realidad un capítulo subordinado de otras políticas, y, en especial, de la comercial y económica.

La bandera argentina no debe ondear en unidades inadecuadas / para el servicio al cual están afectadas. Las líneas y servicios que atienden nuestros armadores tienen que reunir la eficiencia necesaria, para asegurar el tráfico en condiciones de transporte que faciliten tanto la colocación de nuestros productos como la adquisición de los abastecimientos en el exterior, en los mercados más convenientes.

Las corrientes del comercio interno y externo ligadas al transporte acuático, no pueden depender únicamente de las posibilidades de los armadores, máxime cuando su situación es asaz precaria. La política naviera debe apuntalar a las líneas de interés nacional y asegurar^{que}/el aprovisionamiento de productos esenciales para el desenvolvimiento y desarrollo del país se realice con participación de las mismas.

En lo relativo al transporte interno tiene que procurar un // mejor aprovechamiento de nuestras vías navegables, pues no es admisible que // continúe estando muy por debajo de sus reales posibilidades, ya sea por des//viaciones artificiales del tráfico hacia otros medios, o por demoras y encarecimientos innecesarios de los servicios portuarios, inconvenientes ambos que // es necesario corregir para lograr la reactivación del comercio.

Asimismo constituye un índice de debilidad y gran vulnerabilidad de la Marina Mercante Nacional, que con sus unidades que representan // 1.200.000 T.R.B., éstas tengan una edad promedio de 18,5 años y hayan sido // prácticamente construidas en astilleros extranjeros.

En conclusión, es indispensable poner en ejecución la política que permita a la marina mercante el cumplimiento de su misión y objetivos. La creación de un organismo encargado de proyectarla y aplicarla no es suficiente; la gestión puede convertirse en lírica e inoperante si carece de los // medios necesarios para llevarla a cabo. Y esos medios no son únicamente las // atribuciones indispensables, ni la personería jurídica y autarquía financiera que posibilite su actuación; para que la marina mercante cumpla con su misión tiene que ser sostenida, estimulada y ayudada con medidas efectivas. Y para // ello es indispensable contar con un fondo, cuya finalidad no es el beneficio de los sectores que integran el complejo de la marina mercante, sino asegurar que por intermedio de los mismos se sirva con eficiencia al comercio del país.

De esta manera se conseguirá que esta actividad vital posea / su instrumento adecuado, dotado de los elementos que la habiliten a actuar en función de una política de defensa, promoción y orientación del comercio.

Por consiguiente, los verdaderos beneficiarios de este fondo tienen que ser los intereses vinculados al comercio, pues para ellos sería de consecuencias funestas que desapareciera nuestra bandera de los mares y que / perdiera la nación un medio tan precioso para regular y orientar las corrientes del intercambio.

La proporción del gravamen puede estimarse prudente y moderado. Sin embargo, si se demostrara que su aplicación origina a algunos rubros o artículos de las exportaciones dificultades de colocación o valviera onerosas determinadas importaciones indispensables, correspondería entonces, para esos casos, disponer la supresión o modificación del gravamen.

BALANCE NAVIERO ARGENTINO 1963

Este balance es el resultado de una diferencia entre Ingresos y Egresos, pero no una diferencia de tipo meramente contable, sino financiera.

En otras palabras: el balance naviero es la diferencia entre / las entradas y salidas reales de divisas en concepto de servicios navieros.

a) Ingresos

<u>Rubros</u>	<u>Miles de dólares</u>
1) Fletes de las exportaciones argentinas transportadas en barcos argentinos	23.544,4
2) Fletes entre terceros entrados y salidos al país en buques argentinos	5.513,3
3) Pasajes de extranjeros entrados y salidos del país en buques argentinos	3.547,5
4) Pasajeros transportados entre terceros países por barcos argentinos	2.310,2
5) Gastos de los barcos extranjeros en los puertos argentinos	24.424,8
	<hr/>
	59.340,2
	<hr/>

b) Egresos

1) Fletes de las importaciones argentinas transportadas en barcos extranjeros	53.388,2
2) Fletes pagados a barcos extranjeros por el tráfico de cabotaje entre puertos argentinos	287,8
3) Pasajes argentinos entrados y salidos del país en barcos extranjeros	6.843,8
4) Gastos de la marina mercante argentina en el exterior	20.029,6
	<hr/>
	80.549,4
	<hr/>

La diferencia entre ingresos y egresos es, pues, de /// 21.209.200 dólares. El balance naviero argentino en 1963 fue, entonces, deficitario, no obstante que la contribución neta de la marina mercante argentina al balance de pagos del país llegó en ese mismo año a la suma de 42.600.000 dólares.

Es interesante comentar las cifras de algunos de estos rubros:

En primer lugar, llama la atención que, no obstante transportar más de tres cuartas partes de nuestro comercio exterior en 1963, los barcos extranjeros hayan gastado en nuestros puertos sólo 24.424,8 dólares, mientras que los barcos argentinos han gastado en el exterior 20.029,6 dólares. // Esto se debe a varias causas: en primer lugar, los barcos mercantes de las grandes marinas extranjeras, prácticamente no gastan nada en la Argentina en concepto de reparaciones, a veces por la imposibilidad técnica (grandes transatlánticos, buques tanques, mineraleros, etc.) y otras veces por consignas férreas de evitar al máximo gastar en los puertos argentinos.

En cambio, los barcos argentinos de ultramar, son bastante "gastadores" en el exterior, no sólo por reparaciones, sino también por combustibles y aprovisionamientos generales; en segundo lugar, el grueso de los barcos extranjeros que trabajan en nuestros puertos son unidades de estadas muy cortas (buques tanques para el transporte de combustibles líquidos y corrales) o de operativa muy económica (cargamentos completos a granel, tal como cereales, minerales de hierro, carbón, etc.).

Con todo, puede anticiparse que la existencia en Buenos Aires, como principal puerto terminal de esta parte del hemisferio sud, de una industria de reparaciones navales moderna y con elementos adecuados podría, no solamente disminuir el rubro 4 de los egresos, sino, al mismo tiempo, aumentar el rubro 5 de los ingresos.

Desde luego, el rubro 1 de los egresos es el más importante.

El rubro 2 de los egresos responde a la curiosa situación auspiciada por Gas del Estado, de pagar flotes a propaneros extranjeros para hacer tráfico entre puertos argentinos, mientras hace más de un año se dejó ir desaprensivamente al Hanne Tholstrup, que había tomado bandera argentina.

Las conclusiones que se pueden determinar del balance naviero son, fundamentalmente, 2: a) reforzar la posición de Buenos Aires como gran // centro de reparaciones navales. b) establecer un régimen de promoción de cargas de importación a favor de las bodegas argentinas, sin necesidad de ampliar la marina mercante. Así se logrará eliminar el déficit.

APORTE NETO DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA AL BALANCE DE PAGOS DE 1963

R u b r o s	Armamento	Armamento	Totales
	estatal	privado	
	(en miles de dólares)		
Fletes de las importaciones argentinas transportadas en barcos argent.	16.065 (62%)	9.737 (38%)	25.802
Pasajes de residentes en el país	1.586 (83%)	316 (17%)	1.902
A) Ahorro de divisas	17.651 (64%)	10.053 (36%)	27.704
Fletes de las exportaciones argentinas transportadas en barcos argent.	18.646 (79%)	4.908 (21%)	23.554
Fletes de cargas entre puertos extranjeros transportados en barcos argentinos	4.921 (89%)	592 (11%)	5.513
Pasajes de no residentes en el país transportados en barcos argentinos	3.337 (94%)	211 (6%)	3.548
Pasajes de personas transportadas entre puertos extranjeros por barcos argentinos	2.310 (100%)	—	2.310
B) Ganancia de divisas	29.214 (84%)	5.711 (16%)	34.925
Total A) más B) :			
Por cargas	39.632 (72%)	15.238 (28%)	54.870
Por pasajeros	7.233 (93%)	527 (7%)	7.760
Contribución bruta	46.865 (75%)	15.765 (25%)	62.630
Gastos de divisas en el exterior	17.337 (87%)	2.693 (13%)	20.030
Contribución neta de la Marina Mercante Argentina al balance de pagos del país	29.528 (69%)	13.072 (31%)	42.600

CONTRIBUCION DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA AL BALANCE DE PAGOS DE 1964

El Instituto de Estudios de la Marina Mercante, ha dado término a un estudio relativo a la determinación de la contribución al balance de pagos por parte de la marina mercante nacional, en el curso del año 1964.

Surge de este estudio, que dicha contribución llegó a //// 41.727.500 dólares contra 42.600.000 dólares de 1963, o sea una disminución del 2%, no obstante que el comercio exterior del país transportado en barco aumentó, de un año para otro, en la significativa cifra del 34%.

Se acentuó en 1964 la función "ganadora de divisas" de nuestra marina mercante en relación a la función "ahorradora de divisas", lo que es // índice de la necesidad de un cambio de estructura de nuestro potencial naviero.

Los ingresos brutos en divisas generados por la marina mercante argentina en 1964, alcanzaron a 61.759.400 dólares contra 62.630.000 dólares en 1963, vale decir una disminución del 1%.

En 1964, el comercio exterior argentino transportado por vía / acuática ha generado flotes por 301.208.200 dólares, o sea un aumento del 38% con respecto a 1963, en que ascendió a 219.032.100 dólares.

CONTRIBUCION DE LA MARINA MERCANTE AL DESARROLLO NACIONAL

La política económica mundial ha evolucionado en estos últimos años como consecuencia de la aparición de doctrinas y sistemas que en forma pacífica o violenta propugnan la eliminación del subdesarrollo, del atraso y la miseria de los pueblos.

Las naciones más desarrolladas del mundo, aceptando este desafío, comprenden hoy que la pobreza y la insatisfacción han dejado de ser problemas exclusivos de los países que los sufren, y aquellos estados más poderosos, en forma solidaria y hasta por propia conveniencia, deben contribuir al / progreso de los países menos desarrollados.

Nuestra América es un ejemplo de estancamiento. A un intenso / crecimiento demográfico ha correspondido un débil crecimiento económico. La // disminución de las exportaciones por un aumento del consumo propio y el desmejoramiento de los precios internacionales de las materias primas han limitado la capacidad de compra en el extranjero de los países latinoamericanos, al mismo tiempo que han crecido las importaciones por exigencias del propio desarrollo. Este desequilibrio comercial, sumado a los déficits presupuestarios de // los gobiernos condujeron a muchos países a un proceso de creciente endeudamiento exterior, cuyo servicio en divisas gravita pesadamente en sus debilitadas economías. Todo este cuadro general alcanza tanto a los países como a sus habitantes y a estos últimos especialmente por la gran desigualdad en la distribución de la riqueza y de los bienes nacionales.

En latinoamerica se impone la necesidad de cambios fundamentales de estructura por medio de un continuo desarrollo. Tras este último objetivo, los expertos gubernamentales de América Latina se reunieron en Brasilia, en enero de 1964, para intentar aunar esfuerzos e ideas y configurar una única posición ante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo que se realizaría en Ginebra para establecer una nueva estructuración del Comercio Internacional.

Cabe destacar algunas de las conclusiones tendientes a permitir el crecimiento acelerado, ordenado, permanente y persistente de los países en vía de desarrollo".

En Brasilia, entre muchas mociones, se acordó:

(I - III) Adoptar medidas concretas que contribuyan al inmediato incremento de los ingresos de origen externo de los países en desarrollo.

Para lograr este incremento se propugnan medidas para defender la exportación de productos tropicales, agrícolas de zonas templadas, minerales, de //

productos manufacturados y las del Comercio de Invisibles. Y sobre esto último se aprobó:

(D - 2) El reconocimiento de que la expansión de las marinas mercantes nacionales o regionales de los países en desarrollo es factor importante para su crecimiento económico.

Es decir que oficialmente se reconoce la importancia de poseer una marina mercante y la necesidad de expansión como contribución al desarrollo económico de los países en vías de crecimiento.

Es conveniente analizar cómo gravitan los fletes en el comercio exterior y en las balanzas de pagos.

Normalmente el flete de las exportaciones no repercute en la / balanza de pagos, ya que el importador es el que lo paga y la mayoría de las / exportaciones se conciertan FOB. Sin embargo influyen en el precio de venta al público de los productos en el país importador, y por lo tanto tienen un efecto directo sobre la demanda total del producto y su posibilidad competitiva // con respecto a la de otros países.

El exportar en buques nacionales produce divisas al país en // concepto de fletes. Lógicamente se ganan igualmente divisas al transportar entre dos países extranjeros.

El valor de los fletes de las importaciones suele figurar como partida deudora en las balanzas de pagos; ahorra divisas en concepto de fletes.

Evidentemente la incidencia global de los fletes depende, entre otros factores, de la distancia entre los países y de la clase de mercadería, aunque el Fondo Monetario Internacional ha obtenido promedios del orden / del 10% del valor de las importaciones de los países subdesarrollados, y entre el 2 y el 40% del valor de las exportaciones, según los productos (algodón 2%, café 5%, mineral de hierro 40%).



Una parte de los gastos de flete comprende normalmente lo que se abona por carga y descarga de las mercaderías, derechos y gastos portuarios, etc., cuyo monto depende en gran parte de la eficiencia de las operaciones portuarias y de la consecuente demora de los buques. El poseer modernas instalaciones portuarias y un acelerado ritmo operativo permitirá disminuir los gastos de explotación de los buques y, por consiguiente, de los fletes.

Las tarifas de flotes pueden ser de influencia decisiva en // las exportaciones de productos de distintos países a un mismo mercado. Los // cargadores de algodón brasileños, culpan a los fletes al no poder competir en Europa con el algodón de los Estados Unidos y de Méjico.

Los gastos en fletes de los países en desarrollo son de tal // magnitud que cualquier medida para abaratarlos reportaría grandes beneficios a esas regiones en lo que respecta a las condiciones de exportación de su comercio exterior, su capacidad de importación y la situación de su balanza de pagos.

En cuanto a las importaciones, llegarían más económicas, permitiendo un mayor desarrollo por la incorporación de maquinarias y de bienes // de capital.

Para nuestro país el cumplir lo acordado en Brasilia fomentando la expansión de la marina mercante es factor importante para el desarrollo y crecimiento económico nacional.

Un hecho real y concreto que avala lo aquí expuesto, es la // creación y fomento de flotas mercantes nacionales en todos los nuevos estados que se han formado después de la última guerra mundial. Esto, además, de los // obvios factores políticos y de prestigio, se debe a las razones económicas ya esbozadas y que pueden sintetizarse así:

- 1) Logro de la independencia económica, evitando la total sumisión de la colocación de los productos al pabellón extranjero.

X

2) Aliviar la escasez de divisas. Hay países que profieren incluso subvencionar sus propias flotas con vistas al ahorro de divisas que de otro modo deberían gastar en servicios.

3) Evitar que tarifas arbitrarias de fletes impidan la comercialización de productos competitivos de exportación.

4) "El comercio sigue al pabellón".

El establecer nuevas líneas posibilita lograr nuevos mercados e incrementar las exportaciones.

5) Factor de desarrollo, al originar industrias y actividades subsidiarias que constituyen nuevas fuentes de ocupación y trabajo.

oooo00oooo

X

CAPITULO IV

SITUACION Y POSIBILIDADES DE LA INDUSTRIA NAVIERA

Mientras la reparación naval tuvo un ritmo de crecimiento paralelo con el desarrollo de nuestras flotas, hasta mediados de la década // del 40, para decaer sensiblemente luego, la construcción naval, se mantuvo estancada (limitada a pequeños buques fluviales, autopropulsados y sin propulsión propia) hasta hace unos 30 años, cuando empieza a entrar en su mayoría de edad.

A medida que crecía nuestra marina de guerra y nuestras flotas de dragado y comercio fluvial, el Ministerio de Marina, el Ministerio // de Obras Públicas y la actividad privada levantaron excelentes talleres de reparaciones, diques de carena y varaderos, en Puerto Belgrano, Buenos Aires, Rio Santiago, Tigre, Avellaneda y otros lugares sobre el Paraná que, // junto con una correcta política de acopios de materiales y repuestos (obligada por la entonces incipiente industria subsidiaria local) habría de permitirles mantener sus unidades en servicio activo, en buenas condiciones // de conservación. Así ocurrió hasta con los modernos y para su época, grandes acorazados, "Moreno" y "Rivadavia", que sólo debieron ir al exterior // para su transformación. Existía un orgullo de hacer en el país, lo que se // podía hacer en el país. Desafortunadamente, y en contra de toda lógica, la creación de la Flota Mercante del Estado, hace casi 25 años, y su posterior desarrollo hasta sobrepasar el millón de toneladas de porte, no trajo consigo un aumento de esa capacidad, ni siquiera una acción para mantener los talleres técnicamente al día.

El puerto de Buenos Aires - un puerto terminal de gran significación y donde seguramente efectuarían sus carenados y reparaciones mu- //

chos buques de bandera extranjera, de contarse con facilidades adecuadas -- no posee un astillero bien equipado para la reparación. En el anuario de // IEMMA de 1963 se transcriben conceptos vertidos por el técnico norteamericano Ralph Gerber, quien ha dicho que tal astillero "no sólo constituye la necesidad más importante de la industria naval local, sino que considero // que puede constituir la necesidad industrial más importante del país, con / prioridad sobre cualquier campo de actividades". Según Gerber la reparación de buques, no la construcción naval, es la subdesarrollada en nuestro país.

En 1961 se pensó en dar una solución a esta deficiencia y se llamó a licitación para la erección de un astillero en la Dársena Este de / la Isla Demarchi, pero las condiciones impuestas en el pliego resultaron // inaceptables y el llamado tuvo que ser finalmente anulado.

No obstante todo esto, la capacidad e idoneidad de la industria de la reparación naval no son nada despreciables, como ha quedado fehacientemente probado en numerosas ocasiones. La actual transformación de / los transatlánticos "Río de la Plata", "Río Tunuyán" y "Libertad" servirá / para ratificar esta opinión.

La construcción naval recibió un impulso importante y decisivo para su afianzamiento en el período 1935/42, cuando la Marina, considerando que había llegado el momento de iniciar la construcción de buques de mayor porte e importancia, puso en ejecución un plan de construcciones, con la participación de la industria naval privada, mientras el Ministerio de / Obras Públicas, compartiendo esa inquietud, inició también la construcción naval en su importante astillero de la isla Maciel. En ese lapso se hicieron - fuera de embarcaciones fluviales y portuarias - los 9 rastreadores // tipo "Bouchard" (4 de ellos en astilleros privados) y el transporte "Ushuaia" para el servicio de la patagonia, un dique flotante y una draga de cangilo- /

nes en el astillero de Obras Públicas y, por orden de Y.P.F. se construyó en el astillero Hansen y Puccini, hoy ASTARSA, el buque tanque "Figueroa / Alcorta" de 4560 toneladas de desplazamiento, hasta hace pocos años el // barco de mayor tamaño construido en Sud América, y que habría de ser se- / guido poco después por el petrolero "General Moseoni", también encomendado por Y.P.F. al mismo astillero. En esa misma época, además, y por gestión / del Ministerio de Marina, se crearon en el país los cursos de ingeniería / naval y de técnicos constructores navales, y se concibió y proyectó el as- / tillero de Río Santiago, con el fin de desarrollar la construcción naval / militar e iniciar la fabricación local de maquinarias y equipos navales, / sirviendo al mismo tiempo de estímulo y ayuda para el desenvolvimiento de la construcción naval privada.

Como ocurrió con la reparación naval, la creación de la Flota Mercante del Estado no significó un factor estimulante del desarrollo de / la industria de construcciones navales, a pesar del aumento notable del // tonelaje nacional. A partir de 1942, esta industria perdió el impulso ini- / cial que había recibido y se mantuvo estacionaria en su producción, hasta 1957, no obstante la inauguración del astillero Río Santiago, la implanta- / ción de las modernas técnicas para la prefabricación de los cascos y las / importantes realizaciones habidas en esos tres lustros, tales como los pa- / trulleros tipo "Muratore" y las fragatas antisubmarinas tipo "Azopardo", / construidos por la Marina y los cargueros "Francisco Rocco" y "Atlántico", dos diques flotantes de 2800 y 1000 toneladas de capacidad portante respec- / tivamente, remolcadores, areneros, cargueros fluviales, chatas y barcazas, hechos por los astilleros privados.

Desde 1957 hasta 1962 la construcción naval tuvo un corto pe- / ríodo de relativo auge, aunque sin llegar a su capacidad potencial de pro-

ducción. En este período se aumentó sensiblemente la capacidad total de // construcción con la ampliación y equipamiento de ASTARSA, el principal / astillero de capital privado, y se entregaron al servicio el buque-escuela "Libertad", la motonave fluvial de pasajeros "Ciudad de Paraná", la motonave para el transporte de pasajeros y automóviles "Nicolas Mihanovich", / los petroleros fluviales "Esso Pampa", "Esso Paraná", "Goya", "Hernanda- / rias" y "Shell Guaraní", un buque hidrográfico, el buque tanque fluvial asfaltero "Yacaró", los remolcadores "Itambe" e "Itacurú", aparte de pesqueros, barcasas y chatas. Además, se inició la construcción de tres cargueros de ultramar de 8000 toneladas de porte, un petrolero de 2000 toneladas, un buque trasbordador de coches y vagones ferroviarios, cuatro remolcadores de tiro y uno de empuje, tres buques frigoríficos fluviales, alrededor de veinte pesqueros, balsas, cargueros fluviales, chatas y barcasas.

La razón de este resurgimiento de la industria naval se explica fácilmente. A partir de 1957 se empezó a perfilar una política naviera con cierto grado de coherencia y la reacción de la actividad privada // fue inmediata. Se dictó el decreto-ley N° 3115/58 de Crédito Naval, reglamentado por decreto N° 4904/60, que establece óptimas condiciones de financiación para la construcción y ampliación de astilleros y para la construcción y transformación de buques; el decreto N° 13.136/59, por el que // se exime de recargos de importación a los materiales y equipos para la // construcción naval y para el equipamiento de los astilleros, que la industria nacional no provee; el decreto N° 10.032/60, por el que se exime de // recargos de importación a los buques de más de 3000 toneladas de porte, a los pesqueros y frigoríficos por dos años, y a todos los materiales y equipos destinados a la construcción en el país de esos buques, y que a su vez impone el 40% de recargo de cambio a la importación de buques de menos de

3000 toneladas de porte; el decreto N° 10.033/60, que obliga a las empresas del Estado a adquirir en el país los buques nuevos que necesiten, siempre que estos puedan ser construídos en condiciones técnicas adecuadas y / con plazos y precios razonables, que otorga una subvención para la construcción local de buques pesqueros y frigoríficos, y que compensa por los mayores costos resultantes de la construcción local en relación con el exterior, de los buques de más de 3000 toneladas de porte que ordenen las // empresas del Estado en astilleros argentinos; el decreto N° 7992/61 por el que se aprueba el plan de renovación de los buques de ELMA, asignándose a la industria naval local la construcción de tres de los catorce buques de 7500/8500 toneladas de porte a adquirirse en el período 1961/64 y la totalidad de las 48 unidades a incorporarse en el lapso 1965/70. El resultado de estos actos de gobierno fue una reactivación inmediata y general de la industria: se amplió y modernizó el astillero de ASTARSA para capacitarlo para la construcción de buques de ultramar, implantando, con asistencia / técnica europea, una nueva organización acorde con los modernos métodos y técnicas de fabricación; las empresas estatales ordenaron en el país la / construcción de buques que normalmente se encomendaba a astilleros del exterior; y se otorgaron algunos créditos para nuevas construcciones y subsidios para la construcción de frigoríficos fluviales y pesqueros, lo que redundó en la colocación de órdenes a varios astilleros menores.

A partir de 1962 la industria naval - en particular la construcción - empezó a sufrir una crisis por falta de trabajo, que ha ido // agravándose.

Esta situación tiene su causa fundamental en la crisis económica financiera por la que atraviesa el país, que ha tornado prácticamente inoperante todas las medidas de gobierno tomadas en el período 1958/61.

La Ley de Crédito Naval ha resultado ser otra de las tantas leyes que no / se cumplan... Los decretos 10.032 y 10.033/60 han tenido poca significación (salvo en lo que respecta a algunos pocos buques pesqueros). El decreto // 7992/61 de renovación de la flota de ELMA no se ha cumplido.

Pero, aparte de esta causa, hay otra tanto o más importante. Es la falta de continuidad en la acción. La política naviera, que empezó a perfilarse y ponerse en ejecución en 1957, parece haberse desmoronado y no se ve aún otra que la sustituya.

Es poco alentador el panorama que ofrecen las industrias naviera y naval en el país. Nuestras flotas son viejas, anticuadas y antieconómicas. Es indispensable que nuestros buques de ultramar estén en condiciones de competir con las flotas extranjeras, constantemente en trance de modernizarse, radiando los cargueros vencidos por el tiempo y antieconómicos, aunque sigan a flote, y reemplazándolos por unidades más modernas, // más veloces, mejor dotadas en materia de bodegas y elementos para su carga y descarga, dotadas de todos los elementos que el comercio actual reclama y accionadas en forma que siendo menores sus costos de mantenimiento, sea posible competir con ellas en el mercado internacional de flete. Las flotas fluviales y de dragado - más viejas y obsoletas que la de ultramar - / requieren ser urgentemente modernizadas.

La industria naval argentina está preparada para satisfacer esa demanda potencial. Los principales astilleros - Río Santiago y ASTARSA - están modernamente equipados y tienen una capacidad de construcción del // orden de las 60.000 toneladas de porte anuales; es decir, podrían renovar toda la flota de ELMA en menos de 10 años. La capacidad de construcción de un astillero moderno está fijada fundamentalmente por las áreas de sus playas de almacenamiento del acero, prefabricación y depósito de elementos //

prefabricados, y por sus facilidades para el movimiento de las chapas, //
perfiles, etc. La ampliación y reequipamiento de ASTARSA fueron proyecta-
dos para permitir la elaboración de 6000 toneladas de acero por año, lo //
que significa, más o menos, 18.000 toneladas de porte de buques de ultra-
mar, equivalentes a algo más de dos cargueros de 8000 toneladas de porte,
o sea, una permanencia de cada caso en grada de alrededor de cinco meses.
Se ha estimado la capacidad del astillero de Río Santiago - con sus insta-
laciones actuales - en 42.000 toneladas de porte anuales. Son muchos, al-
rededor de veinte, los astilleros de menor tamaño que están preparados y
tienen experiencia para la construcción de buques de cabotaje, fluviales,
portuarios y pesqueros. Estos astilleros pueden fabricar anualmente 50 bu-
ques de pesca de 23/25 metros de eslora.

En estos momentos está ocupada una fracción pequeña de esa
capacidad, menos de un quinto, tanto en los astilleros grandes como en los
chicos. Se estima que la capacidad actual puede triplicarse rápidamente //
(en pocos meses) y llevarse a su tope en no más de tres años. En otras pa-
labras, ASTARSA podría construir, sin llegar a ocupar el 100% de su capa-
cidad instalada, ocho cargueros de 8000 toneladas de porte en un lapso de
seis años a partir de la colocación de una orden - con plazos de entrega /
de 24, 33, 42, 54, 60, 66 y 72 meses, y el astillero de Río Santiago vein-
te unidades. Los planteles obreros requeridos serían del orden de los 2500
operarios para el astillero Río Santiago y de 1000 operarios para ASTARSA.
Para que los astilleros menores pudiesen entregar al servicio cincuenta //
pesqueros anualmente, o sea dos y medio unidades por establecimiento, sería
necesario que cada uno contase con un promedio de menos de 50 operarios.

De lo dicho se deduce que por el momento no es necesario - y
sería realmente absurdo en las condiciones actuales - ampliar la capacidad

instalada. Según el señor Ralph Gerber, citado anteriormente, "la Argentina se halla razonablemente bien equipada para el presente y futuro de la construcción de buques, tanto en los astilleros estatales como en los privados".

La insistencia en quererse recurrir al exterior para la construcción de los buques puede llevar a la creencia de que existen en el país dificultades insalvables para su diseño y construcción, o de que los precios y plazos de entrega locales son exageradamente altos. Nada más inexacto.

Los astilleros argentinos poseen personal técnico capacitado e información suficiente para el diseño de la mayoría de los buques que el país necesita. Por otra parte, han recurrido al extranjero en busca de ayuda técnica, toda vez que tal cosa fue considerada necesaria o conveniente. La gran mayoría de los buques construidos - entre ellos todos los del astillero Río Santiago - han sido proyectados en el país y todos han satisfecho normalmente los requerimientos impuestos por el armador. Cuando se trató de unidades especiales y de las cuales existe poca información - caso del dique flotante de 2800 toneladas de capacidad portante y de una draga a succión para la Dirección de Navegación de Obras Portuarias y Vías Navegables - se recurrió a la asistencia técnica del exterior para sus diseños.

Se debe puntualizar claramente que es el armador y no el astillero, el responsable de la fijación o elección de los requisitos generales náuticos y comerciales (o militares) del buque. Es el armador quien fija el tipo de servicio al cual será destinado el barco: ruta, puertos de llamada, tipo de carga, etc.; el porte (bruto o neto); la velocidad (en pruebas o en servicios); la autonomía o radio de acción; el tipo de planta

propulsora; ciertos rasgos especiales, tales como las facilidades para la maniobra de la carga y número de pasajeros; las limitaciones en las dimensiones, etc. Es verdad que el astillero normalmente asesora u opina en estos requerimientos, en especial cuando surgen dificultades para su cumplimiento o cuando ellos llevan a tamaños o costos excesivos; pero esto lo hace como colaboración y a menudo - en especial, en el caso de armadores estatales - con las limitaciones impuestas por la rigidez de los pliegos de los llamados a licitación. Es el armador quien debe poseer todos los elementos de juicio necesarios para la realización de un correcto cálculo del costo de explotación del buque. El astillero tiene la responsabilidad de la realización técnica de los planes establecidos y del cumplimiento, y en consecuencia, de los requisitos impuestos por el armador. Cuando éste - por negligencia, incompetencia o cualquier otra razón - insiste en requerimientos que dan origen a un buque que encuentra luego restringido su campo de operación - por exceso de calado, por ejemplo - ; o que resulte antieconómico - por su escaso porte, o inadecuada velocidad, o mala selección de la planta propulsora, u otra causa -; o fuera de época - anticuado no obstante su reciente construcción - por incorrecta apreciación al haberse resistido a la introducción de adelantos tecnológicos ya adoptados, la responsabilidad es pura y enteramente del armador.

La Argentina tiene, merced a los progresos de su industria naval, una capacidad actual de producción que le permitiría absorber las inmediatas demandas, en caso que se estructure un programa de realizaciones paulatinas acorde con las necesidades de la hora. Sin embargo, justo es reconocer ciertas deficiencias de menor importancia debido a fallas en la industria subsidiaria nacional, que provee una parte muy substancial del total de los materiales y elementos manufacturados que entran en la

construcción del buque. Se ha tenido algunos inconvenientes en ventanas / exteriores, equipos frigoríficos y de aire acondicionado, ciertos artefactos y accesorios eléctricos, y otros, como consecuencia de que la industria en general va resolviendo progresivamente los problemas particulares planteados por el servicio naval, que requiere productos de diseño y construcción especiales, para que puedan soportar las rigurosas condiciones de // trabajo - si se las compara con las comunes para el servicio en tierra - debidas a los defectos de choque, vibraciones, corrosión en ambiente salino, variaciones extremas de temperaturas, y a los efectos de los golpes de mar, roldo y cabecep. En todos los casos las dificultades halladas fueron subsanadas y la experiencia debidamente capitalizada. Por otra parte, es / sabido que la perfección no existe y que aún en los buques salidos de los mejores y más expofimentados astilleros ocurren fallas o inconvenientes / - algunos ocasionados por la inexperiencia o falta de entrenamiento del / personal que los conduce - que van corrigiéndose con el tiempo. El buque, como toda planta industrial compleja, necesita de un período de ajuste, en el que su tripulación se familiariza con sus sistemas e instalaciones.

Existe, pues, capacidad técnica suficiente; pero la situa- / ción actual, de persistir, puede traducirse en la pérdida de la experien- / cia de muchos años.

Analizando ahora el precio de la construcción naval, se pueden hacer las siguientes consideraciones: hace siete u ocho años la industria naval argentina podía construir a precios muy cercanos a los de Europa Occidental: un 10 a 15% superiores. El jornal del obrero argentino era comparativamente bajo, alrededor de 26 centavos de dólar, y permitía compensar la baja productividad debida a deficiencias de organización y equipamiento, vicios laborables y mayor costo de los materiales, tanto los de

importación como los de plaza; los primeros por el costo del transporte // marítimo y otros gastos de importación; los segundos como natural conse- / cuencia del incipiente desarrollo industrial general del país y de la re- / lativamente pobre demanda de muchos de los productos manufacturados y ma- / teriales especiales que entran en la construcción de un buque. Desde en- / tonces las cosas se han deteriorado sensiblemente desde el punto de vista de los costos comparativos de la construcción naval local en relación con la europea. Por diferentes motivos, el nivel del costo de la vida, que tu- / vo un número índice promedio de 22,4 en 1956 - con respecto al número base 100 de 1960 - ha subido al número índice de 216,1 en mayo de 1964; es de- / cir, 9,6 veces. En cambio el peso argentino que se cotizó en el año 1956 a un valor de \$ 35.54 por dólar americano - promedio del año - se cotizaba / en mayo de 1964 a razón de \$ 137.40 por dólar; o sea, sufrió una deprecia- / ción con respecto al exterior de 3,8 veces. Significa esto que, en dólares, el costo de la vida y paralelamente con ello los salarios y jornales - que está probado siguen muy aproximadamente las fluctuaciones de aquél - han / subido 2,5 veces desde 1956. El jornal promedio del astillero ASTARSA, por ejemplo, que en 1956 era de U\$S 0,26 (m\$ 9,35 con el dólar a \$ 35.54) era en mayo de 1964 de U\$S 0,62 (m\$ 84,9 con el dólar a \$ 137,40); ha subido, / pues, 2,4 veces en dólares. Las cifras y relaciones arriba mencionadas se agudizaron en el año 1965. Este aumento del costo de la mano de obra, que no sólo afecta al trabajo propio del astillero, sino también a todos los / materiales y elementos de fabricación local que entran en el alistamiento del buque - bombas, motores eléctricos, anclas, tuberías, cables y arte- / factos eléctricos, pinturas aislaciones, pisos, revestimientos, cables y / cabos de amarre, electrodos para soldaduras, sanitarios, muebles, etc. - y los aumentos similares ocurridos en la mayoría de los renglones que inte-

gran los gastos generales de una industria, hubieran puesto a la construcción naval local en precios realmente inaceptables, (100%^o más por encima / de los de Europa Occidental) si a su vez no se hubieran logrado aumentos / notables de productividad, como consecuencia de mejoras habidas en la organización y equipamiento y a una mayor conciencia y responsabilidad del / obrero argentino. Puesto que del total del buque, aproximadamente el 65% / corresponde a la inversión que se hace dentro del país, y tan sólo el 35% a los materiales de importación (acero, máquina propulsora, grupos elct- / trógenos, maquinaria auxiliar de cubierta y elementos de navegación), re- sulta que, si el 65% local hubiera aumentado en forma directamente propor- cional a los jornales, el buque tendría que haberse encarecido en un 156%. Sin embargo, la construcción naval nacional está hoy alrededor del 50% más cara que la de Europa Occidental. Por otra parte, ese mayor costo se debe en buena medida al hecho de que los astilleros trabajan a una capacidad // muy por debajo de sus posibilidades. Si se tiene en cuenta las subvencio- nes y toda clase de ayuda de que goza la construcción naval en casi todos los países del mundo; los recargos a la importación que, si bien no se // aplican a los materiales que los astilleros importan directamente, gravan los costos de los elementos que la industria subsidiaria provee; el enca- recimiento del acero y maquinaria de importación por el alto costo del fle- te, seguro marítimo, gastos bancarios propios de la importación y despachos a plaza, que oscila entre el 15 y el 20% del precio FOB de la mercadería; y la elevada tasa de interés del crédito bancario, necesariamente se con- cluye que el mayor costo de la construcción naval local es razonable. Está, además, muy por debajo de los mayores costos locales, comparados con los / del exterior, de la mayoría de los productos manufacturados metalúrgicos / argentinos.

En lo referente a los plazos de construcción, es verdad que a veces han sido exageradamente largos; pero en la mayoría de los casos se ha debido a incumplimiento por parte de las empresas estatales de sus obligaciones contractuales de pago, que han obligado a los astilleros a demorar y hasta a parar las construcciones. En este sentido, el astillero Río Santiago ha sido quizás el más afectado; basta mencionar que al cerrar su // ejercicio 1961/62, AFNE tenía "cuentas a cobrar" que superaban los // 800.000.000 de pesos, cifra superior al total de los ingresos del ejercicio \$ 764.000.000. Cuando se colocan órdenes en el exterior, generalmente el cumplimiento de los contratos es más regular y, cuando esto no ocurre, las construcciones también se eternizan.

Se debe puntualizar que el "plazo de construcción" es sólo en muy raras excepciones igual al "plazo de entrega". Es necesario hacer esta aclaración porque a menudo se comparan los "plazos de construcción" de astilleros extranjeros, con los "plazos de entrega" de los nuestros. El buque, suponiendo que el astillero tiene disponibilidad de gradas, muy difícilmente puede empezarse a construir hasta pasados algunos meses desde la firma del contrato. Es necesario, previamente, desarrollar el proyecto básico, confeccionando los planos estructurales de construcción; presentar / éstos a la aprobación de la Sociedad de Clasificación; realizar los cálculos de acero, hacer la lista de chapas y perfiles requeridos, y colocar // las respectivas órdenes de compra; y hacer el trazado del buque. Solamente cuando se trata de la repetición de una construcción y se tiene adecuado / acopio de acero, o cuando todo ese trabajo ha sido hecho con anterioridad a la firma del contrato porque se tiene la seguridad en la adjudicación de la obra, es posible deducir ese tiempo, que normalmente es del orden de // los tres o cuatro meses.

En nuestro país tales condiciones no se dan; nunca una orden ha sido repetición de otra anterior; no es posible tener acopio de acero, porque éste debe ser importado para cada caso particular y justificado su destino; y jamás se tiene seguridad en la adjudicación de la obra.

Dos causas suelen alargar los planes de entrega locales en relación con los del exterior: los largos trámites burocráticos necesarios / para la apertura de las cartas de crédito, obtención de avalos bancarios y certificados de liberación de recargos; y el tiempo que lleva el transporte desde la fábrica en el extranjero al astillero, del acero a la maquinaria de importación, cuya disponibilidad es factor determinante del plazo / de construcción, y que es de un mes y medio a dos meses, en el mejor de / los casos. Finalmente, es necesario reconocer que no es posible exigir a / un astillero que aumente su capacidad de producción aumentando su plantel de personal, con el fin de acortar los plazos de entrega, cuando no hay seguridad alguna de continuidad de trabajo. Sería posible reducir apreciablemente los plazos si se pusiesen en ejecución planes de construcción naval que asegurasen trabajo para un cierto número de años.

A pesar de todo, los plazos de entrega de los astilleros locales pueden ser hoy - como ha sido demostrado en muchas de las últimas construcciones - muy cercanos a los de los astilleros europeos; dos o tres meses más, para un buque que lleva en Europa 12 meses en construirse no puede nunca ser de significación.

Son dos, las razones fundamentales que han movido a las empresas navieras locales a recurrir al extranjero para la construcción de buques: el menor precio y las óptimas condiciones de financiación ofrecidas. La primera, el precio más bajo - logrado en muchos casos, como ya se ha / mencionado, por los altos subsidios de que goza la construcción naval en /

casi todos los países importantes del mundo - no debiera normalmente decidir una adjudicación por una empresa estatal. Cuando se construye en el // país, buena parte del precio del buque vuelve a las arcas del Estado a // través de los impuestos y otras cargas fiscales, y todo se vuelca en la / economía general de la Nación; cuando se construye en el exterior, se priva al obrero argentino de trabajo, que bien sabemos no sobra en el país; se / agrava la causa primordial de los mayores costos locales: el trabajo de / los astilleros a una capacidad muy por debajo de la máxima posible; se deteriora nuestra balanza comercial, y se frena el desarrollo de una actividad industrial de vital importancia para la soberanía económica de la Nación.

La segunda razón, las óptimas condiciones de financiación // ofrecidas por los astilleros del exterior, indudablemente significa un compromiso del futuro que sólo se puede justificar en casos excepcionales. / Bien conocemos las consecuencias funestas que ha tenido para la Nación la política de adquisiciones desmedidas en el exterior, aprovechando las "buenas condiciones de pago".

El Dr. Aurelio González Climent, presidente del Instituto de la Marina Mercante, ha señalado en su trabajo "La contribución de la Marina Mercante Argentina al balance de pagos del país y la industria naval", la importancia del aporte neto de nuestra marina mercante al balance de / pagos - que lo ha calculado por primera vez en el país, para el año 1963, resultando ser de 42,6 millones de dólares - y el peligro que se corre de que una contribución tan importante pueda quedar anulada dentro del balance comercial de la Nación, si al resolverse la renovación y aumento de // nuestro potencial naviero se adquieren los buques en el exterior, en vez / de recurrirse a la industria naval nacional.

La crisis que sufre la industria naval, no tendrá solución // permanente hasta tanto se dicte una política naviera nacional, coherente y estable, que permita a las empresas navieras estatales y privadas la formulación de planes orgánicos de renovación y ampliación de sus flotas, y // hasta tanto no se active la utilización del Fondo Nacional de la Marina // Mercante, indispensable para la financiación de tales planes y para el // otorgamiento de los subsidios que fueren necesarios. La Ley de Crédito Naval, al no incluir entre sus beneficiarios a las empresas estatales, sólo resolverá - en el supuesto caso de que tenga plena vigencia - las necesidades financieras de las empresas privadas.

Mientras tanto, la industria naval, que se ha capacitado a // costa de ingentes inversiones del Estado y privadas, está lista para realizar la parte que le concierne en el desarrollo de nuestra marina mercante.

Quizás por conocidas resulten redundantes algunas anotaciones que dan la pauta de la importancia de que el país cuente con una actividad naviera adecuada con la relevancia de su comercio exterior. Las importaciones y exportaciones por vía terrestre sólo alcanzan al 2% del total de su comercio exterior. El 98% restante "viaja" en las bodegas de los na- // víos; de este último porcentaje, menos de la quinta parte lo hace en embarcaciones de bandera argentina.

Los buques son el instrumento para la colocación en mercados apropiados y a mejores precios para el interés que ellos mueven, los productos de la tierra y la industria de un país; ellos diversifican los mercados, orientan el comercio según las conveniencias nacionales, permite la no subordinación económica a otros intereses y la no sofocación de un país en los períodos de crisis mundial, contribuyendo, además, a una nada despreciable venta de fletes como accesorio, así como al empleo de miles de // personas.

Para que el país posea los buques que necesita es necesario // que se halle en condiciones de construirlos.

Si es posible, aún debe procurar superar los márgenes de productividad requeridos por las flotas nacionales a las que sirve, buscando convertirse en mercado exportador. Está demostrado que no falta capacidad para emprender la gran empresa; ello está demostrado por las construcciones realizadas: "cargueros, petroleros, ferry boats, pesqueros, patrulleros y la fragata escuela Libertad". Muchos de estos buques fueron inclusive diseñados totalmente por profesionales argentinos, y los detalles de su // construcción demuestran una particular prolijidad y afán de la mano de // obra nacional.

Tampoco en las empresas navieras falta eficiencia, como que / disputa fletes competitivamente, pese a contar con un "porcentaje desalentador" de buques ya obsoletos; otros países, como en el caso de Noruega y Suocia, renuevan integralmente sus flotas cada quince años.

Estados Unidos subvenciona a su industria naval con el 55% // del costo de los buques que construye, en tanto que en los países europeos ese apoyo del estado se traduce en índices que oscilan entre el 23 y 33%.

Cuando se construye un buque debe ponerse en marcha numerosas actividades complementarias, tales como la siderurgia, la eléctrica, de la madera, química, mecánica, textil, etc.

La construcción de un barco significa la inversión de cifras en el orden de millones de horas-hombres trabajadas en los astilleros y en las industrias que proveen los materiales, máquinas e instrumental, artefactos, etc.

La capacidad total de nuestra marina mercante, estatal y privada, supera en porte bruto el millón y medio de toneladas. Su edad oscila

on los 19 años. Se estima que será necesario en no menos de quince años alcanzar una capacidad de tres millones de toneladas y una edad promedio que fluctúe entre los ocho y diez años.

Descontando que de estructurarse un programa con objetivos / de esa dimensión, firmemente avalados, la industria naviera nacional realizará más esfuerzos para participar activamente de un plan que incentivará su interés. La multitud de industrias subsidiarias proliferarán, agregándose a las existentes, y se abrirán interesantes perspectivas para la ubicación de mano de obra. El trabajador argentino ha demostrado su capacidad y ductilidad, de manera que en este punto se descuenta que no existe problema alguno; por el contrario, se adquirirá experiencia y especialización que resultará altamente favorable.

Algunos sostienen que podría contarse con una buena flota // sin necesidad de que paralelamente crezca una industria naval que la respalde. Ello es sumamente peligroso. Cualquier conflicto puede privarnos // del auxilio de los astilleros extranjeros. Así se expresan muchos de los / hombres que en nuestro país han acumulado experiencia en este terreno difícil y cambiante, en el que será necesario fortalecerse para participar positivamente en la próxima lucha comercial que se originará por las cre- // cientes flotas de Rusia y China Continental, que a favor de un férreo estatismo desprovisto de conflictos gremiales, aumentan su capacidad a ritmo tal, que se estima resultarán competidores agresivos del sector occidental, sobre todo en las líneas con el "tercer mundo", en medida que ha comenzado a preocupar a tradicionales armadores de banderas correspondientes a países libres.

Todo ello no podrá revisarse en condiciones óptimas en tanto no se logren las necesarias realizaciones en todos los campos de la acti-

vidad naviera.

Esta se fortalecerá sólo con compromisos de compras sucesivos, paulatinos y permanentes, debidamente encuadrados con su capacidad de expansión, que se estima se incrementará, sin lugar a dudas, apenas se logren las condiciones imprescindibles.

Entonces se podrá pensar, inclusive, en vender a otros países producción de nuestros astilleros.

Además, por estar ubicado en "punta de línea" resultaríamos indicados proveedores de "service" a no pocas embarcaciones necesitadas de reparaciones que llegarán a nuestros puertos.

El Astillero de Río Santiago : su obra y lo que puede hacer

En el transcurso de un poco más de un decenio y no obstante una serie de dificultades derivadas de la frustración de planes de construcción de largo aliento que se habían formulado, con la consiguiente caída de sus fuentes económicas, los talleres del Astillero Río Santiago, dependiente de A.F.N.E. (Astilleros y Fábricas Navales del Estado), han realizado una obra importante que hasta la fecha se ha traducido en la botadura de 12 unidades que se encuentran en navegación, de otras 2 que se // hallan en período de alistamiento y de 4 más en gradas. Entre estas últimas figura un buque petrolero de 10.000 toneladas de porte bruto para Y.P.F., cuyo primer segmento de casco prefabricado fue colocado en la grada mayor el 26 de agosto pasado. Será el buque de mayor tonelaje construido en el / país, y, desde aquí, las posibilidades podrán ser más optimistas si el Estado a través de una eficiente política naviera, comprendiera con entera / claridad, todo el incalculable valor del esfuerzo humano que puede desa- / rrollarse, en los ámbitos de unos enormes talleres que prácticamente nunca

han trabajado en la medida de su capacidad total.

Suele ser frecuente escuchar que el Astillero Río Santiago no produce en la medida comparable a otros astilleros extranjeros y que, por lo tanto, habría que venderlo o cerrarlo. Si supuestamente se aceptara que el astillero es una carga para el Estado (no lo es, por cuanto desde hace varios años no recibe aporte alguno del Fisco), no debe perderse de vista, que la erogación sería el precio del adiestramiento de miles de personas y el mantenimiento de costosas instalaciones disponibles en cualquier momento para encarar las construcciones necesarias. Alguna vez se afirmó que, / aun aceptando el concepto pesimista, el costo inicial del Astillero Río // Santiago estaría plenamente justificado con sólo pensar que alcanza al de 2 o 3 torpederos.

La experiencia histórica, por otra parte, no deja margen para dudar de la necesidad que tiene el Estado y su marina de guerra de contar, en el país, con los instrumentos apropiados para acrecentar su poderío naval en la medida que puede requerirlo una situación de emergencia internacional. El hecho de nuestra tradicional posición pacifista, no implica que se deba abandonar la empresa por considerarla irrealizable; por el contrario, exige redoblar los esfuerzos. Además, la conciencia de la industria / naval no podría formarse nunca de la noche a la mañana, como tampoco sería posible preparar, repentinamente, las legiones de técnicos y obreros para desarrollarla, por floreciente que fuera, la situación económica del país. Se trata de una industria compleja y altamente especializada, que requiere el acompañamiento de industrias menores, a las cuales debe alentarse, paulatinamente, para colocarlas en los niveles de eficiencia deseables.

Asimismo, la historia de la construcción naval en el mundo, / pone de manifiesto, que cupo a las marinas de guerra iniciar en sus propias

instalaciones la construcción de unidades militares y que, con el correr / del tiempo, fueron derivando su actividad hacia la industria privada, pero nunca en forma total, por razones técnicas y castrenses que aconsejan mantener, por lo menos, un astillero en la esfera de la marina de guerra. // Respecto de la marina mercante, ya nadie discute su importancia fundamental. Esperó, su tonelaje a flote puede ser el reflejo pasajero de una situación internacional favorable, de modo que su verdadera medida está en la capacidad de la industria naval, que debe mantenerla y renovarla sin // interrupciones.

Desde 1953 (año de la botadura de la fragata Azopardo), no // solamente debieron terminarse y construirse edificios e instalar gran parte de las máquinas y equipos, sino también tender caminos interiores, vías // ferroviarias, túneles para tuberías y cables eléctricos, etc. y, además // instalar la usina de 10.500 kilovatios, que en alguna ocasión reforzó el // servicio de energía de la capital de la provincia; una grúa para 250 toneladas y otras menores.

Las construcciones iniciales de buques no se encararon con un plan determinado, sobre todo en el tiempo, sino que, en ciertos momentos, tuvieron más bien el carácter de "volante de trabajo". Cuando se consideró totalmente habilitado el astillero, con posibilidad de incrementar notablemente su personal de todas las jerarquías, se produjo la infeliz coyuntura de la falta de planes de largo aliento. Ello determinó un círculo vicioso. Por una parte, debió detenerse la formación de personal especializado ante la duda de no poder sostener, después, una fuerte corriente productora, y por otra, de haberse querido poner en marcha en forma más o menos rápida / algún plan ambicioso, se habría tropezado con el inconveniente de escasez de personal especializado. Sin embargo, se fueron obteniendo contratos ca-

da vez más exigentes, pasándose paulatinamente no sólo a fijar en los mismos plazos de entrega aceptables, sino que se fue del sistema de costo y / costas al de ajuste alzado.

Actualmente el astillero mantiene en actividad, aproximadamente, a 2500 personas, incluidos 1766 operarios, poco más de 300 técnicos y empleados administrativos y 260 aprendices que cursan estudios teóricos-prácticos en una escuela, que fue reconocida por el Consejo Nacional de // Educación Técnica, mediante un convenio que permite a los alumnos completar estudios en las escuelas industriales de la Nación.

El astillero obtuvo hace tiempo la licencia Sulzer para la // fabricación de motores Diesel de hasta 5200 caballos vapor. Se inició la // construcción fabricando repuestos y actualmente está terminada una unidad que ha rondado satisfactorias pruebas.

Se vienen realizando gestiones para obtener otras licencias / encaminadas a la fabricación de elementos para ferrocarriles, motocompresores de gas y turbinas hidráulicas. Además se han terminado varias obras navales para entidades estatales y privadas.

En un informe descriptivo del astillero se hace referencia al precio de los buques en el establecimiento de Río Santiago, y se dice que un 35% corresponde a un exceso sobre el precio de la construcción naval en Europa Occidental. Se citan los factores más importantes que inciden en // esa situación; en primer lugar está la falta de subvenciones, que en otros países llegan a porcentajes considerables. Además, todo astillero posee // elevada cantidad de personal no productivo, mientras debe hacerse frente a costosas inversiones y amortizaciones. Hay gastos indirectos, elevadísimos en la industria naval, y la única manera de lograr que no adquiera una importancia exagerada con relación al costo de la producción, es incrementar

el número de obreros. En el caso del Astillero Río Santiago, si se multiplicara por cuatro el número actual de operarios, los gastos indirectos nunca llegarían a multiplicarse por dos. No es posible incrementar ahora la // cantidad de personal en momentos en que, de prolongarse la situación ac- / tual, se haría más bien necesaria la suspensión de obreros especializados, y técnicos, cuya formación demandó mucho dinero y varios años de aprendizaje.

Continuas modificaciones debieron soportarse durante la construcción de casi todos los buques, y, lo que es peor, demoras en las resoluciones de los armadores; al respecto cabe mencionar la anulación de una orden por tres unidades después que el astillero realizó los trabajos preparatorios y colocó sus principales órdenes de compra; también la informalidad en el pago de algunos armadores llevó al astillero a suspender los / suyos al comercio, o inclusive al personal, con secuela de conflictos. // Asimismo, otro de los factores negativos es la pesadez burocrática en los trámites de adquisiciones en el extranjero y, en el caso de compras en el país, la intromisión, en las licitaciones, de industriales sin suficiente responsabilidad, que obligan a prolongados estudios de las ofertas e interminables problemas en la recepción de materiales; y, sobre todo ello, la / falta de una legislación apropiada para la industria naval y la carencia / de un plan de trabajo a largo plazo.

La ubicación ventajosa en la margen izquierda de Río Santiago, sobre un amplio terreno rellenado a cubierto de las mayores crecidas, ha / permitido construir una dársena de alistamiento y la instalación de 3 grad- das de 80, 120 y 210 metros de longitud, esta última con capacidad para // buques de hasta 40.000 toneladas de porte bruto. Sobre la dársena de alis- tamiento están los talleres de mecánica, electricidad, cordería, chapa fi-

na y carpintería, que intervienen directamente en la terminación de los // buques. En ese lugar hay una potente grúa de 250 toneladas y otras menores.

El taller de estructura tiene 130 metros de largo por 95 de ancho, con 5 naves longitudinales y grúas puentes de hasta 25 toneladas; la sala de Galibos tiene 90 metros por 24 y de allí se envían al taller de estructuras las plantillas para la elaboración de las chapas de perfiles y su posterior montaje a bordo.

Dos hornos eléctricos de arco y uno de inducción para la fundición de aceros hasta una capacidad de 10 toneladas, cuatro cubiletos para hierro, una batería de diez hornos a crisol y dos Morgan volcadores, más / otro de reverbero, para 10 toneladas, varias grúas puentes y otros accesorios forman el taller de fundición, que tiene 102 metros por 53.

El edificio de almacenaje es de 85 por 65 metros, con dos entresijos; depósito de pinturas, inflamables y ácidos, de maderas, enfermería, laboratorio y el edificio de la Dirección, de tres plantas, son otras tantas dependencias del enorme establecimiento.

Si el Astillero Río Santiago dispusiera de suficientes órdenes de construcción de buques, podría dar trabajo en un solo turno, a 5000 hombres, entre empleados y obreros, más una cantidad bastante mayor que tendría trabajo en las industrias privadas subsidiarias.

Abre a sus operarios amplios horizontes al capacitarlos adecuadamente y, además, alrededor del 70% del costo de los buques es dinero que retorna a la economía nacional.

CUADRO DE LA PRODUCCION NAVIERA

Astillero Río Santiago

<u>Unidades</u>	<u>Botadura</u>	<u>Tonelaje</u>	<u>Eslora</u>
Fragata Azopardo	11/12/53	1300 desplazan.	84,80 mts.
Fragata Piedrabuena	17/12/54	1300 desplazan.	84,80 mts.
Libertad (buque escuela)	30/5/56	3800 desplazan.	91,75 mts.
Gunicurú (remolcador)	27/12/56	355 desplazan.	32,69 mts.
Quilnes (remolcador)	8/7/59	355 desplazan.	32,69 mts.

Unidades de carga y pasajeros

Ciudad de Paraná	19/12/59	2610 desplazan.	105,50 mts.
Barcaza N° 1279	12/7/57	1000 porte bruto	59,47 mts.
Barcaza N° 1280	19/9/57	1000 porte bruto	59,47 mts.
Lago Argentino	19/5/62	8000 porte bruto	145,10 mts.
Cormorán (lancha hidrográfica)	10/8/63	-----	-----
Lago Aluminé (en alistamiento)	16/11/63	8000 porte bruto	145,10 mts.
Almirante Stewart (on alist.)	29/8/64	8250 porte bruto	148,39 mts.

En gradas

3 lanchas patrulleras para la Prefectura

Nacional Marítima 110 desplazan. 30 mts.

1 buque tanque para Y.P.F. 10000 porte bruto -----

Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA)

Líneas Marítimas Argentinas, empresa del Estado, y el mayor // armador del país, fue creada por la Ley 15.761 del 30 de setiembre de 1960, fusionándose al efecto la ex Flota Mercante del Estado y la ex Flota Argentina de Navegación de Ultramar. El decreto 3132 del 24 de abril de 1961 aprobó los estatutos y el 24 de mayo del mismo año se realizó la primera reunión de directorio. La Empresa tuvo, en su corta vida, dos presidentes y un interventor, los tres capitanes de navío. El primer titular fue Horacio Estevecona; el segundo Recaredo Vazquez, y el interventor Jonás Luis Sosa, designado por decreto del 23 de enero de 1964.

Líneas Marítimas Argentinas, tiene en este momento especial // significación para la industria naval. La renovación de parte de su flota // prevista para el trienio 1966/69, durante el cual se construirán 9 buques // (6 de ellos en el país), cuyos tonelajes oscilarán entre 8 y 9 mil toneladas y con una inversión del orden de los 25 millones de dólares, permitirá dar // trabajo a miles de obreros y técnicos argentinos (mano de obra y técnica altamente especializada) a la vez que novilizará a otras industrias subsidiarias.

Del plan de renovación de 1961, que establecía la construcción de 14 buques, sólo se concretó 1.

El plan actual fue elevado a la Secretaría de Transportes en // junio de 1964. Posteriormente, el CONADE hizo suyas las proposiciones contenidas en él e incluso realizó esfuerzos para lograr su concreción. Pero, cuáles son las causas de que aún no se haya podido concretar el llamado a licitación nacional e internacional? Para tratar de establecer los motivos de la demora, el interventor en ELMA, en setiembre de 1965 explicaba: la intervención fue designada en enero de 1964 con el propósito de confeccionar un nuevo

estatuto, el que fue elevado a la Secretaría de Transportes el 23 de Julio del mismo año; el instrumento realiza luego el siguiente itinerario: el 21 de agosto de 1964 pasa al Consejo Nacional de la Marina Mercante, de donde el 17 de setiembre del mismo año es enviado a la Secretaría de Hacienda y de aquí pasa a ELMA, con algunas modificaciones el 21 de aquel mes. Líneas Marítimas lo devuelve a Hacienda el mismo día, y el 15 de octubre pasa a / Transportes, donde permanece hasta el 5 de noviembre de 1964. El 7 de enero de 1965, ya firmado por el Secretario de Hacienda, va a Economía, de donde es devuelto a Hacienda sin firmar; esto parece un laberinto y, para no prolongar demasiado las citas de fechas y Secretarías de Estado el capitán Sosa finaliza esta historia, informando que el estatuto se encuentra desde el 27 de mayo de 1965 junto con el proyecto de decreto, en la Secretaría de // Transporte.

El estatuto es de vital importancia, pues sin él, debe utilizarse para la licitación al régimen general del país que es inapropiado para el caso, pues en un solo de sus aspectos exige el depósito previo del // 20% de la cosa licitada (en este caso, algo así como 5.000.000 de dólares), por lo que se resolvió confeccionar un decreto complementario con las condiciones especiales para la compra de buques.

El decreto también ha sufrido una serie de tropiezos.

La renovación de parte del envejecido material es imprescindible para que la Empresa continúe manteniendo sus actuales servicios, sin ampliarlos en lo más mínimo.

Sobre las posibilidades de construir naves por parte de em- / presas privadas, el interventor en ELMA, sostiene que no han sido protegidos por una adecuada política crediticia. Aproximadamente 2000 millones de pesos obtenidos mediante una tasa sobre los fletes para apoyar obras de in-

portancia, están innovilizados.

En España se otorgan créditos de hasta 20 años de plazo y con un interés del 2 o 3 por ciento anual, lo que permite una evolución adecuada del negocio marítimo.

Líneas Marítimas con sus 50 buques de carga y pasajeros, es el principal armador del país, pero muchas de sus naves son antieconómicas, y de ahí el plan de renovación que sólo pretende suplir paulatinamente a // las unidades que representan una carga para la Empresa, que paga todo el // país.

Anteriormente se pensaba lograr absorber una mayor parte del comercio internacional del país, pero eso significaría una inversión que las actuales circunstancias no permiten. No obstante ese es un ideal al que no se debe renunciar porque anualmente millones de dólares en fletes - que el país necesita - son transportados en buques de otras banderas.

La cuestión gremial, ha afectado en gran medida a la marina mercante en su conjunto por los constantes conflictos. Ellos determinan que no se puede realizar ningún estudio económico-financiero sobre obras y construcciones indispensables y, además, desalientan a los armadores y a posibles inversores.

Una actividad como esta, de vital importancia para la Nación, debe planificarse. No puede hablarse de un plan de expansión sin obtener un desarrollo adecuado de la marina mercante. Debe confeccionarse un plan armónico y para ello nada mejor que el Consejo Nacional de la Marina Mercante, / que debe ser integrado por hombres experimentados y con autonomía para lograr sus objetivos.

Reparaciones: Técnica y equipos de calidad

La Empresa del Estado Talleres de Reparaciones Navales (TARENA), es una de las más importantes organizaciones que administra el gobierno, dado que cuenta con equipos y técnicos de calidad como para promover las realizaciones más pujantes de nuestra marina mercante.

La actividad de TARENA se desarrolla en todo el ámbito de la / industria naval, abarcando dos fases claramente diferenciables: las reparaciones de todo tipo y las construcciones de navos de un tonelaje limitado. El rubro reparaciones significa actualmente un 60% del volumen de trabajo / de la empresa, siendo fundamentalmente las flotas estatales, tales como la de la Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino, Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Y.P.F., Y.C.F. y Ferrocarril General Urquiza, quienes proveen / de trabajo a sus talleres. También acuden, aunque en menor grado, armadores privados nacionales y extranjeros.

TARENA nació por resolución del decreto-ley 2773/58, ratificado por la ley 14.467. En 1956 se había creado la Administración General de Talleres de Reparaciones Navales, y es con la finalidad de mejorar su eficiencia, dotándola de una mayor actividad, requerida por el tipo de explotación que se efectúa, el cambio de régimen mencionado.

El actual gobierno, por decreto 2910/64 deroga los decretos // 5665/61 y 4001/63 que disponía la transferencia de TARENA a la actividad / privada. Como se desprende de los considerandos de la resolución, manteniendo el Estado bajo su propiedad a las flotas mercantes, que representan el / mayor tonelaje de bandera nacional, para su conservación y ampliación se // hace necesario "el apoyo logístico de talleres cabalmente organizados", con lo que se conseguiría evitar la evasión de divisas y la consiguiente movilización de un sector de la economía nacional, a la vez que intervendría //

como un factor de regulación de precios dentro del mercado de la industria naval.

Se está construyendo un dique flotante de 12.000 toneladas. Esta es una obra fundamental para TARENA y la industria naval, y de real // significación para la economía nacional. Para la empresa representa poder // contar con un dique flotante único en la Argentina por su capacidad, que // permitirá carenar toda la flota mercante nacional. Es una obra que una vez concluida significará una inversión productiva de alrededor de 2.000.000 de pesos a los valores actuales y que permitirá un ingreso a la empresa y al // país del orden de los 4.000.000 de dólares por año, aproximadamente, que // hoy deben pagarse a talleres del exterior. Esta obra fue iniciada en 1952, en los que hoy son los Astilleros Tigre de TARENA. Su proceso constructivo se vio alterado en diversas oportunidades en una medida tal que hasta 1964 se había concluido la construcción del casco, restando en esa época concretar el sistema general de bombas y válvulas, el sistema eléctrico, el plan general de botadura, con las importantes obras que son necesarias y todo el equipamiento del dique. La terminación se estima para fines de 1966.

Se ha realizado la planificación y principio de ejecución de todas las tareas y previsiones para que inmediatamente de terminado el varadero se proceda a botar el dique. Ya se ha planificado, estudiado y provisto de fondos a los llamados a licitaciones para la adquisición de equipos y trabajos finales. Se trata de lograr que el dique, una vez soldados a flote los 2 cuerpos laterales de los 6 pontones que lo constituyen e instalados los equipos, pueda operar inmediatamente. Un dique de esta magnitud necesita imprescindiblemente un taller de apoyo convenientemente ubicado // que sería necesario construir a la brevedad. El único lugar de emplazamiento de ese dique en el puerto metropolitano es la zona de Dársena Este, don-

de el Estado cuenta con grandes instalaciones construídas con la finalidad específica de utilizarlas en la industria naval.

Al ser interrogado el interventor en TARENA, señor Manuel Alberto Castillo, sobre los planes de expansión, se expresó en los siguientes términos:

"Fundamentalmente son consolidar su actual estructura mediante una auténtica explotación orgánica y económicamente apta para cumplir con sus fines. Una de las metas es lograr plena ocupación de su personal en // leal competencia con la industria privada y tratar de fomentar y propiciar una ampliación del mercado para la industria naval. En otros términos, organizar TARENA de tal manera que signifique un efectivo regulador de calidad, rapidez, seriedad y economicidad, sobre todo en materia de reparaciones. La absorción de trabajos que hoy por diversos motivos se encuentran / fuera del mercado activo y la reestructuración que TARENA preconiza aparentemente podrán significar una expansión, pero en realidad sólo sería un reordenamiento, sin detrimento alguno para la actividad general. Por otra // parte, no es intención del P.E. que se sobredimensione la empresa a niveles que hagan peligrar la estructura general de la industria naval".

El problema de la renovación

Uno de los principales problemas que deben afrontar nuestros armadores estatales y privados es, indudablemente, el de la renovación de las unidades que han llegado al límite de la vida útil.

Es que si la renovación se suspende o no se realiza gradual y automáticamente, a medida que los buques llegan al límite de su vida útil, la consecuencia inevitable es la disminución progresiva de los elencos o / el mantenimiento en servicio de unidades antieconómicas, cuyos gastos de / explotación son elevados y cuyos rendimientos son bajos por las inmoviliza-

ciones a que dan lugar las continuas reparaciones.

La situación de la Marina Mercante Argentina en 1963 ha sido sugestiva. En 1962 se contaba con 231 unidades que representaban 7.255.843 T.R.B. y al final de 1963 se bajó a 216 unidades con 1.200.016 T.R.B., o sea, una disminución de 15 unidades equivalentes a 55.782 T.R.B. A ello se agrega que del tonelaje existente se encuentran en desarme 31 unidades con 97.947 T.R.B., lo que representa un porcentaje del 8,2% sobre el total de la marina mercante. Semejante coeficiente de amarre debe causar preocupación e inquietud, si se tiene en cuenta que el tonelaje en desarme correspondiente a toda la marina mercante mundial era en esa misma fecha del solo 1%

La edad promedio de nuestro tonelaje llega a la elevada cifra de 18,5 años, existiendo un 14,3% del total que ha alcanzado o sobrepasado los 25 años de vida útil. La vulnerabilidad sin embargo de nuestro tonelaje es todavía mayor ya que incluye en su elenco, un 35,9% de buques construidos en astilleros norteamericanos durante la segunda guerra mundial; estas unidades de tipo "Liberty" y "Victory", deben incluirse entre los que es necesario renovar, dado que por sus características de construcción y finalidad que motivó su fabricación en serie, se les asigna desde el punto de vista técnico y de su explotación un plazo de vida inferior al de los cargueros comunes.

La situación y estado de la Marina Mercante Argentina contrasta con el panorama que se ofrece en el orden internacional, cuya sobresaliente es el continuo aumento y mejoramiento de las flotas de todos los países. Al respecto es ilustrativo tener presente que al 31/12/63 el total de buques en construcción en el mundo ascendía a 1342 unidades con 8.401.931 T.R.B. La Argentina sólo figura dentro de ese total con 20 uni-

dades de 31.920 T.R.B., lo que representa el 0,38% del tonelaje mundial en construcción.

Es evidente que si no afronta de inmediato un plan mínimo de renovaciones, se irá acentuando en alarmante progresión el porcentaje de obsolescencia de nuestros buques. Ello llevará a tener que descartar dentro de un futuro próximo, la posibilidad de que la marina mercante cumpla con su vital misión, lo que significaría para el país la pérdida de un medio insustituible para el gobierno de su comercio.

El plan de renovación de unidades no debe olvidar a la industria naval nacional. Más aún, tiene que ejecutarse con la máxima participación de la misma.

El error cometido en el período de postguerra cuando todas las órdenes de construcción se colocaron en el extranjero, sin pensarse que una parte de esas divisas podrían invertirse en el país para la consolidación y fomento de la industria local, no debe repetirse. No es únicamente la necesidad de ahorro de divisas, la que obliga a variar de política; a la fuente de trabajo que la industria crea y a sus extraordinarias posibilidades de aplicación en los más diversos campos, tiene que añadirse como razón fundamental la de impedir que la marina mercante se encuentre en aspecto tan vital y neurálgico en dependencia total de los astilleros extranjeros. Si el mantenimiento y reposición de los buques, se realiza preferentemente fuera del país, egresan divisas, se liquida una fuente de trabajo de indiscutible incidencia en el proceso de transformación industrial y se priva a la marina mercante de su auténtico sostén y respaldo.

El país cuenta con astilleros de primera categoría que están languideciendo por falta de trabajo. El Astillero Río Santiago de AFNE está capacitado para construir en su grada N° 1 buques de hasta 245 metros /

de eslora, lo que equivaldría a un buque de 45.000 T.R.B. Su grada Nº 2 / permite construir buques de 145 metros, es decir, cargueros de 8.000 T.R.B. y la grada Nº 3 de 100 metros de largo es apta para cargueros de 5.000 // T.R.B.

El Astillero ASTARSA, construyó recientemente una grada y // cuenta con 3 varaderos que lo habilitan a construir buques de hasta 10.000 T.R.B.

Los demás astilleros nacionales podrán participar en la construcción de buques fluviales, pesqueros, remolcadores y toda clase o tipo de embarcaciones menores.

La industria naval argentina se encuentra en condiciones técnicas para participar en la ejecución del plan de renovación.

La situación actual de nuestra marina mercante e industria naviera es poco alentadora, pudiendo mencionarse como motivo de fondo la situación económica general.

En una conferencia de prensa que se realizó en el Instituto / de Estudios de la Marina Mercante, el presidente de la entidad, Dr. Aurelio González Climent, dio a conocer un informe acerca de las actividades desarrolladas por la marina mercante en el año 1964.

En el comunicado se señala que 1964 es el segundo año consecutivo en que el tonelaje de la marina mercante argentina disminuye, luego de haber llegado al máximo de su historia a fines de 1962, como culminación de seis años seguidos de aumento. Al término de ese año la institución poseía 231 unidades con 1.255.843 T.R.B.; a la misma fecha, es decir al 31 / de diciembre del año siguiente disminuyó a 216 unidades con 1.200.061 /// T.R.B. y a fines de 1964 descendió a 218 unidades con 1.186.505 T.R.B.

Luego de expresarse que en el curso del año ingresaron en la

marina mercante 8 unidades y que todo el tonelaje nuevo incorporado corresponde a los armadores estatales, se indica que las bajas de unidades del / año fueron 6, correspondiendo a los armadores estatales 2 y a los privados 4. De estas últimas, tres de ellas, luego de abandonar el pabellón nacional han seguido en actividad, pero con "pabellón de conveniencia".

Acercos del balance de altas y bajas sobre las cifras correspondientes al concluir 1963, y haciendo jugar la diferencia habida en 1964, se llega a la conclusión de que el armamento estatal representa un 65% sobre el total de la marina mercante. Si bien la cantidad de unidades aumentó en 2, el tonelaje final muestra una disminución de 13.556 T.R.B., lo // que significa que los barcos dados de baja en 1964 fueron, en su conjunto, mayores que los incorporados. Es decir, que el tonelaje promedio de unidades existentes, 139 para estatales y 79 para privados, con 775.693 y /// 410.812 T.R.B., respectivamente, al 31 de diciembre de 1963 era de 5556 // T.R.B., mientras que a fines de 1964 era de 5443.

Luego se puntualiza que sobre las 218 unidades existentes se cuenta actualmente con 27 embarcaciones inmovilizadas en diversos puertos del país, en situación de anarre, lo que representa un coeficiente del 9,5% esto es, uno de los más altos del mundo, y agrégase que 21 son estatales y 6 privados.

Al término del año 1964 se hallaban en construcción para la / institución argentina 10 unidades con 77.197 T.R.B., todas destinadas a armadores estatales. El total en construcción representa el 6,5% del tonelaje de la marina mercante existente al 31 de diciembre.

En el año 1964 sólo se formalizó un contrato de construcción: el correspondiente al firmado por Y.P.F. con el AFNE, por un buque tanque de 7000 toneladas.

Ahora bien, ¿cual es la forma de renovar la flota?; es conveniente tomar el ejemplo de Brasil para financiar sus construcciones. Sobre ese modelo en el año 1963 se dictó un decreto-ley creando el Consejo Nacional de la Marina Mercante, para el que se integra un fondo con recursos provenientes de un impuesto del 2% del valor de los fletes de las exportaciones y un 4% del de las importaciones.

Las sumas que se recaudan sobrepasan los 100.000.000 de pesos mensuales y permanecen en poder de la Aduana.

Con la recaudación anual, que puede alcanzar los 10 millones de dólares, podría iniciarse la construcción del equivalente de los buques de carga de 8250 toneladas, similares al Almirante Stewart.

No debemos olvidar que la mayoría de nuestros barcos quedarán radiados de servicio antes de 1970.

Es necesario que se ponga en ejecución una firme y definida política naviera.

Cómo será la necesidad de fijar normas para esta actividad // que hace algunos años capitales alemanes, holandeses y japoneses, adquirieron tierras para instalar astilleros en el país, pero se fueron porque no había una política naviera ni se les garantizaba trabajo por un período prudencial.

¿ Favorece la Asociación Latino Americana de Libre Comercio / a la industria naval argentina ?

Este es otro problema. Dentro de unos años, Brasil, Chile y / Perú, que han protegido a su industria naviera en forma total, integral, / colocarán en situación difícil a la industria naval argentina. Todas estas situaciones tienen que ser previstas en este momento por el Consejo Nacional de la Marina Mercante.

Es indispensable que el Estado concurra financieramente a // coadyuvar al engrandecimiento de la industria naval, subvencionada prácticamente en todos los países marítimos.

Analicemos un caso particular: el nuevo estado de Israel. // Prácticamente forma su flota al independizarse. Entre 1943 a 1952 adquirió 32 buques para cubrir sus necesidades inmediatas, llegando a 108.929 toneladas de registro. En ese año comenzó a disponer de divisas provenientes / de los Fondos de Reparaciones de Guerra y se decidió invertir gran parte / de ellas en el reequipamiento y expansión de su flota pues se estimó que / la adquisición de buques proporcionaba bienes de capital productivos.

Este período alcanzó hasta 1957, llegando su flota a 173.725 toneladas, pero con una gran diferencia: se contaba con unidades modernas.

A partir de allí se produce una nueva expansión y en 1962 el tonelaje alcanzó a 364.212 toneladas y continúa aumentando. Es decir, que entre 1952 y 1962 el aumento de su flota fue del 234% y la antigüedad promedio disminuyó de 21 a 5 años (en nuestro país en el mismo lapso el incremento fue del 20% pero la antigüedad: la edad aumentó a 18,3 %).

Veamos cómo Israel realizó ese esfuerzo. El gobierno ha contribuido de un modo directo al desarrollo de su flota, principalmente con el otorgamiento de créditos al 5 y 6,5% para períodos de 10 a 12 años. Estos créditos han representado el 80% del capital total invertido en buques. En 1962 se fundó el Banco Marítimo de Israel con un capital de 1.000.000 / de dólares.

Asimismo, el Estado fomentó su flota beneficiando a los exportadores que utilizaban sus buques con mejoras de créditos, con bonificaciones en la negociación de divisas, etc. También el gobierno realiza / grandes compras FOB otorgando a sus buques contratos a largo plazo y suele

insertar en los convenios bilaterales reservas para su pabellón. En la // principal compañía naviera ZIM el gobierno participa con el 40% de las acciones.

Veamos ahora el análisis de la "rentabilidad" de las inversiones efectuadas para adquirir buques y para ello nada mejor que el informe del Banco de Israel (1962) sobre la flota mercante:

"Uno de los objetivos principales de las inversiones consiste en obtener divisas y la tasa de rendimiento de la inversión de divisas es uno de los factores que se tienen en cuenta para determinar el grado en que tal inversión sirve a los intereses de la economía nacional".

En la industria naviera casi todas las inversiones se realizan en divisas. Un corolario de interés es pues el número de años necesarios para recuperar la inversión por medio de los ingresos netos en divisas más la depreciación".

En ese estudio se establece que se necesita un promedio de // 8,5 años para recuperar al país la inversión (no confundir con la amortización comercial).

El informe calcula en un 7,5% el rendimiento de la inversión que parece reducido en comparación con las empresas industriales terrestres, pero no se debe olvidar que casi toda la inversión naviera, Israel / la efectúa en divisas mientras que en otras industrias lo es en mucho menor grado.

La "rentabilidad" de esta actividad lo demuestra el hecho de que después de concluido ese informe, los planes de desarrollo contemplan para el período 1963/66 la inversión de 87 millones de dólares en nuevos / buques, con 288.700 toneladas más de "dead weight", sin contar la incorporación de buques cisternas que se están estudiando.

Israel con sus buques ha influido en los fletes permitiendo que los mismos favorezcan a sus intereses incluso sobre los particulares / de las empresas navieras.

La industria de Israel de tubos importa grandes cantidades / de materiales de acero y derivados. La acción de sus buques permitió obtener un flete de 15,5 dólares por tonelada frente al de 27,75 que se aplicaba a todos los aceros. La flota israelí asegura la colocación de su pro- / ducción de cítricos e impide alzas en los fletes que los hagan no competi- / tivos, regulando incluso el mercado ante estados de "emergencia mundial". La crisis de Corea de 1952 elevó inmediatamente en un 50% los fletes por / caja de naranjas (de 0,70 a 1,05 dólares). En 1956 la crisis de Suez los / elevó de 0,75 a 0,84 y a 0,95 en 1957. Aquí la ZIM actuó como factor regu- / lador al disponer bodegas propias para sus productos.

En 1962 los buques de Israel transportaron el 34% de sus ex- / portaciones, el 51% de sus importaciones o sea el 46% de todo su comercio / exterior.

Hasta aquí el análisis de un país nuevo que puede servirnos / de orientación.

Nuestra posición en muchos aspectos es idealmente mejor que / la de aquel estado. Nuestra industria naviera nos permitiría que el 60% o / más de las divisas necesarias para invertir en nuevos buques queden en el / país y se conviertan en mano de obra y trabajo. Asimismo, de los fletes / brutos se puede evitar el gastar en reparaciones en el exterior sino una / mínima parte. Es decir que la rentabilidad de nuestra flota y el aporte / neto de divisas al país es muy superior al de Israel. Sin embargo, al com- / parar no sólo cifras y porcentajes sino planes e inversiones el panorama / no es muy alentador. A la Marina Mercante Argentina se le tiene que dar la

importancia que tiene, no sólo por su aporte en divisas sino como factor / de desarrollo.

ELMA en el ejercicio 1963 dio un déficit de 2.318.000 dólares, pero aportó al país 29.528.000 dólares que de no existir esa empresa hubiera tenido que pagarse al exterior. ¿ Fue ELMA deficitaria ? No. Pero esto / no se quiere reconocer y se la coloca en un plano secundario junto a otros servicios deficitarios generales. Esta situación debe superarse y el único camino es modernizar y expandir nuestra flota.

En la renovación de unidades es necesario considerar algunos / aspectos.

Estudios realizados por la CEPAL, hablan de buques "prototipos" para nuestra marina mercante. Partiendo de esta base es que el ente // rector debe aconsejar los diseños de dichos buques en los distintos tráficos, con series de buques que se consideren prudentes, para tener unidades que sean modernas y competitivas.

Este tipo de estudios le facilitará al Consejo el otorgamiento de subsidios a la construcción y a la explotación, acordes a las necesidades y a los esquemas de cada tráfico.

Nuestras mercaderías de exportación, cereales, carnes, frutos, etc., y las de importación, cargas generales, minerales, etc. y nuestro cabotaje mayor y menor permiten, en lo que respecta a las embarcaciones marítimas, determinar los buques prototipos de acuerdo con los tráficos que // realicen. Estos se planificarán en series que supongan un real ahorro en / mantenimiento y reparaciones.

Es natural que las empresas aisladamente tengan el panorama / que les da su misión (empresas estatales), o el calibre de sus recursos financieros (empresas privadas), y la renovación de unidades estará encarada

de acuerdo con las dimensiones de la empresa, para solucionar sus problemas; ya sea incrementar sus bodegas o bien reponer unidades. Todo este actual // planteo, deja suponer la pérdida que ocasiona la falta de coordinación.

Una adecuada planificación permitirá que la industria naval / abastezca ordenadamente esas necesidades con un ritmo constante.

Hay otros factores importantes que deben considerarse para la renovación de unidades:

1) La posible standarización de las cargas entre los países americanos, que obligará a construir barcos con bodegas, escotillas y elementos operativos especiales para este transporte.

2) La mayor velocidad en el mar, que significa menores tiempos y costos (con las consiguientes limitaciones: costo del combustible por milla navegada, y el valor de la máquina, en relación a la incidencia entre el tiempo en navegación y el tiempo en puerto).

3) El análisis del tiempo en puerto, sobre las siguientes consideraciones: Nº de bodegas y % de escotillas que dependen del tipo de buque y tráfico; automatización de las tapas de escotilla para el máximo ahorro de tiempo; guinches u otros medios operativos rápidos que debe tener el buque en determinados tráficos. La incidencia de los medios mencionados redundará en / un mejor aprovechamiento del personal de estiba y en un pronto despacho.

4) La automatización a bordo ha permitido hacer sustanciales ahorros en los costos diarios del buque.

5) El análisis de los "ratings" mundiales de las máquinas de propulsión, adecuadas al buque diseñado.

CAPITULO V

CONCLUSIONES

Marina mercante es el conjunto de organizaciones que concurren y promueven al quehacer naviero del país, sean éstas escuelas, talleres, astilleros, puertos, tribunales especiales, flotas estatales y privadas, las organizaciones de estudio y las de gobierno.

La historia de los más viejos países del mundo está indisolublemente unida al mar, porque las del agua fueron, y siguen siendo todavía hoy a pesar de los nuevos medios de comunicación mecánica, las rutas obligadas de la expansión mercantil y del intercambio cultural, junto con la aproximación de los pueblos.

La Argentina, con un litoral extendido prácticamente a todo lo largo de su territorio continental y antártico, carece del hábito oceánico; no muestra, sino en un grado ínfimo y casi imperceptible, la vocación marina que, sin embargo, debería conformar una parte de su personalidad. Fundamentalmente, ese desinterés por su opulento patrimonio costero hay que atribuirlo a la ausencia de una política estructurada según nuestras conveniencias mediatas e inmediatas y a la indiferencia oficial para volcar la ayuda del Estado en un sector de tanta gravitación en el desarrollo económico del país.

Nuestra flota mercante es insuficiente para responder a las exigencias del comercio exterior. A un cuarto de siglo de su constitución, no hemos avanzado con la rapidez necesaria. La dotación naviera no tiene todas las unidades indispensables para asumir por nuestra exclusiva cuenta el traslado de mercaderías del y para el extranjero.

Otro aspecto que concierne directamente al problema es el de /

los puertos. Un factor importante es el humano; los conflictos laborales se suceden interminablemente; carencia de elementos mecánicos adecuados para el manipuleo de las cargas, como asimismo la demora y congestión en las tareas portuarias.

La centralización en el puerto de Buenos Aires de casi todo el movimiento de expedición y recepción de cargamentos ha perjudicado a la mayoría de las estaciones portuarias, pero más grave aún es el caso de la Patagonia, que carece prácticamente de fondeaderos.

Nuestro país debe desarrollar su marina al servicio y en la medida de su comercio exterior. Mientras no miremos al mar, analizando el tránsito de las riquezas que intercambiamos, no habremos alcanzado madurez ni logrado la concurrencia que en el plano internacional nos corresponde.

La edad promedio de las unidades de nuestra marina mercante / pasó los 19 años y su grado de eficiencia es reducido, haciendo que su explotación resulte más costosa.

No es imprescindible incrementar el tonelaje de la flota. Lo que debe hacerse es renovar los barcos hasta que la edad promedio baje a 8 años y, además, que alcancen una eficiencia operativa que al disminuir el tiempo de / permanencia en los puertos, para las tareas de carga y descarga, a lo que se suma también la mayor velocidad durante la navegación, permita un mayor número de / viajes por año.

Asimismo, como ya se expresara anteriormente, la categoría de las embarcaciones debe estar en consonancia con las necesidades del comercio exterior, y en nuestro país faltan en estos momentos barcos "propaneros", para el transporte de gases licuados, y "mineraleros", destinados a la carga de hierro y carbón, principalmente. Por otra parte los barcos "frigoríficos" deben permitir la recepción de una variada gama de mercaderías como carga.

Es indudable que las mercaderías se encuentran subordinadas al buque; incluso determinadas situaciones del mercado de fletes pueden restar posibilidades para colocar los saldos exportables. De acuerdo con las características de nuestra exportación, constituida en gran parte por productos perecederos, la propiedad de buques frigoríficos tiene una importancia fundamental: la bodega frigorífica sigue siendo el factor decisivo que imposibilita la diversificación de mercados, ya que sólo el 11% de ese transporte es servido / por buques propios.

El transporte de carne faenada requiere buques de características apropiadas para que pueda llegar el producto al consumidor en buenas condiciones; tiene que tener cámaras frigoríficas para carne refrigerada o enfriada, una velocidad superior a la standard (el tiempo ideal del Chilled es de 30 días) y contar con instalaciones de carga y descarga y tripulaciones preparadas para / la atención de esa carga. Cada mercado requiere un tipo apropiado de frigorífico.

Quien posee, como Argentina, productos de fácil colocación y / buena calidad, siempre puede encontrar mercados de colocación más favorables que otros en determinado momento. El comercio de carnes ofrece el típico ejemplo de estrecha ligazón con el transporte marítimo y las dificultades de precios no podrán superarse si no se cubre la vulnerabilidad del intercambio, que es el medio que lo transporta, es decir el barco de ultramar.

No se debe olvidar la contribución de la Marina Mercante Nacional al balance de pagos. Al respecto, en el año 1963 se registró un ingreso neto al mismo de 42.600.000 dólares en concepto de pasajeros y cargas y de la / "venta de fletes" entre puertos extranjeros. La industria naval juega un papel importante porque a ella le corresponde evitar que eso aporte al balance de pagos se pierda después en el balance comercial, al imputarse negativamente en éste la

compra de barcos en el extranjero.

Nuestras exportaciones e importaciones se realizan por vía acuática en un 98%, pero los buques nacionales sólo transportan un 18% de ese total, es decir, menos de una quinta parte, lo que supone significar que la mayor cantidad de fletes no ingresa en las arcas fiscales. Esa pérdida considerable de divisas se resta a las necesidades más urgentes que deberían satisfacerse para el bienestar colectivo, y es ahí, precisamente, donde se produce la obligada prodigalidad del exhausto tesoro público.

Una marina mercante capaz de transportar el 50% del comercio / exterior - que es nuestro objetivo ideal -, permitirá encauzar el intercambio hacia los mercados compradores y vendedores más convenientes, constituyendo uno de los mejores medios para valorizar las exportaciones y nivelar el déficit de la / balanza comercial. Por el contrario una marina mercante insuficiente e inadecuada a las necesidades del comercio exterior deteriora efectivamente los términos / del intercambio.

La modernización y reequipamiento de la marina de ultramar debe ser un objetivo de primera prioridad dentro de los planes de gobierno y su solución debe encararse con decisión y energía.

La industria naval argentina se encuentra frente a una situación que requiere una firme y definida política naviera. Esta es una industria que para desarrollarse necesita cuantiosa inversión, compleja organización, mano de // obra de alta especialización y costoso aprendizaje.

Uno de los argumentos que se esgrimen en contra de la industria naviera, es el de los costos.

Mucho se ha dicho sobre el pretendido alto costo de esta industria. Este argumento es discutible. Se comparan los precios de las embarcaciones en países con amplias y fuertes leyes de protección industrial, los que libe-

ran de muchísimos impuestos a la exportación de naves y se subvencionan la producción, con el precio que pagamos en nuestro país aplicando los impuestos y recargos sobre las partes que deben importarse. Se puede afirmar, sin lugar a dudas, que nuestra industria naval puede competir, sin ningún desmedro, con la industria extranjera.

En lo relativo a la calidad de la construcción naval, cabe destacar que la Argentina cuenta con una sólida tradición de manufactura naval y que sus astilleros privados y estatales han demostrado en reiteradas oportunidades su capacidad para ejecutar las más difíciles construcciones. Los últimos buques entregados al servicio tienen que haber servido para eliminar todo / vestigio de duda al respecto. Por otra parte los planos del Ciudad de Paraná / construido en AFNE fueron solicitados por los astilleros españoles, que los utilizarán para futuras construcciones.

El poderío total de nuestra industria, contando los dos astilleros más grandes, capaces de construir embarcaciones de alto tonelaje: AFNE y ASTARSA, y todos los restantes astilleros y talleres, como también la industria subsidiaria, permite satisfacer las actuales necesidades del país y proveer las naves que se irán necesitando para ampliar la capacidad de nuestras flotas. Mancomunadas la actividad oficial y la privada pueden cumplir satisfactoriamente ese cometido. Para ello es necesario que se planifique seriamente y se asegure a la industria trabajo continuado, permanente, paulatinamente incrementado, con financiación acorde y pagos en fechas, además de la provisión de créditos a través // del Banco Industrial, con cifras que tengan relevancia y con la agilidad y elasticidad aconsejables.

Es necesario crear o perfeccionar escuelas náuticas eficientes que produzcan los expertos y técnicos en las distintas disciplinas que harán falta. Conservar los que tenemos, especialmente en el campo de la industria naval, /

que emigrará con su caudal de conocimiento si los astilleros no tienen las suficientes órdenes de construcción debidamente financiadas.

Se debe atribuir a la mala financiación, el atraso en los pagos, el exceso de burocracia en los trámites para la importación de elementos / indispensables para las tareas en que están empeñados, como las causas determinantes del atraso que se registra en la construcción de embarcaciones.

En materia de reparaciones de cualquier tipo está demostrado ya que pueden hacerse en el país. Las importantes modificaciones introducidas en las navos Libertad, Río Tunuyán y Río de la Plata, tarea en la que actuaron / mancomunadamente varios astilleros y talleres navales, demostró que la industria en éste aspecto está perfectamente al día.

Cabe recordar que las licitaciones internacionales efectuadas para la modificación y reparación de esas tres embarcaciones citadas fueron adjudicadas a la industria naval argentina por haber presentado las ofertas más / bajas e igual idoneidad que sus competidoras.

También en lo concerniente a la producción de barcos menores, tales como los pesqueros de altura, nuestra industria está capacitada para satisfacer los requerimientos de la plaza, sin necesidad de apelar a astilleros del / exterior.

Para la República Argentina existe un imperativo geopolítico / que la impulsa a desarrollar su poder marítimo.

La marina mercante es la herramienta natural y fundamental del comercio exterior y una parte sustancial del comercio interior.

Para que la Nación progrese efectivamente, en este ámbito como en cualquier otro, es menester que existan 2 elementos:

a) Una política naviera congruente.

b) Un instrumento de aplicación de esa política (órgano de gobierno).

Esa política naviera debe tener como objetivo fundamental / hacer que el país cuente con una marina mercante de ultramar que esté de acuerdo con el desenvolvimiento y promoción de su comercio exterior, capacitada para transportar una parte sustancial de nuestras importaciones y exportaciones, tomándose como meta ideal el 50% de las cargas.

Conexamente, la Argentina debe contar con una industria naval que sirva de permanente respaldo a la marina mercante. Debe rechazarse la falsa impresión de altos funcionarios de empresas armadoras, estatales y aún privadas, de que el desarrollo de la industria naval puede ser obstáculo al desarrollo de la marina mercante, cuando muchos ejemplos, en todo el mundo, prueban precisamente lo contrario; el más elocuente ha sido dado en los últimos años por Brasil, / donde una clara política naviera ha impulsado considerablemente la industria naval y, por lógica consecuencia, el incremento y la renovación de la marina mercante brasilera, que ha pasado al primer lugar en América del Sur.

Nuestros barcos deberán ser construídos, en proporción creciente, por una industria naval propia, a cuyo efecto el Estado arbitrará todos los / medios posibles para que esa industria llegue al nivel compatible con las necesidades de nuestra marina mercante en materia de reposición y aumento de barcos, // así como también en las transformaciones, reparaciones, etc.

Ambos son los puntos fundamentales de nuestra política naviera, si es que queremos asegurar la libertad de movimientos en nuestras relaciones // económicas internacionales y las necesidades de la defensa nacional.

En lo referente al órgano de gobierno, en agosto de 1963 fué / cuando se dictó el decreto ley 6.677, que creó el Consejo Nacional de la Marina Mercante y el Fondo de la Marina Mercante. Es conveniente que el organismo re-

quiera pocos hombres. Pero hombres con jerarquía, con fuerzas y con medios para cumplir su tarea de organismo rector de la política naviera nacional. Desde Abril de 1964, se vienen acumulando cientos y cientos de millones de pesos.

Actualmente el Fondo ha sobrepasado los 2,000 millones de pesos; es urgente la inmediata utilización del mismo para poner en marcha la flota mineralera argentina mediante unidades especialmente concebidas, teniendo en cuenta la actual / estructura del comercio exterior del país. Basta decir, que en el primer semestre de 1965 SOMISA importó 492.044 toneladas de mineral de hierro procedente de Brasil, Chile y Perú; pues bien, ni una tonelada fué transportada en barco de / bandera argentina. Por qué? Simplemente por carecer de barcos mineraleros bajo pabellón nacional capaces de realizar en forma económica este transporte. Y otro tanto pasa con el carbón, salvo el caso de los 2 "oro carriers" convertidos, // "Martín Fierro" y "Don Segundo Sombra", de la empresa argentina Gotaas Larsen / S.R.L., pero que prácticamente sólo trabajan en alijos en el río de la Plata y / subsiguiente transporte del carbón hasta Puerto Buitrago (San Nicolás).

Esta iniciativa puede ser ampliada teniendo en cuenta otros / sectores de la actividad naviera nacional.

Lo importante es poner en marcha un Plan de Emergencia de reactivación naviera con vistas:

1) Posibilitar a los armadores la renovación, modernización y expansión de sus flotas.

2) Asegurar trabajo secucnte a los astilleros argentinos.

Este proceso se puede financiar en la siguiente forma:

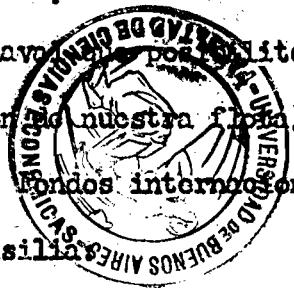
a) Con fondos públicos: Se ha demostrado que los buques son // bienes rentables para el país, que producen divisas y son fuente de trabajo.

Por qué no utilizar fondos nacionales en producir bienes nacionales? Es decir, se deben invertir fondos destinados a obras y servicios públicos en buques, pues

incluso se puede determinar la mayor rentabilidad de tales inversiones que las de otras obras públicas.

b) Con fondos del Consejo Nacional de Marina Mercante: Los / fondos recaudados en este concepto, que son cuantiosos, deben volcarse inmediatamente en créditos y ayudas para la construcción naval, por lo que permiten la renovación de unidades primero y una posterior expansión de nuestra flota.

c) Con fondos de ayuda exterior: Fondos internacionales deben aplicarse con este fin. Sigamos lo acordado en Brasilia.



"Los países industrializados deben reconocer su responsabilidad en la contribución financiera internacional que unida al máximo de esfuerzo de / ahorro interno que razonablemente puedan efectuar los países menos desarrollados, permita a estos obtener una tasa de crecimiento que reduzca la diferencia entre sus niveles de ingresos y los de los países industrializados. La magnitud de estas contribuciones mínimas deberá permitir realizar las perspectivas de expansión de los países en vía de desarrollo". "Se prevendrá asimismo la posibilidad de financiar parcial o totalmente el costo local del proyecto cuyo financiamiento se / procura". Nuestra delegación en Brasilia, presidida por el Dr. Bernardo Grispun ratificó los conceptos aquí transcriptos.

Con la utilización del Fondo, el Consejo Nacional de la Marina Mercante, dará el mejor indicio de vitalidad, que podrá disipar en buena medida / el escepticismo ambiente; la inmediata utilización del mismo, por lo demás, permitirá atacar dos problemas al mismo tiempo: renovación de barcos y trabajo para / los astilleros.

Desde luego, el Plan de Emergencia, ya mencionado, tiene que / basarse sobre realidades existentes, de utilización instantánea:

Se tratará de invitar a los armadores privados argentinos a // presentar al Consejo solicitudes de financiación para construcciones, transforma-

ciones y/o grandes reparaciones dentro de un encuadre parajo para todos.

Pero, para construir qué barcos? Tienen que ser los barcos previstos en el Plan Nacional de Desarrollo preparado por el CONADE, o sea, / barcos mineraleros y carboneros de 15.000 toneladas de porte bruto, propaneros, frigoríficos y cargueros de cabotaje, areneros, remolcadores, etc. De esta // forma, los armadores privados estarán cumpliendo un objetivo que dimana de un acto de gobierno.

Y qué condiciones deberán reunir los solicitantes, qué montos podrán pedir, cuál será el plazo de financiación, cuál el tipo de interés, cuáles las garantías y demás aspectos de cada operación?

Esta es la otra apoyatura básica: la utilización del mecanismo del Crédito Naval (decreto ley 3.115/58 y su reglamento), vigente desde hace 7 / años y sin utilizar, a pesar de lo laboriosa que fué su gestión.

Es decir, que no hay nada que inventar ni improvisar.

oooo00oooo

BIBLIOGRAFIA

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Dr. Aurelio González Climent | La Marina Mercante Argentina de Ultramar. |
| Dr. Aurelio González Climent | Apuntes de economía naviera (1959). |
| Dr. Aurelio González Climent | La industria naval en la Argentina (1956). |
| Dr. Alberto López Albuín | La crisis del transporte (1959). |
| Ingeniero Raúl F. Alenán | La industria naval en la Argentina (1960). |
| Capitán de Navío Jonas L. Sosa | Un rumbo para nuestra marina mercante (1961) |
| Capitán de Navío Jonas L. Sosa | Gobierno, política y marina mercante (1962) |
| Capitán de Navío Alberto San Martín | Aspectos de la política naviera de la República Argentina (1964). |

- . -

PUBLICACIONES

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CEPAL | Estudio sobre la fabricación de equipos industriales de base en la Argentina: la industria naval. |
| Dirección Nacional de Estadística y Censos | Comercio exterior argentino (tomo 2 - 1963). |
| Dirección Nacional de Estadística y Censos | Intercambio comercial argentino con los países de la ALAIC (1963). |
| Informe del grupo de planeamiento de los transportes del Ministerio de Obras y Servicios Públicos | Transportes argentinos, plan de largo / alcance (1962). |
| Instituto Estudios Marina Mercante | Anuarios (1963-1964-1965). |
| ALAMAR | Revista (1963-1964-1965). |
| Navitecnia | Revista (1964-1965). |
| Marina | Revista (1964-1965). |

oooo00oooo

I N D I C E

Pág.

CAPITULO I

GENERALIDADES 3

- . -

CAPITULO II

MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA ALALC 32

- . -

CAPITULO III

NECESIDAD DE PROMOVER UNA POLITICA DE FLETES 55

- . -

CAPITULO IV

SITUACION Y POSIBILIDADES DE LA INDUSTRIA NAVIERA 83

- . -

CAPITULO V

CONCLUSIONES 124

- . -

BIBLIOGRAFIA 134