



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



# Política económica argentina de la marina mercante

Marsimian, Miguel Angel

1966

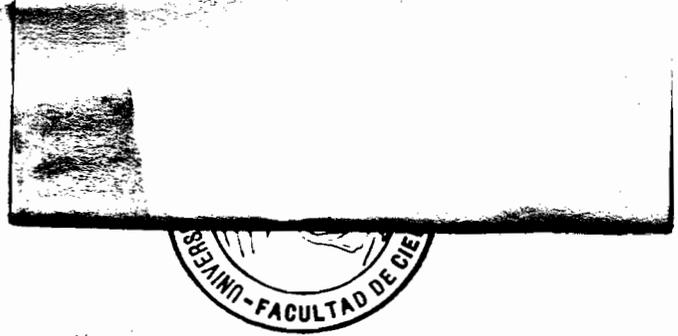
Cita APA:

Marsimian, M. (1966). Política económica argentina de la marina mercante. 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

1. 1501  
845

**ORIGINAL**



POLITICA    ECONOMICA    ARGENTINA  
  
DE                      LA  
  
MARINA                      MERCANTE

Autor: Miguel Angel MARSIMIAN  
N° de registro: 7589  
Cátedra: Política Económica Argentina  
Profesor a cargo: Dr. Manuel SAN MIGUEL

DICIEMBRE DE 1966

**CATALOGADO**

"TESIS DOCTORAL - PLAN D"

H. 34 (200)  
744  
Top. H. 34  
M, P

# ORIGINAL

## INDICE

## GENERAL

## PAGINA

Consideraciones y Examen Crítico de la Situación Económica Argentina.....	1
Programa de Desarrollo.....	12
Justificación de la Marina Mercante.....	15
El Intercambio Exterior.....	23
Términos del Intercambio.....	25
Proceso de las Transformaciones Estructurales.....	26
Importancia Económica del Transporte.....	31
Transporte y Desarrollo.....	39
Población y Desarrollo.....	41
Impulsos de Desarrollo.....	42
Fuerza Estructurante del Sistema de Transportes.....	48
Inversiones de Capital y sus Efectos.....	49
Límites de la Influencia del Transporte.....	53
Influencia del Transporte sobre la Demanda.....	54
Consecuencias Directas de una Mejora del Valor de Tráfico y la Demanda. Límites.....	57
Resultado de la Fuerza Estructurante.....	62
La Navegación: Dinamismo autónomo.....	66
Dinamismo de la Navegación Fluvial.....	67
Dinamismo de la Navegación Marítima.....	71
Fletes Marítimos: El Mercado.....	77
Costo de Explotación.....	80
Las Conferencias Navieras.....	82

I N D I C EG E N E R A LPAGINA

Necesidades de Transporte Fluvial y Marítimos.....	86
Antigüedad de la Flota Fluvial.....	86
Perspectivas de Desarrollo.....	90
Tráfico de Cargas Secas Fluviales.....	91
Cargueros de Ultramar.....	92
Determinación de las Flotas Marítima y Fluvial.....	93
Programa de Renovación.....	95
Capacidad de los Astilleros Nacionales.....	112
La Construcción Naval.....	124
Planeamiento y Desarrollo Proyecciones 1965/69.....	129
Ley 16.964 del 4/X/1966: Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo.....	133
Sistema Portuario.....	134
Puerto de Buenos Aires: Autoridades, Usuarios y Sindicatos.....	150
Reordenamiento del Trabajo Portuario.....	151
ALALC. Tratado de Montevideo (1960). Transportes Marítimos.....	157
Política Económica Argentina e Integración Regional.....	159
Coordinación de Políticas Americanas.....	169
Legislación Argentina en Materia Naviera.....	186
Leyes Inglesas de Navegación.....	188
Organización de la Marina Mercante Norteamericana.....	191
Políticas de Subsidios.....	195
Conclusiones Generales y Particulares.....	199

CONSIDERACIONES Y EXAMEN CRITICO DE LA SITUACION ECONOMICA  
ARGENTINA Y JUSTIFICACION DE LA MARINA MERCANTE

---

El comercio exterior de nuestro país se incrementa notablemente desde fines del siglo XVIII, debido al liberalismo impuesto por la gestión de la metrópoli en los negocios de estos países, y en especial, por las ideas liberales de los patriotas que nos emanciparon de aquella. Pero aumentó su expansión cuando la región que comprende la llanura pampeana se integró en el comercio mundial, luego de la mitad del siglo XIX - en especial después del último cuarto de siglo y primera década del presente-.

El perfeccionamiento de los instrumentos y métodos de navegación y las nuevas técnicas introducidas en los navíos, permitieron ampliar las posibilidades de tráfico hasta llegar a su desarrollo extraordinario en el mundo de los transportes, circunstancia favorecida por la especialización de países y regiones con respecto a sus productos de exportación.- Pero esta especialización llevaba el germen del deterioro de las economías dedicadas a producciones básicas (cereales, carbón, algodón, azúcar, etc.) y de algunos países monoprodutores (petróleo, estaño).-

Se produjo la vulnerabilidad de la economía de los países especializados en producciones primarias, manifestándose una tendencia al estrangulamiento de su comercio exterior, cuya raíz se halla en la disparidad de la demanda internacional y sus consecuencias sobre las exportaciones y sus precios relativos. La disparidad en que crece la demanda de productos primarios comparada con la de productos manufacturados y servicios calificados conforme aumenta el ingreso por habitante.

La población de los países industriales crece a ritmo menor que en los países subdesarrollados, lo que perjudica la demanda de productos primarios, la que asimismo queda perjudicada por las innovaciones o transformaciones técnicas científicas que disminuyen el empleo de materias primas naturales.- La creación de mercados comunes o regionales en aquellos países industrializados, restringen la entrada de las materias primas de los países periféricos. lo que agrava los caracteres del intercambio: lento crecimiento de las exportaciones primarias contra una intensa demanda de importaciones de productos manufacturados con perjuicio evidente de los países que exportan las primeras en su relación de precios.

Al iniciar el presente siglo nuestro país tenía en virtud de la elevada productividad de la tierra un producto per cápita relativamente alto.- El proceso de expansión prácticamente se basó en la ganadería y la agricultura.- Se estabilizó después de la primera guerra y perduró hasta el año 1930.- Desde 1.920, el sector agrícola - ganadero pierde terreno gradualmente y el sector industrial avanza sin pausa en la participación en el Producto Bruto Interno.- Pero luego de la crisis de los treinta, el país ha disminuido el ritmo de crecimiento por falta de medidas adecuadas conformes a la evolución económica mundial.- Hoy el país carece de recursos externos para importar los bienes de capital imprescindibles para el desarrollo de la industria. Es insuficiente la acumulación de capital en los servicios básicos y atraviesa un penoso proceso de inflación acelerada, causada no sólo por la presión de la demanda sino por el empuje de los costos (aumento de salarios que originan aumentos de precios en los bienes y servicios de mayor gravitación en el mercado : San Miguel ).- Este aumento de salarios está di-

vorciado del aumento de productividad y tiene su origen en la espiral inflacionaria.- Cuando los trabajadores se desplazan hacia sectores que absorben proporciones exageradas de mano de obra, desciende la productividad. Estos sectores se vuelven ineficientes y se agravan sus posibilidades cuando no los acompaña mejores servicios públicos (transportes, energía).-

La memoria de la Sociedad Rural Argentina (Bs.As. 1.964) dice que la República Argentina debe desarrollar sus recursos naturales para alcanzar un comercio exterior elevado y ello debe corresponder a una política agropecuaria definida.- La producción agropecuaria participa en nuestro comercio exterior en un 95%.-

Logicamente la Sociedad Rural adopta la postura clásica que ha dado tanto progreso al país en el pasado: la dedicación preferente a las actividades primarias siguiendo una división internacional del trabajo.-

Por otro lado están los postulantes de la industrialización del país, para sacarlo de su estancamiento lo que requiere la sustitución de capital que necesitan un amplio mercado para trabajar a costo económico y ello se condiciona a una integración regional.-

Siempre vamos a considerar beneficioso la integración regional, pero no debemos descuidar nuestro intercambio con el resto del mundo; tradicional, integrado o no integrado, pues ello surge de nuestro orden constitucional; la libertad de comercio con todos los países del mundo condicionada por el mismo orden.-

Los cuadros siguientes son significativos del desarrollo del comercio exterior:

CUADRO I (En millones de dólares)

<u>AÑO</u>		<u>IMPORTACION</u>	<u>EXPORTACION</u>	Saldo de la <u>BALANZA COMERCIAL</u>
1.960	u\$s	1.249	1.079	-170
1.961		1.460	964	-496
1.962		1.356	1.216	-140
1.963		981	1.366	285
1.964		1.077	1.410	333

- 0 -

CUADRO II

PRINCIPAL DESTINO DE LAS  
EXPORTACIONES ARGENTINAS EN 1964

(En millones de u\$s)

Italia	245.1
Gran Bretaña	154.0
Holanda	139.0
Alemania	110.3
Brasil	97.1
China Comunista	91.7
Estados Unidos	90.5
Francia	66.3
Bélgica	53.4
Japón	40.2

- 0 -

CUADRO III

PRINCIPAL ORIGEN DE LAS  
IMPORTACIONES ARGENTINAS EN 1964

(En millones de u\$s)

Estados Unidos	255.4
Italia	113.4
Alemania	107.0
Brasil	100.5
Gran Bretaña	80.8
Francia	50.2
Venezuela	29.2
India	27.2
Canadá	27.2
Suiza	23.9

- 0 -

CUADRO IV

PRINCIPALES SALDOS FAVORABLES  
DE LA BALANZA COMERCIAL EN 1.964  
(En millones de u\$s)

Italia	131.7
Holanda	119.2
China Comunista	91.6
Gran Bretaña	73.2
Bélgica	40.7
Japón	22.6
Uruguay	18.5
Chile	17.7
Francia	16.7
Austria	16.1

CUADRO V

PRINCIPALES SALDOS DESFAVORABLES  
DE LA BALANZA COMERCIAL EN 1.964  
(En millones de u\$s)

Estados Unidos	164.8
India	27.0
Canadá	22.5
Malasia	19.9
Guayana Holandesa	18.2
Venezuela	16.6
Suecia	15.1
Suiza	9.6
Finlandia	8.5
Austria	4.2

Examinando los cuadros anteriores (2 al 5) notamos que Italia parece como principal comprador, superando en un 60% a Gran Bretaña, y lo indica el grado de conveniencia de nuestro intercambio con Italia.- En el cuadro 3 figura en segundo lugar.-

El cuadro 3 está encabezado por Estados Unidos, lo que demuestra que nuestras relaciones con el país del Norte, pueden ser origen de la persistencia de nuestra mala situación financiera .-

El cuadro 4 indica los países donde debiéramos orientar nuestras adquisiciones ( Italia, Holanda, Gran Bretaña, Bélgica ).-

China es un caso especial y es consecuencia de las ventas de trigo efectuadas.-

El cuadro 5 indica nuestra mala posición financiera, figurando los Estados Unidos en primer lugar, originando dicho saldo un embudo o cuello de botella que agrava nuestra situación internacional.- Debe mejorarse la situación de exportaciones a dicho país a los efectos de mejorar la balanza comercial o de lo contrario debe importarse menos o no importarse de dicho país.-

De los cuadros 1 a 3 queda evidenciado el grado de la diversificación geográfica de nuestro comercio exterior.- Las exportaciones a países desarrollados significaron un 80% de las exportaciones totales.-

El crecimiento de las exportaciones a las naciones en desarrollo y el de las importaciones procedentes de ellas es relativamente más rápida que el correspondiente a las áreas desarrolladas.- Entre 1.961 y 1.964 las exportaciones de nuestro país hacia la ALALC se elevaron en un 88% lo que significa que es el comercio más dinámico de nuestro intercambio exterior.-

Los productos pecuarios representan alrededor del 50% de las exportaciones ( la carne suministra la cuarta parte de los ingresos totales de exportaciones ); los productos agrícolas están en el orden del 40%. - Ningún producto de exportación aporta más del 25% de los ingresos totales lo que indica que no hay una dependencia extrema de uno o más productos.- Es significativo el incremento de las exportaciones de productos manufacturados, lo que habla del avance de la diversificación estructural de las exportaciones.-

Durante el año 1964 el producto bruto creció en 8%. - El 50% tuvo su origen en el Sector Industrial.- (.)

El crecimiento de otros sectores fue el siguiente:

Producción Agrícola	10%
---------------------	-----

Comercio	10%
Transporte	12%

(.) Las ramas industriales tuvieron un incremento según lo siguiente:

Siderurgia	46%
Automotores	48%
Bienes de Consumo Durable	42%
Textiles	27%
Productos Químicos	18%

De 1.950 a 1.961 el producto creció a menos del  $\frac{1}{2}\%$  anual (MCE  $\frac{1}{2}\%$  anual, Japón 8%, URSS 9%, USA 1,5% con una economía de lento crecimiento.-

Importantes factores en este análisis de la economía de nuestro país fueron la fuerte producción de cereales y los altos precios internacionales logrados para la carne, lana y otros productos.- El gasto público creció en un 18%.- El déficit de Tesorería fue de 175 mil millones de pesos.- El Balance de Pagos fue favorecido por el alto nivel de las exportaciones.- Los compromisos derivados de la deuda externa fueron cubiertos por el superávit de exportaciones.-

Las perspectivas para el corriente año según el grupo de técnicos que dirige Aldo Ferrer son buenas para la producción industrial que seguirá su expansión: La industria Siderúrgica crecerá de 10% /15%; la de productos químicos 10%; la automotriz hasta el 10%. Lo mismo la industria del cemento y la de la construcción.-

Las exportaciones seguirán jugando un papel dinámico. La expansión continuada de la demanda global depende del aumento del nivel de inver-

siones, del mantenimiento de un alto nivel de exportación y de una política frente al sector externo que posibilite la expansión de las importaciones de bienes de capital para sostener un mayor nivel de actividad económica.-

El balan ce comercial se estima con exportaciones del orden de los 1.400 millones de dólares e Importaciones entre 1.200/1.400 millones.- El punto crítico se encuentra en el sector externo debido a la incidencia de las amortizaciones de la deuda externa pública y privada.-

Las obligaciones del sector público al 31-12-64 totalizaban 2.423,6 millones de dólares, constituidos por 2.054,4, en concepto de capital y 369,2 en concepto de intereses.-

Los vencimientos que han de operarse son en millones de dólares:

1.965: 526,2	1.966: 417,8	1.967: 278,7	1.968: 245,1
1.969: 212,3	1.970: 161,9	1.971/90: 581,6	.-

Las obligaciones del sector privado a la misma fecha totalizaban 932,2 millones con los siguientes vencimientos:

1.965: 382,4	1.966: 178,4	1.967: 137,6	1.968: 78,50
1.969: 34,6	1.970: 28	1.971/90: 91,4	

De los 932,2 millones corresponden 197,4 a importaciones de Bienes de Capital, 46,8 a importaciones de Materias Primas, 87,4 a importaciones de Bienes de Consumo; 576,7 a Préstamos Financieros y 23,7 a otros conceptos financieros.-

La suma de las obligaciones públicas y privadas o sean un total de 3.355,8 millones de dólares pertenecen a los siguientes acreedores:

F M I	195,4	
Banco Mundial	199	
Banco Interamericano	40,7	
Italia	608,8	
Reino Unido	255,7	
Alemania	200,5	
Japón	109,7	
Suiza	100,5	
Francia	85,4	
Holanda	42,7	
Bélgica	11	
Suecia	8,2	
Austria	3,5	
Dinamarca	2,9	
Noruega	0,3	
Estados Unidos	1.104,4	total 3.068,7
Otros países	187	
Mercados externos de Cap.	<u>200,1</u>	3.355,8 (.)

(.) La Prensa 10 de Junio de 1.965 .-

De la Deuda Externa se ha obtenido de los países acreedores reunidos en el Club de París la postergación para 1.968/72 de los vencimientos comerciales del año 1.965, totalizando 120 Millones Dólares, cifra sujeta a los ajustes resultantes de los convenios bilaterales de concreción del acuerdo.- El monto se incrementa con las operaciones concertadas

previamente con el FMI, Bancos europeos y norteamericanos y el Banco Mundial, obteniéndose así una refinanciación total de 223,7 millones de dólares.-

El FMI ha recomendado que convenía a la República Argentina la prosecución de políticas financieras que permitan el incremento de las reservas y el mantenimiento de su deuda externa dentro de proporciones manejables.- El sistema cambiario actual, los recargos de importación y los recientes impuestos sobre exportaciones pueden tener efectos adversos sobre la economía.-

En síntesis por lo expuesto podemos afirmar que un pueblo potencialmente rico no halla solución inmediata a sus problemas económicos. Quiere lanzarse por el camino de las modernas formas de producción, pero continúa con las prácticas viciadas y caducas de los pueblos estáticos en su desarrollo. Este requiere un cambio estructural y por consiguiente un cambio en los métodos de educación y en las formas de trabajo, que permitan adecuar las condiciones para que el proceso abandone el status vigente que señala Rostow, y la Nación encauce su ritmo activo que es el signo evidente del progreso de los países modernos.-

Como lo han hecho notar los estudiosos de los problemas económicos el comportamiento del sector público incide notablemente en esa euforia económica que presagia una recesión.- Hay ideas claras sobre políticas de saneamiento de este sector, que gravitan enormemente en la economía, dado su productividad dudosa, y que postergarlas significa prorrogar el problema que con el transcurso del tiempo tiene un efecto multiplicador.-

Es de destacar que las refinanciaciones de la deuda externa significan que el Estado puede seguir gastando lo que refinancia y puede

fracasar cualquier política sin un plan-colateral a la financiación de deudas - de saneamiento monetario.-

Nuestro país tiene una gran vulnerabilidad externa. Pese a que se van estableciendo industrias importantes no hemos modificado ni alterado nuestros programas de exportación. Seguimos como grandes exportadores de productos primarios.-La industrialización enfocó el mercado interno. Debemos crear la industria de exportación.-

Los ejemplos de Canadá y Australia, con su diversificación de exportaciones no ha hallado eco en los responsables de la política comercial de nuestro país, y la consecuencia ha sido la vulnerabilidad externa; tanto en exportaciones como en importaciones que requiere la industria las que se hallan comprimidas por el nivel de aquellas. Se necesitan inversiones de capitales foráneos que pueden ser un importante factor en el desarrollo, complementadas por la ayuda extranjera de los organismos financieros.-

Entretanto el Plan Nacional de Desarrollo comenzará a producir sus efectos en corto plazo.-

La política económica oficial para el año 1.966 se concreta a lograr un aumento del 6% en el volumen físico del Producto Bruto Nacional y limitar el alza de precios hasta un 15%.--

Por otro lado el ritmo de inflación indica un aumento del costo de vida del 35% con relación al año anterior, lo que como hecho real significa una incongruencia en el límite oficial del alza de precios.-

PROGRAMA DE DESARROLLO:

Economistas y Gobierno han recurrido al plan de desarrollo en afán de preparar las bases para resolver los problemas económicos que aquejan a la República, : acopio de capitales, inversiones reproductivas, creación de demanda, predominio estatal en la producción y comercialización.- Hoy opinan los economistas planificadores que la división del trabajo y la noción de valor, la especialización y el menor costo pertenecen a tramas de relaciones económicas menos complejas que las que se dan en la vida moderna donde tienen prelación los problemas socioeconómicos que entran en la esfera de la macroeconomía.- En el sistema de la propiedad, seguridad y libertad de empresa y estímulo de lucro, las decisiones empresarias se coordinan a través del sistema de precios en una coordinación automática (al menos en teoría) (.) que constituye un tejido institucional que da a la libertad personal oportunidades mayores para su desenvolvimiento.- Pero este sistema de libre juego de los procesos económicos creó injusticia para la competencia real, lo que originó la idea en ciertos pensadores estatistas que debía acentuarse la intervención del Estado en forma de orientación hacia objetivos nacionales que se predeterminarían en un plan. J.M. Ibáñez Langlois en Planificación y Libertad ( Cuadernos del Sur, Febrero de 1.965.-), dice que una prudente acción planificadora del Estado que corrija y encauce, con un sustrato de fuerzas éticas acerca de su finalidad y donde la tendencia tecnócrata no se erija en determinante," parece lo más apto para suministrar la base material del ejercicio de las

(.)Era una doctrina ventajosa para el medio ambiente en que había nacido, según decía Keynes.

libertades " .-

El Plan Nacional se ha elaborado mediante la consulta a varios niveles de actividades económicas establecidas en las distintas regiones del país, que en las discusiones para la elaboración del Plan han asumido una actitud de integración hacia los órganos de dirección de la planificación.-

Existen etapas en la formulación de un plan:

- 1º.- La enunciación de metas globales, tales como la tasa de crecimiento del producto bruto nacional, porcentajes de consumo e inversión, etc.-
- 2º.- La evolución probable de las variables económicas tales: salarios, precios, ingresos, gasto público.-
- 3º.- Compatibilidad de metas.-

La existencia de un criterio orgánico de programación es necesario para las previsiones, proyecciones y metas.-

En nuestro estudio especial nos interesan los datos relativos al comercio exterior; los objetivos relacionados con el desarrollo regional y, las fuentes de financiación de las inversiones.-

Deben estar vinculados al plan los medios de acción basados en la política fiscal y monetaria ( crédito a largo plazo y de fomento ).- Los impuestos deben tener una finalidad económica antes que fiscal y una política de desgravaciones o tasas diferenciales permite dar impulso al crecimiento económico.-

Debe tenerse presente que el crecimiento total parece basarse, en determinados períodos, en los resultados directos e indirectos del crecimiento sumamente rápido de algunos sectores claves (1)

(1) Rostow.

Además los cambios iniciales de método requieren que ciertos grupos de la sociedad posean la buena voluntad y autoridad necesarias para instalar y difundir nuevas técnicas y que la sociedad en conjunto responda al impulso inicial en forma activa.-

JUSTIFICACION DE LA MARINA MERCANTE:

La República Argentina cuenta con una buena red de vías navegables y una extensa costa marítima. La ubicación geográfica de su sistema fluvial comprende regiones ricas potencialmente y productoras del país. Esta red fluvial puede asegurar y promover la salida de la producción de sus regiones de influencia y por extensión la participación en el transporte del comercio exterior y el ahorro de divisas -- (cambio de moneda extranjera) en fletes y pasajes.--

Los transportes son servicios complementarios y accesorios de las actividades económicas. El grado de adaptabilidad cuantitativa y cualitativa del sistema de transporte a las necesidades y potencialidades económicas limita y determina las posibilidades y el ritmo de la economía en su conjunto, como también de las distintas regiones económico-geográficas que la integran.<sup>(2)</sup> (1) Para que el desarrollo económico alcance su máxima posibilidad debe crear incentivos en favor de una mejora constante y una más estrecha adaptabilidad de los transportes. Estos deben ir a la vanguardia del desarrollo para no obstaculizar o frenar las tendencias expansivas de la economía. Un buen sistema de transporte fomenta la mejor división geográfica de las actividades económicas entre las distintas regiones determinando la localización y distribución racional de aquellas. El transporte en una dinámica continuada debe adaptarse y readaptarse a las posibilidades del desarrollo económico general. Siendo un factor estructural de la economía el transporte es determinante de las inversiones en capitalización de la producción y las deficiencias en el sector transporte retardan la -- adopción de métodos o técnicas de producción más eficientes. Las in-- versiones en este sector, son de particular importancia por su cuantía

(1) Naciones Unidas - El Desarrollo Económico de la Argentina - Parte 2  
Méjico 1959.--

y por tratarse de largo plazo por lo que es necesario su planeamiento teniendo en cuenta su función de promotor del desarrollo, y, que debe satisfacer los requerimientos de la economía.-

Para justificar la posesión de una marina mercante nacional se habla de "alto coeficiente de insularidad" lo que significa concretar una promoción de fletes a favor de sus buques y si se refiere a navegación de ultramar dichos fletes permiten una ganancia o un ahorro de divisas. Los fletes de exportación que se pagan a un armador nacional son una ganancia de divisas. Los fletes de importación pagados al mismo armador significan un ahorro. Ambos tienen una notable incidencia en el balance de pagos del país.-

Los fletes de importaciones constituyen una demanda de divisas que se ahorran si se pagan a un armador nacional; los fletes de exportación, se traducen en una oferta de divisas que se ganan por el armador nacional. Los fletes primeros, si son pagados a un armador extranjero, origina una demanda de divisas en el mercado, que a mayor demanda, encarece las divisas. Los fletes de exportación pagados a un armador extranjero, siguen el mismo camino y en ambos casos los efectos sobre el balance de pagos son notables.-

Además la presencia de nuestra bandera en los mercados de fletes de ciertos tráficos demuestran el efecto sobre el nivel de fletes y "cuya eficacia está en razón directa de la cantidad de bodegas que se posean bajo pabellón nacional" (°)(3)-

Otro criterio además encara el factor "seguridad nacional" para justificar el sostenimiento y desarrollo de la marina mercante como un objetivo de alto interés nacional que tiende a otorgar la autonomía en

(°) Anuario 1963 IEMMA.

el transporte marítimo del comercio exterior. Recuérdese la escasa importancia de nuestra marina mercante de ultramar a comienzos de la segunda guerra y las penurias que significaron para nuestro intercambio, siendo como éramos un país dependiente de marinas comerciales de banderas extranjeras.-

En el último cuarto de siglo medidas de política económica de países tradicionalmente productores y exportadores - especialmente en América latina - acentúan la tendencia a disponer de sus propias marinas mercantiles para el tráfico directo con los países interesados en su comercio exterior.-

Estas medidas gubernamentales limitan la libertad del comercio de transporte y efectuándolo ha venido a llamarse la discriminación de banderas.-

La teoría de la libre competencia el intercambio internacional debería moverse respetando la doctrina de los costos comparados.-

Las modalidades actuales del intercambio internacional son consecuencia de las divisiones regionales o ideológicas; barreras aduaneras, cuotas controles de cambio y estas modalidades alteran lo que en tiempos no muy pretéritos se llamó la libertad de los mares y la libertad del transporte marítimo que permitía que los cargamentos fueran hacia las bodegas que brindaban el servicio más eficiente al costo más económico.-

Los países marítimos tradicionales entienden que la actividad naviera constituye un servicio que debe ser prestado por aquellos que se encuentran mejor preparados para ello. Es un servicio desligado del comercio exterior nacional.-

Los países americanos en general entienden que hay una ligazón estrecha entre el comercio exterior y la marina mercante nacional, cumpliéndose en forma auténtica el fin de la marina mercante. El comercio exterior avala la posición de marina mercante propia y hasta el límite que reconoce un derecho equivalente en las transacciones comerciales normales por parte del país de procedencia de las importaciones o del destino de las exportaciones. Los intereses nacionales se vinculan al poderío marítimo y a la balanza de pagos.-

Los países marítimos tradicionales transportan buena parte del comercio exterior de los demás países además del propio comercio exterior.- Los siguientes países transportan los porcentajes que se indican relativos a su comercio exterior:

España 73 % Francia 62 % Italia 53 % Japón 50 % Gran Bretaña 53 %

Alemania Occid. 51 % Noruega 49 % Finlandia 45 % Dinamarca 38 %

La participación de la bandera argentina en el transporte del comercio exterior se indica en el siguiente cuadro:

Años	Importaciones		Exportaciones		totales	
	miles tons	%	miles tons	%	miles t.	%
1958	1.841,5	13,2	1.313,5	15,5	3.155,-	14.
1959	1.440,4	11,2	1.411,8	15,9	2.852,2	13.
1960	1.539,2	15,2	1.646,7	17,8	3.185,9	16,4
1961	1.880,6	19,8	916,4	12,9	2.797,-	16,8
1962						
1963	1.957,7	33,2	1.728,9	16,8	3.686,6	22,8
1964	1.761,9	31,-	1.556,1	15.-	3.317,9	21,1

La parte substancial de nuestro intercambio supera la distancia media de 4.000 millas que es la media internacional considerada como no excéntrica, lo que coloca nuestro intercambio en situación excéntrica con respecto a las rutas internacionales importantes.-

Damos a continuación el cuadro de fletes del comercio exterior y los fletes correspondientes a barcos argentinos:

Años	Total de fletes Miles dólares	Fletes correspondientes buques argentinos	%
1958	209.397,9	48.304,2	23,1
1959	250.231,3	48.957,5	19,6
1960	317.070,9	59.356,6	18,7
1961	240.943,1	49.773.-	20,7
1962			
1963			
1964			

Es evidente el déficit de fletes de la marina mercante argentina para transportar nuestro comercio exterior.-

En el siguiente cuadro se detalla el transporte de nuestro comercio exterior por continentes y la participación de la bandera argentina con respecto a terceras banderas.-

Continentes	Bandera argentina		Banderas país		Terceras	
	miles tons	%	terminal o de cabecera	%	Banderas	%
			tons		tons	
Africa	0,1	0,			92,4	100
América	1.676,8	23.	759,8	10	4.382,3	67
Asia	0,9	0,	119,1	14	760,4	86
Europa	1.114.	13.	2.761,9	33	4.417,7	54
Oceanía					4,5	100
URSS	5,2	6	23,9	29	53,7	65

Si vinculamos nuestro comercio exterior con la marina mercante argentina mientras el primero aumentó un 34 % con relación al año 1963, este aumento no ha sido aprovechado por nuestros buques debido a fallas de las estructuras de nuestro comercio exterior y de la economía naviera.-

Damos a continuación el balance naviero del año 1964 y su comparación con el año 1963: (El cuadro fue transcripto del IEMMA.)<sup>(4)</sup>

Rubros del Balance Naviero	Anuario	
	1964	1963
	Millones de dólares	
INGRESOS:		
Fletes de exportaciones en b. argentinos	25,6	23,6
Fletes de b. argentinos entre 3ros. países	5,7	5,5
Pasajes de extranjeros entrados y salidos en buques argentinos	3,4	3,5
Pasajes en b. argentinos entre 3ros. países	1,6	2,3
Gastos de barcos extranjeros en n/país	29.	24,4
	<u>65,3</u>	<u>59,3</u>

EGRESOS:	<u>1964</u>	<u>1963</u>
Fletes de importaciones en b/extranjeros	67,2	53,4
Fletes de cabotaje en b/extranjeros	0,2	0,3
Pasajes de argentinos en b/extranjeros	4,7	6,8
Gastos de b.argentinos en el exterior	20.	20.
	<u>92,2</u>	<u>80,5</u>
DEFICIT	26,9	21,2

La ausencia de promoción de fletes de Importaciones se refleja en el ítem de Fletes de Importaciones en b/ extranjeros.-

El problema estructural se nota en la insuficiencia de buques nacionales adecuados al tráfico que deben servir. El Consejo Nacional de Desarrollo ha estudiado la construcción de una flota de "kcarriers" para cargamentos a granel ya sea de nuestros cereales o de la producción de carbón.-

Durante el año 1964 se exportaron 9.700.000 toneladas de cargas a granel y se importaron 5.245.000 toneladas que significan alrededor del 90 % de las sumas totales.-

Para concluir veremos dos cuadros sumamente ilustrativos acerca de la insuficiencia de transporte de ultramar de la marina mercante.-

Cuadro I

Tráfico por buques	1964 toneladas	1963
Importaciones	8.359.460	5.823.297
Exportaciones	13.250.915	10.282.058
Totales	21.610.375	16.105.345

Cuadro II

Tráfico en buques nacionales y porcentaje sobre I)

	1964		1963	
Importaciones	2.169.700	26 %	1.897.700	32,6 %
Exportaciones	1.609.900	12	1.728.900	16,8
	3.779.600	17,5	3.626.600	22,5

La contribución al balance de pagos se ha traducido en el año 1964 en 41.727.000 dólares, cifra muy inferior a la que potencialmente tiene derecho nuestra marina mercante, pero que se explica por aquellas fallas emergentes de la falta de bodegas adecuadas para el transporte a granel o específicas para cierto tipo de tráfico, como son el transporte de carnes o frutas y productos refrigerados.-

EL INTERCAMBIO EXTERIOR: SU ESTRANGULAMIENTO.<sup>(5)</sup> PROGRAMA DE DESARROLLO:

En una economía que depende de las exportaciones, la contracción de éstas lleva a la contracción económica misma. Si las expортаciones mantienen una tendencia depresiva a largo plazo el sistema económica crecerá lentamente o puede estancarse o retroceder. En tal caso se producirá un desajuste entre la demanda de importaciones y la capacidad de importar que generalmente se soluciona mediante la contracción de importaciones, hasta llegar al nivel permitido por la capacidad de importar. Esta contracción puede realizarse estableciendo cuotas de importación, prohibiciones o un control de cambios. La contracción de importaciones por reducciones o prohibiciones, permite que la combinación de factores económicos locales, resulten favorecidos por aquella contracción.-

La sustitución de importaciones tiene también un efecto multiplicador en la economía que en síntesis es un proceso dinámico que permite la satisfacción de una demanda que va creciendo y que modifica su composición a medida que aumenta el nivel de ingresos de la población: se requiere mayor proporción de bienes industriales y menor proporción de alimentos.-

Progresivamente las maquinarias, equipos y procesos se van haciendo cada vez más complejos, hasta llegar a la producción de bienes de industrias técnicas, como las electrometalúrgicas y la petroquímica. Asimismo se acrecienta la demanda de servicios complementarios del desarrollo que requiere también un progresivo desarrollo educacional. Mayor nivel de ingresos significa mayores niveles técnicos y culturales.-

En este proceso de sustitución de importaciones se va produciendo la diversificación de la estructura económica interna del país, surgiendo nuevas necesidades de servicios básicos, que son proporcionados - por el capital de infraestructura. El desarrollo requiere transportes, energía, comunicaciones, obras sanitarias, etc., en un volumen que se acrecienta paralelamente al desarrollo.-

En la sustitución mencionada cabe a la industria el papel clave; debe suministrar maquinarias y equipos para ampliar la capacidad productiva de la economía. "La elección del tipo de industrialización condiciona fuertemente los esfuerzos de capitalización y asimilación del progreso técnico".-

Aldo Ferrer en su libro "La economía argentina, (1963)"<sup>(6)</sup>, considera a nuestra economía industrial como, no integrada, y ello es consecuencia de la evolución de nuestro intercambio internacional que ha generado una débil capacidad de importación. Esta debilidad de importación de máquinas y equipos de capital hace menos productiva la inversión en construcciones de maquinarias y equipos; la productividad del trabajo es menor que si se utilizaran maquinarias y equipos de capitales importados.-

La mano de obra que se incorpora no aumenta la productividad "per cápita". Esta se emplea deficientemente, se contrae la capacidad de crecimiento y se llega a un estancamiento prolongado. La débil capacidad de importar no permite el desarrollo de las industrias de base las que contienen en sí, elementos autónomos del desarrollo técnico y científico.

No se producen los bienes de capitales esenciales necesarios para la

expansión de la capacidad productiva y generar el crecimiento autónomo antedicho.-

"La inversión en industrias de base tiene un alto componente importado (maquinarias y equipos complejos). La contracción de la capacidad de importar, afecta la inversión en este tipo de industrias, que son las de desarrollo más dinámico" (Aldo Ferrer op. cit)

Términos del intercambio: (°)

El estrangulamiento de la capacidad de importar que padece el país debe llevar decididamente al desarrollo de las industrias de base del capital de infraestructura (1).-

Se entiende por industria de base las que producen acero, maquinarias y equipo; las electrometalúrgicas, electroquímica y las de combustibles y petroquímica. Son industrias complejas y de alta inversión de capital por hombre ocupado; de ahí que deben ser protegidas por una política fiscal de fomento directa, préstamos del sistema bancario, aportes del Gobierno, etc.,.-

La integración de la economía argentina implica que ciertos sectores deberán crecer más aceleradamente que otros. Es necesario forzar el proceso de integración estructural lográndose el crecimiento en sectores básicos de la industria y en servicios de infraestructura y, mediante la expansión de las exportaciones -que deben diversificarse-- comprendiendo productos manufacturados-, elevar el nivel de la capacidad de importación.-

---

(°) Durante el decenio que finalizó en el año 1963 las naciones de América latina lograron acrecentar el volumen de sus exportaciones agrícolas en un 38 %; sin embargo los ingresos derivados de ellas sólo

PROCESO DE LAS TRANSFORMACIONES ESTRUCTURALES:

Prebisch es partidario de la transformación estructural de la producción cuando la capacidad de importar se encuentre en la parte cíclica más baja. (R. Prebisch: Inflación y desarrollo económico, Boletín - Cemla n° 12/60.-

A este respecto divide las importaciones en categorías:

- 1) Importaciones de materias primas y bienes intermedios esenciales - para mantener la actividad económica con el máximo de ocupación, - en la producción de bienes o servicios de consumo o bienes de capital.-
- 2) Bienes de consumo terminados necesarios para satisfacer la demanda regular de la población.-
- 3) Bienes de consumo o de capital para satisfacer la demanda de los - empresarios.-

---

(°) aumentaron en un 14 %. Además debido al alza de precios de los -- productos importados la capacidad de las exportaciones agrícolas - latino-americanas para cubrir el costo de las importaciones sólo au-- mentó el 7 %. Raúl Prebisch señaló que el desnivel entre importaciones exportaciones llegará a 200.000 millones de dólares hasta el año 1970. El mundo moderno se divide en zonas económicas de influencia o compartimentos políticos estancos (mundo comunista) ó regiones económicas; y en todas ellas no está vigente el comercio mundial integrado. Lo i-- deal sería el comercio a escala mundial. Las soluciones intermedias - causan un gran perjuicio a las naciones económicamente subdesarrolla-- das y aumentan la actual dependencia hacia sus centros respectivos de influencia. Si éstos fijan precios estables a largo plazo se manifes--

Para que la economía interna deje de ser vulnerable a las fluctuaciones exteriores las categorías 1 y 2 deben dejar de sujetarse a las fluctuaciones cíclicas. La 3ra. categoría reflejaría la fluctuación de las exportaciones sin afectar el crecimiento regular de la actividad interna.-

Para neutralizar la vulnerabilidad de la economía a las fluctuaciones exteriores, debe estimularse el desarrollo de las exportaciones tradicionales y crear nuevas categorías de exportaciones, y, además un persistente proceso de sustitución. "En esta etapa de transición de la coyuntura es donde juegan un papel de extraordinaria importancia las medidas par aprovechar de manera óptima los recursos financieros y humanos" Memoria de la Soc. Rural Argentina Bs. As. 1964.-

Aquel proceso de sustitución debe continuarse ininterrumpidamente y puede ser favorecido, dado la tendencia de los países industriales a mantener el crecimiento de sus industrias con alta densidad de capital y dejar aquellas, que producen con requerimiento relativos elevados de mano de obra y menor densidad de capital. Los grandes centros tendrían que importar los productos de estas últimas para satisfacer su demanda. Esta sustitución de importaciones provenientes de los centros tenderá a corregir la disparidad que produce el estrangulamiento. Hay una responsabilidad recíproca de los centros industriales para que no sustituyan importaciones provenientes de los países subdesarrollados. Estos deben atacar el estrangulamiento mediante exportaciones industriales hacia el resto del mundo y sin descuidar las exportaciones tradicionales creando nuevos mercados y manteniendo los actuales.-

---

(°)taría una tendencia a enquistar a los países latino americanos (p.ej) en la producción de bienes primarios que causan el problema, según la opinión de D. Hachette "Comercio Internacional y desarrollo" Cuadernos del Sur, Febrero 1965.-

La reciprocidad de los grandes centros debe llegar a la defensa de la relación de precios del intercambio.-

Ahora bien, la sustitución no reduce sino a largo plazo la necesidad de adquisiciones en el exterior y esto se debe a que el contenido de importaciones del sector de inversión es mayor que el del sector consumo.-

Los economistas modernos de los países en desarrollo polemizan sobre el enfoque que debe darse a los problemas del equilibrio que es el elemento base de una política de desarrollo. Los que se refieren al equilibrio externo se llaman monetaristas y aquellos que ponen el énfasis sobre el interno son los estructuralistas.-

La esencia del argumento estructural está en que se puede obtener estabilidad a través del crecimiento económico y eliminar la inelasticidad de la capacidad de importar, la baja tasa de ahorro y la lenta formación del capital. El desarrollo monopólico de la industria y del sistema de distribución impuesto por el reducido tamaño del mercado.-

Estos factores estructurales son subyacentes de la inflación. Se los distingue de los factores circunstanciales, acumulativos o propagadores que adquieren su importancia toda vez que la inflación está en marcha.-

Los factores circunstanciales ejercen presiones sobre el movimiento de precios y agravan el problema inflacionario y se nutren de él.-

La crítica que hacen los estructuralistas a la escuela monetarista es que ésta se dirige a los factores propagadores de la inflación y puede motivar un desajuste social reduciendo la dinámica económica a su más bajo nivel.-

El programa estructuralista tiende a corregir los desajustes básicos, usando la política monetaria a corto plazo, mientras la política a largo plazo va surtiendo su efecto. El objetivo interno es la disminución de la vulnerabilidad del comercio exterior.-

Políticas utilizadas: 1) Internas: Conseguir la mayor flexibilidad de la producción; 2) Externas: políticas comerciales para diversificar la producción, alentar exportaciones no tradicionales y establecer una infraestructura adecuada para el establecimiento de industrias.-

Dado el carácter de largo aliento, el programa estructuralista exige la intervención del Estado en un esfuerzo de conducción económica mediante aumentos notables de la inversión pública o creando las condiciones que posibiliten la cooperación internacional.-

Las exigencias impuestas por la moderna tecnología requieren grandes espacios económicos. El 85 % de la producción industrial mundial se hace en grandes países o grandes unidades productivas. P. Ej. Estados Unidos, M.C.E. Unión Soviética Reino Unido. Por tal es necesario la - fusión de mercados en la América latina. El consumo de productos primarios crece lentamente mientras que por el contrario, el de productos manufacturados crece con celeridad. De ahí el desequilibrio de la economía en los países en desarrollo y no se resuelve con la simple sustitución de importaciones. Las industrias complejas como la siderúrgica, la petroquímica, la automotriz, etc., requieren un gran mercado. Por consiguiente es necesario la integración regional; "La formación de una zona de libre comercio como paso previo para la constitución - de un mercado común, que ofrecería las ventajas de un mercado dilatado, que supone la economía de escala, con mayor especialización, constitu

yendo un área que podrá mejorar la capacidad de negociación con referencias a otras áreas o grupos económicos": San Miguel: El Papel del comercio exterior como instrumento de desarrollo económico; C.E. de la U. de La Plata, 1960, Simposio.-

Según el grupo de trabajo de A. Ferrer debe notarse como una desviación aquella política de industrialización que conduce a un endeudamiento inadecuado a corto plazo, en relación con el valor de las exportaciones. Cuando el proceso es normal y sin presión inflacionaria y el tipo de cambio es estable la política de equilibrio es la que concilia el equilibrio interno. Pero esta estabilidad no se alcanza cuando la presión de los precios internos se combina con la escasez de divisas y con una demanda excedente en el mercado de cambios.-

Por ello es necesario la complementación de medidas de carácter fiscal, aduanero y monetarias.

La inflación va unida a tensiones económicas y sociales y que van surgiendo en un proceso de desarrollo. Se elimina a largo plazo pero pueden tomarse medidas de estabilización a corto plazo por ejemplo: (R. - Prebisch op. cit).-

- a) desviar el exceso de demanda hacia el mercado interno.
- b) sustituir inversiones o gastos inflacionarios por inversiones cubiertas por recursos de ahorro.
- c) Recurrir al crédito internacional.
- d) Devaluación del tipo de cambio.-

IMPORTANCIA ECONOMICA DEL TRANSPORTE: (7)(8)(9)

En este capítulo trataremos la teoría de los transportes en general y su influencia sobre la economía a través de una fuerza ínsita que llamamos fuerza estructurante, y enfocaremos el problema en la navegación marítima y fluvial que habiendo recibido su impulso inicial de desarrollo hace un cuarto de siglo -merced a que en economía, la interacción de factores es fundamental en un proceso de crecimiento- ha sufrido - las vicisitudes de la economía global de nuestro país.-

De esta interacción mutua, que fue tratada por Rostow (op. cit.) surge una serie de nuevas etapas de crecimiento, con vida y actividad propias. El impulso inicial requiere cambios de métodos y la aquiescencia de hombres dirigentes y autoridades de buena voluntad para que el proceso continúe. "El impulso inicial -dice Rostow- requiere una sociedad preparada para responder activamente a las nuevas posibilidades de la empresa productiva".-

Ya hemos manifestado la importancia fundamental que los transportes revisten para la economía argentina. Los transportes se vinculan a las actividades económicas. Su adecuación a las potencialidades económicas determina el desarrollo de la economía en conjunto como asimismo de las distintas regiones económicas geográficas.-

Los transportes dan la característica al desarrollo permitiendo a un país alcanzar sus posibilidades máximas.-

Pero por la interacción de los mismos fenómenos el transporte sufre -- procesos de flexibilidad y diversificación causados por innovaciones técnicas y racionalización de métodos.-

El desarrollo económico necesita del transporte y éste asimismo se nutre del desarrollo de la economía.-

Como es notorio las inversiones en este sector son un problema complejo por su cuantía, por tratarse de inversiones a largo plazo y cuya -- productividad es indirecta.-

Esto exige la planificación y por mayor razón cuando en las inversiones predominan las de carácter público.-

Una disminución del aporte económico del transporte al producto nacional bruto, en un desarrollo a largo plazo no indica necesariamente una disminución de la importancia económica del medio de transporte, sino que puede significar un aumento de su capacidad de rendimiento.- La importancia económica del sistema de transporte y de los -- medios, sólo puede contribuir a establecer los efectos que produce un sistema de transporte sobre el desarrollo económico.- (1)

La influencia del sistema de transporte sobre la capacidad de exportación de una economía, sobre los procesos económicos y sobre el tipo de industrialización pueden mejorar la economía, imprimirle a ésta un nuevo auge favoreciendo el desarrollo de la economía de las regiones afectadas al transporte.-

(1) La planeación del transporte puede realizarse según dos criterios distintos. Uno es el llamado de los "beneficios directos máximos" que busca reducir los costos para aumentar los ingresos.- El otro es el de "los beneficios sociales máximos". Aquí los beneficios que se tratan de obtener permiten que la Nación en conjunto obtenga beneficios máximos de las inversiones por su proyección sobre la estructura económica del país y su beneficio social.-

Es necesario examinar de qué manera la legislación, la administración estatal o las propias empresas de transportes investigaron o estudiaron los efectos de un nuevo medio de transporte, o del cambio de organización o estructuras existentes en los transportes.-

Las doctrinas de la economía clásica supusieron un sistema ideal de transporte que cumplía las siguientes condiciones y que servía de modelo para la competencia perfecta:

- a) los gastos de superación del espacio son igual a cero.-
- b) la capacidad de transporte es infinitamente rápida, segura y para cualquier volumen.-
- c) la diferencia de gasto al interior de un espacio se compensa sin originarse gastos.-
- d) los procesos económicos se aprecian de un modo infinitamente rápido y completo por los sujetos económicos los cuales como consecuencia de estas virtudes aprovechan la oportunidad sin impedimentos debido a la distancia y sin diferenciación por razón de superación del espacio.

---

(1) En el planeamiento de los "beneficios directos" podrá sacrificarse el interés de los usuarios del servicio en desmedro del interés general y puede llegarse al absurdo de proteger un medio de transporte en perjuicio de la coexistencia de un sistema integrado.-

La aplicación del criterio del beneficio social "significa que deben hacerse investigaciones de carácter cualitativo, unidas al estudio de las intercalaciones entre los sistemas en un plan de coordinación general.

Revista de Economía Regional; Consejo Federal de Inversiones Año 1, N° 1)

La teoría del emplazamiento se ocupó de la influencia de los medios de transporte. WEBER, PREDOHS,<sup>(10)</sup> SCHMOLLERS, JURGENSEN, trataron la teoría del emplazamiento industrial y la importancia económica del sistema de transportes y diferencias de un medio de transporte a otro.-

Las modernas teorías de la expansión, descuidan la influencia del sistema de transporte sobre la estructura de la economía y las formas y límites de los procesos de desarrollo.- La importancia económica del transporte va más allá de las cuestiones relativas del emplazamiento y está en condiciones de provocar procesos de expansión de tipo diverso, de estructurarlos y limitarlos.-

Veremos en teoría la influencia de un sistema de transporte cuya cualidad se sitúa entre las dos posiciones extremas:

1) Un sistema de transporte mediocre es decir falta de posibilidades de tráfico; 2) Un sistema en el que se dieran posibilidades ideales de tráfico.

En la evolución histórica del mercado, partiendo de economías similares, se produjeron diferentes desarrollos que han conducido a que pocos países hoy produzcan y consuman más del 80 % del producto social, mientras el resto de la humanidad permaneció atrasada.-

La relación actual entre países industrializados y subdesarrollados es consecuencia del sistema mundial de transporte junto con procesos derivados.-

Consideraremos también algunos conceptos que fijarán la idea sobre un sistema de transporte y los procesos de expansión que crea.-

Valor de tráfico: (11)

Los medios de transporte difieren uno de otro y hay diferencias notables dentro de cada medio de transporte, desde el punto de vista de su capa-

idad para el transporte de masas, de su velocidad, de la seguridad y de sus costos de explotación.-

El valor de tráfico constituye la fuerza estructurante que expresa el modo en que el medio de transporte influye sobre la estructura tradicional de la economía.-

Consideramos el valor de tráfico 1 a un medio de transporte capaz de cumplir servicios infinitamente buenos, con rapidez, seguridad y comodidad y a un costo infinitamente pequeño.-

Por otro lado medimos la desviación del caso anterior hasta llegar al valor 0, en cuyo caso no puede tener efecto económico relevante ni facilitar el desarrollo económico.-

#### Afinidad de una mercancía con el transporte:

Es el grado de capacidad para soportar el costo del transporte. Hay mercancías insensibles y las hay perecederas. Los hay que se prestan para el transporte a granel, en cantidades. Existen las que requieren velocidad del transporte porque se echan a perder o pierden valor si llegan tarde al lugar de destino.-

Las mercancías que constituyen el grueso de las exportaciones de los países subdesarrollados deben transportarse a un costo relativamente bajo para poder competir en los mercados internacionales.-

#### Fuerza de estructuración:

Es la capacidad de un sistema de transporte para transformar la estructura económica provocando procesos de desarrollos nuevos o modificando los existentes. La intensidad de la fuerza de estructuración está en función de los distintos planos del valor de tráfico (velocidad, capacidad, seguridad, etc.,) en acción conjunta con las correspon-

dientes de la afinidad de las mercancías. La elección del valor del tráfico y de la afinidad permite apreciar el grado de perfección de un sistema de transporte y que las empresas susceptibles de expansión han de plantear al mismo.-

Area de desarrollo:

Es aquella que por virtud de los impulsos de un medio de transporte se beneficia de los procesos positivos de crecimiento.-

Area de vaciado:

Es el área a cuya expensa tienen lugar los procesos de desarrollo.- Ambas áreas generan un dinamismo propio una vez puesto en marcha el proceso.-

Area de indiferencia:

Es el área que no resulta afectada ni por la fuerza de estructuración de un medio de transporte ni por medidas particulares de la política del transporte.-

En el curso de un desarrollo a largo plazo todo cambio particular del sistema de transportes o de la política del transporte lleva aparejado un impulso que actúa a título diferenciador sobre el área conjunta.- Cada impulso crea un área de desarrollo sobre la que influye.-

En una cadena de desarrollo, pueden formarse áreas de desarrollo, de vaciado y de indiferencia, diversamente delimitadas tanto desde el punto de vista espacial como del ramo económico.-

Un lugar puede convertirse bajo influencia del sistema de transporte en área de desarrollo con respecto a una rama de la economía, en área de vaciado con respecto a otra, o en área de indiferencia con respecto a una tercera.-

En un proceso de desarrollo a largo plazo poblaciones pequeñas o aldeas se convierten en grandes ciudades en tanto que otros se empobrecen.-

La capacidad de desarrollo de un ramo de la economía depende de la capacidad de colocación de la producción y los ingresos y beneficios obtenibles; lo que interesa es donde pueden colocarse las mercancías y que consecuencia resulta de ello para el ciclo de los ingresos y el ciclo de las mercancías.-

La difusión espacial del ingreso como de la capacidad del aparato de producción presenta una extensión distinta y esta diferencia cuenta determinadas dispersiones de ingresos y posiciones de preferencia que siempre benefician los mismos lugares, adquiriendo una fuerza determinante.-

En el curso del proceso de industrialización a largo plazo se rigen exclusivamente por el valor de tráfico, y se constituyen con características típicas las regiones industriales y las regiones de evacuación.-

El volumen de los cambios de la estructura tradicional en el sentido de un aumento del capital real, de los ingresos reales y de la probabilidad de desarrollo ulterior es particularmente grande en el centro del área de desarrollo y decrece hacia la periferia.- Pero en el interior del ámbito existen también superficies afectadas negativamente por la influencia del transporte y lo que es lo mismo vaciados de su oportunidad de desarrollo.-

Estas áreas las hemos designado como áreas de vaciado, así como a todas las áreas que no resulten afectadas por el impulso del sistema de transportes las llamamos como áreas de indiferencia.-

El valor de tráfico del sistema de transportes es bueno donde crucen medios de transportes distintos porque allí se dan para procesos económicos, en virtud de la diversidad de posibilidades de tráfico, las probabilidades de desarrollo más favorables.-

Donde el ferrocarril, la navegación, el tráfico aéreo se tocan en un mismo punto, puede una empresa aprovecharse en cada caso del valor de tráfico más ventajoso de estos medios de transporte.-

Por el contrario un lugar fuera de dicho punto óptimo habrá de resignarse con trasbordos, pérdidas de tiempo, pérdidas de calidad y gastos suplementarios.-

En el análisis de un desarrollo a largo plazo el sistema de transportes no es una constante.-

El sistema se halla en desarrollo permanente por razones de innovaciones técnicas de la influencia de la expansión económica provocada y estructurada por el mismo.-

La necesidad de tráfico aumenta con la mejora del sistema de transportes; un aumento del volumen de las mercancías de transporte es decir, un aumento de la necesidad de tráfico estimula en una economía de mercado, una nueva mejora del sistema de transportes y en esta forma crecen la densidad de la red del tráfico y el volumen de los servicios de transportes ofrecidos.-

Esta mejora da lugar a un crecimiento de la economía y con ello a un nuevo aumento del tráfico hasta llegar a un estado de saturación.-

Toda nueva superación de la técnica de la capacidad de tráfico produce un ensanchamiento de dicho límite de saturación.-

Los países subdesarrollados padecen los efectos de un sistema de transporte insuficientemente desarrollado o deficientemente integrado del punto de vista relativo a la economía mundial; sin un cambio -- fundamental de este estado de cosas, dichos pueblos seguirán atrasados.-

Una política de transporte sólo puede tener éxito si juzga -- adecuadamente los efectos de sus medios de estructuración y se da cuenta a tiempo acerca cuales fuerzas resulta posible orientarlas ó intervenirlas.-

Muchos inconvenientes que sufren hoy ciertos países para integrarse a la economía mundial se hubieran podido evitar si se hubiesen medido los efectos económicos de los medios de transporte.-

Las medidas políticas dictadas sin conocimientos de las interacciones resultan inoperantes y producen resultados distintos de los esperados.-

Ya puede decirse que en un futuro no muy lejano habrán de -- producirse profundos cambios en el sistema de transportes.- Las nuevas fuentes de energía; la energía atómica, el cohete de navegación interplanetaria, traerán cambios fundamentales en la estructura del sistema conjunto del transporte.-

#### TRANSPORTE Y DESARROLLO:

El desarrollo dado en un sistema de transporte inferior al valor de -- tráfico 1, que pueda aprovechar una capacidad de desarrollo resultante de situaciones ventajosas de existencias particularmente favorables de materias primas etc., se ve frenado por la estructura fundamental del nivel de las necesidades o lo que es lo mismo de la demanda escasa.-

Esta exigua capacidad de la demanda está condicionada por exiguidad del mercado de lo que resultan condiciones estacionarias de la economía y modalidades del comportamiento enemigos de la industrialización.- Su desarrollo no llega nunca a la base de una economía de mercado caracterizada por la división del trabajo, que presupone una base territorial más extensa del sistema de la economía o sea, un mínimo de relaciones de tráfico sobre una superficie relativamente grande.-

Mientras un sistema de transportes sigue siendo inferior, las áreas económicas han de ser reducidas, y la capacidad de desarrollo muy limitada.-

Una economía de mercado sólo puede producirse y subsistir cuando el sistema de transportes hace posible la división del trabajo.- El aumento del valor de producción requiere un empleo de una mayor cantidad de mano de obra, de materias primas y de bienes de capital.- En un área pequeña no es susceptible de ampliación debido a su sistema de transportes de escaso valor, que ha de suministrarse ella misma todas las materias primas, la mano de obra y los utensilios; han de poder aprovecharse además reservas de capacidad económica o habrá de reducir el consumo mediante procesos de ahorro en beneficio de inversiones.- Pero inclusive si se llega a un aumento de la producción y del ingreso real, faltan, sin embargo aquellos estímulos propios de la economía de mercado, que crea un proceso que se nutre de sí mismo.-

Aumentos inflacionarios de precios pueden aumentar la utilidad nominal pero no conducen más que a desplazamientos del poder adquisitivo, ya que, en el resultado final no se produce un aumento esencial de la producción global.-

Para la realización de probabilidades de crecimiento es necesario una acción conjunta de factores de producción susceptibles de ampliación ilimitada, de aumentos de ingresos y de posibilidades de venta que han de abrir constantemente nuevas perspectivas económicas, las cuales en el caso de un sistema de transporte de escaso valor sólo pueden ser más que limitadas.-

#### POBLACION Y DESARROLLO:

Para los procesos de desarrollo el aumento de población es importante bajo 2 aspectos:

- a) la mano de obra potencial depende directamente del aumento de población.-
- b) el desarrollo de la población ejerce influencia sobre la demanda monetario conjunta.-

El efecto del aumento de población sobre las capacidades de desarrollo depende de la ley de rendimiento y estado de la técnica.- Es posible que un aumento de la población actúe en forma positiva y aumente el producto social, ya que con ello sube la demanda.-

Si aumenta la cantidad de mano de obra puede provocar un aumento de la producción.- A partir del volumen óptimo de los factores de producción los rendimientos marginales van disminuyendo.-

Comprendamos que las condiciones de un sistema inferior de transportes, un fuerte aumento de la población conduce a un empobrecimiento del país.- Un aumento de la población sólo puede conducir a un bienestar si se produce un estímulo en el sentido de la introducción del progreso técnico y de la industrialización.-

Todos los componentes de un proceso de desarrollo son función del valor de tráfico del sistema de transportes. No sólo un aumento de población conduce a desarrollos económicos importantes y a una elevación del ingreso real, sino en combinación de los otros factores de la producción y junto con los cuales la calidad del sistema de transportes juega un papel importante.-

Para un aumento de población la constelación de datos debe condicionarse al desarrollo. Si el sistema de transportes es malo se da para cada ramo de la economía la obligación de satisfacer las necesidades exclusivamente con las posibilidades locales; lo que visto a largo plazo un aumento de la población habrá de llevar al descenso de la productividad de la mano de obra y se llegaría a un proceso económico de contracción.-

IMPULSOS DE DESARROLLO EN EL CASO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTES IDEAL:

(Valor de tráfico 1)

En este caso los transportes se reputan con velocidad, capacidad de carga, y con seguridad infinitamente grande, de un sitio cualquiera a otro, con un costo igual a 0.- En tal supuesto un productor puede traer las materias primas de allí donde los precios son más bajos sin tener en cuenta los gastos y dificultades de transportes.- Se dan así las condiciones de la economía política clásica.-

Vamos a formular el supuesto de los procesos de crecimiento exactamente tal cual lo hace la teoría del crecimiento.- Es decir en la economía de mercado se procede a una inversión cuando puede esperarse que la cantidad de capital se reintegrará hasta el final de la vida de d

cha inversión y que obtendrá además una ganancia.-

Un crecimiento económico tiene lugar en la medida en que una instalación o una ampliación de una existente puede producir y vender mas, de lo que producía hasta entonces.-

Puede suponerse que mediante la introducción del progreso técnico,- los ahorros resultantes en el factor trabajo por unidad producida, - tendrán como consecuencia la disminución del ingreso de la mano de obra, la cual se verá compensada luego, si el progreso técnico proporciona estímulo para nuevas inversiones.-

En este caso como en el sistema inferior de transportes, la fuerza económica estructurante del sistema de transportes es igual a 0, sin embargo, dentro de los valores 0 y 1 el sistema de transportes, desarrolla impulsos diversos, tanto sobre la estructura económica anterior como sobre los procesos de industrialización a los que llega directamente a estructurar.-

Los medios de transportes y el sistema se hallan sujetos a un cambio constante.- Están sujetos a su propio dinamismo.-

Condiciones económicas del mercado para desarrollo de medios de transporte

Un medio de transporte será rentable en el mercado si trata una necesidad de transportes suficientemente grande, que está en condiciones de satisfacer.-

Todo medio de transportes provoca determinados desarrollos que conducen a un aumento del transporte de mercancías y personas.-

Como consecuencia de la fuerza estructurante de los medios de trans-

porte pueden producirse oportunidades suplementarias de inversión y como consecuencia ponerse en movimiento procesos de crecimiento de otros desarrollos.-

Causas determinantes del volumen de transportes:

Partamos de resultados de producción que se llevan a cabo en el interior de un área determinada.-

Mientras el sistema de transportes no ha alcanzado el valor de tráfico l puede suponerse que las empresas soportan costos distintos para los diferentes factores que combinan en su producción y que en la dinámica de un proceso de crecimiento se producen nuevos desplazamientos en los cursos de los costos.-

Si introducimos un nuevo medio de transporte de costos bajos, el nuevo medio dará lugar a transportes allí donde las diferencias en costos y calidades sean mayores que los costos de transportes resultantes y los empeoramientos que experimentan las mercancías en el curso del transporte.-

Al apreciar el desarrollo del volumen del transporte hay que tener presente que en el momento de hacerse eficaz, el medio de transporte produce una diferenciación de las probabilidades de desarrollo anteriores o sea, que da lugar a disminuciones de la producción en otros lugares distintos del área, determinando nuevos emplazamientos y con ello los transportes tanto de los factores de la producción como de los productos acabados.-

Todo medio de transporte forma la estructura de los ramos de la economía en la medida de los costos de transporte y en el grado de perfección del servicio del transporte.-



En la medida en que los gastos del transporte suelen aumentar con la distancia, sube también constantemente la probabilidad de subsistir de los competidores de costos desfavorables.-

Las áreas situadas cerca de los nuevos medios de transporte resultan más afectadas por la transformación que aquellas otras que se hallan lejos.-

El área de proyección aumenta simultáneamente con la distancia.-

Todo proceso que se vea amenazado tratará de conseguir costos más favorables mediante otra combinación de los factores.-

Y esto ha de expresarse también en el transporte.-

En todo momento del curso del desarrollo tienen lugar transportes cuando en otro lugar se puede producir mejor.-

Es decisivo el descenso de los costos de producción en comparación con los costos de transporte y en el curso de un desarrollo se convierten en variables económicas.-

Desarrollo económico de un nuevo medio de transporte:

Un nuevo medio sólo logra imponerse si su valor de tráfico es superior al sistema de transporte existente.-

Una vez introducido el medio de transporte hace sentir su fuerza diferenciadora que provoca procesos de desarrollo en cuyo curso cambia el volumen de los transportes de mercancías.-

Un medio de transporte que ha de imponerse sobre la base de la iniciativa privada requiere que la inversión se recupere a más tardar al momento del vencimiento de la obligación de pago de los créditos que hacen a su objeto.-

Un nuevo medio de transporte privado no puede esperar a que los desar-

rrollos económicos se hayan impuesto y por ello difiere de los medios de transporte que se establece conforme a un planeamiento sobre la base de la iniciativa del Estado.-

Formas de Explotación:

La superación del espacio por el servicio de transporte conduce a formas de organización del mismo medio de transporte, de la forma del mercado, los efectos estatales de la formación de los precios, y, la competencia.- Un medio de transporte se caracteriza por la fuerza estructurante que promueve.-

Si el medio de transporte representa una mejora en relación con los valores de tráfico la fuerza estructurante produce posiciones de poder económico ya sean públicas o privadas.- Cuanto más capital ha de reunirse por la puesta en marcha del medio de transporte se organizan oligopolios de explotación.-

La explotación por el Estado no es en todo momento la forma más adecuada ni la explotación privada asimismo la solución óptima.-

Las formas son un producto obligado de la constatación de datos y de los impulsos que resultan del dinamismo autónomo de desarrollo.- Las acciones que conducen a una modificación de la forma de organización de estructuras del mercado se basan en el aprovechamiento de oportunidades de costo y utilidad pero al mismo tiempo son acciones y reacciones frente a la constatación de datos de la época; productos del horizonte de experiencia en el que la fuerza de tradición de las formas acuñadas juega un papel importante.-

Efectos económicos y margen de desarrollo según la forma de organización:

El servicio puede expresarse por medio de coeficientes técnicos; velocidad, calculabilidades, seguridad, comodidad, capacidad de formación de red.- Estos coeficientes son sustituíbles sin embargo el tipo de forma de organización es capaz de modificar la importancia económica del medio de transporte y actuar sobre su fuerza estructurante.-

El dinamismo autónomo de desarrollo de las formas de organización produce efectos económicos considerables: un medio de transporte que ha de sostener una competencia debe realizar en el mercado servicios más eficientes. Las empresas que persiguen un máximo de utilidades construyen la red de otro modo que las empresas polilizadas.- La diversa capacidad de adaptación a situaciones económicas alternas, a un volumen de carga irregular y a procesos de crecimiento a largo plazo son propias de las distintas formas de organización.-

COSTO DE PRODUCCION Y COSTO DE TRANSPORTE:

Los costos de transporte en relación con los otros costos tienen una importancia relativa con el emplazamiento de una industria.-

Su importancia tiene relación con los cursos de las elasticidades de la oferta y la demanda y con la diversa difusión espacial de los efectos de ingreso y capacidad.-

Los costos de transporte infinitamente grandes no están en condiciones de promover fuerza estructurante económica.-

El importe de los costos de transporte no ejerce influencia alguna, o sólo muy poca sobre la distrución de los emplazamientos de la industria.-

Para una gran parte de los ramos de la economía, la importancia de los

fletes en relación con los emplazamientos es secundario.-

FUERZA ESTRUCTURANTE DEL SISTEMA DE TRANSPORTES:

Mediante la introducción de un nuevo medio de transporte se promueven procesos de desarrollo, de dirección e intensidad distintas a los planos del medio de transportes existentes.-

Empresas de un mismo ramo, de los lugares unidos por el nuevo medio de transporte pueden presentar estructuras de costos diversos.-

Pero también es posible que existan áreas en las que los costos sean los mismos.-

Examinemos el caso de un nuevo medio de transporte que utilizarán las empresas de un área económica determinada las cuales trabajan a costos distintos. Se producirán transportes de materias primas y de productos terminados por el medio de transporte que permita el mejor aprovechamiento.-

El volumen de los transportes depende de la capacidad técnica del servicio y del costo del transporte.-

Se producirán transportes en la medida en que la diferencia de costo sea utilitaria para las empresas que utilizan dicho transporte o se utilizarán transportes cuando proporcionen a los consumidores un mejor aprovisionamiento.-

El medio de transporte permite la liberación de precios, que de un lugar a otro variará dentro de las diferencias de los costos de transportes; mediante la introducción del transporte les resulta posible a los productores que trabajan a costos económicos ofrecer su mercancía en el área de ventas de otros productores.-

Cuando mejor sea el sistema de transporte tanto más distantes puedan

estar los lugares de aprovisionamiento de materias primas y maquinarias, siempre que en éstos se produzcan mejor y más barato y que los costos de transporte no absorban dichas ventajas o que inconvenientes del transporte no afecten la calidad de las mercancías.-

La estructura de la economía industrial de producción mecánica se va transformando mediante la introducción incesante de términos intermedios en el curso de la producción y de una división del trabajo cada vez más intensa en el curso del desarrollo y desplaza así las inversiones, de la intensidad del trabajo a la intensidad de la instalación.-

#### INVERSIONES DE CAPITAL Y SUS EFECTOS:

La elevación de la capacidad de producción de una industria, como resultado de un cambio del capital real de una economía, mediante una inversión neta conduce a que se produzcan diferenciaciones en la capacidad de desarrollo de un área económica dando lugar a una reducción de costos unitarios que trae como consecuencia la eliminación de empresarios de otros emplazamientos, pudiendo ampliarse el área favorecida, por el sistema de transportes.-

Determinadas inversiones sólo son posibles en lugares determinados en tanto que en otros lugares no se justificaría una inversión a consecuencia de la insuficiencia del sistema de transportes.-

El efecto del aumento de la capacidad productiva genera en el curso del proceso de desarrollo constelaciones de datos heterogéneos para las oportunidades de desarrollo.-

Una vez que un emplazamiento ha desaparecido no es fácil que vuelva a

la vida porque entre tanto ha emigrado la mano de obra especializada hacia el emplazamiento que ofrece más ventajas.-

Aquí, se van formando continuamente nuevas promociones de mano de obra capacitada, crece la industria, y el comercio; se forman las instituciones necesarias y el aparato del transporte se adapta.-

La medida de las diferenciaciones espaciales que pueden resultar como consecuencia del efecto del aumento de la capacidad productiva es tanbién una función del valor de tráfico del transporte.-

Cuanto más mejora el sistema de transportes, cuanto más bajen los costos de transporte puede una empresa que esté en condiciones de aprovechar las oportunidades de costos marginales decrecientes afianzar su posición frente a otra.-

El empresario de un emplazamiento determinado sólo puede mantenerse si los precios que ha de obtener en la venta de sus productos son superiores a los gastos para llevar a cabo la producción y la distribución del mismo, o sean costos de producción y de transporte.-

Los empresarios cuyos costos son superiores a los rendimientos serán desplazados y obligados a desaparecer.- Sus emplazamientos de producción se vaciarán.-

El hecho de que subsistan los empresarios de lugares diversamente lejanos que trabajan con costos elevados depende:

- 1) del valor del tráfico del sistema de transporte.- Cuanto más altos son los costos de transportes y más inferiores los demás planes del valor de tráfico tanto más fácilmente puede - un empresario desventajado defender su propia área.-

- 2) de la cantidad de mejorar una estructura desfavorable de los costos.- Mientras un sistema de transporte es inferior los impulsos de desarrollo se asfixian en forma rápida.- Una economía de mercado sólo resulta viable con un valor de tráfico elevado. Los desarrollos que contribuyen a la elevación del nivel de vida presuponen un sistema de transporte relativamente bien desarrollado, capaz de servicios de masa a bajo precio.-

Todo sistema de transporte imprime a la estructura su propio sello en medida de los planes de su valor de tráfico y estructura los procesos de desarrollo.-

Todo sistema de transporte diversifica en el interior de un área las posibilidades de expansión existentes y da origen a nuevos procesos de desarrollo.- Favorece determinados lugares y perjudica otros.- -- Cuanto más aislada se halla un área económica, tanto más se forman lugares favorecidos en el centro de la misma y se despueblan las regiones limítrofes.- Varios países subdesarrollados se encuentran al margen de un área económica autárquica (desde el punto de vista geográfico, económico y del sistema mundial de transporte) y luchan con las desventajas existentes frente a los países de posición favorable en relación con el tráfico mundial.-

Los desarrollos en forma de procesos de crecimiento se ahieren en forma relativamente estrecha a los medios de transporte que permiten uno de más alta capacidad de masa.- Las áreas que no disponen de un acceso próximo a la navegación fluvial por ejemplo, sólo desarrollan por lo regular procesos de crecimiento limitados.- En la mayoría

de los casos permanecen en el estado de áreas de indiferencia quedando atrás en el desarrollo o se convierten en áreas de vaciado.- Las oportunidades de desarrollo que se les brindarían inicialmente son percibidas más rápidamente por los lugares mejor servidos por el sistema de transporte.-

Son los impulsos del sistema de transporte los que mediante sus efectos diferenciadores estimulan la capacidad marginal y la actividad inversionista de un lugar a otro y la permiten y los que luego estructurarán diversamente los efectos de ingreso de la actividad inversionista y la influencia espacial del efecto de capacidad en relación con la extensión del área.- En la diferenciación a largo plazo van resultando áreas típicas de desarrollo, de vaciado y de indiferencia.- No es el hecho de la inversión el factor decisivo para el proceso de crecimiento de la economía en un área determinada, sino la acción conjunta del aumento de la demanda dotada de poder adquisitivo y del aumento de capacidad.-

Los transportes sólo tienen objeto cuando se llevan bienes de un lugar a otro porque en el primer lugar se produce mejor y a mejor precio y la diferencia de costos es superior al importe del costo del transporte.-

El proceso típico de diferenciación por medio del sistema de transporte surge cuando un nuevo medio o un cambio de sistema determina una posición preferente que promueve un proceso acumulativo.-

Al organizarse un nuevo medio de transporte determina en un lugar de la economía un sentido de diferenciación.- El transporte presupone inversiones.- Los salarios que resulten de la inversión se gastan en el



lugar de trabajo y la explotación misma del transporte de nuevos ingresos los cuales se ligan preferentemente al lugar.-

Se utilizará el transporte para enviar desde un lugar de la producción más barata a aquellos otros lugares que producen mayor costo, a condición que la diferencia no resulte compensada por los gastos de transporte.-

Siempre que se pueda aprovechar la oportunidad de costos marginales descendentes, una capacidad marginal aumentada del capital tiende hacia la inversión, la cual, efectuada, produce efectos de ingreso y capacidad.-

Un nuevo medio de transporte se dispone en forma de satisfacer lugares que en el curso de la evolución histórica han prosperado más.-

La línea se planea de manera que resulte el mayor volumen de transportes.-

#### LIMITES DE LA INFLUENCIA DEL TRANSPORTE: (12)

El proceso de diferenciación descrito antes se desarrolla a condición de que los costos unitarios o costos marginales descendentes sean aprovechables. Cuanto más bajen mayor será el proceso de concentración en el área favorecida.-

Cuanto menos se da la posibilidad de disminuir los costos unitarios, mediante inversiones suplementarias o cuanto más altos son los costos de transporte tanto menores son las consecuencias espaciales del efecto de capacidad de la actividad inversionista. Si al aumentar la capacidad de producción los costos llegan a subir, entonces termina la fuerza estructurante del sistema de transportes.- Por consiguiente el

proceso de diferenciación provocado por el sistema de los transportes transcurre según la situación y el curso de las curvas de los costos unitarios y marginales del ramo económico particular en cada caso.- Las curvas de costo son un reflejo de las condiciones técnicas y económicas determinadas que expresan la medida de la producción de bienes y servicios.- En determinados supuestos un medio de transporte es una variable dependiente de la estructura económica anterior... Se introduce preferentemente allí donde se espera un mayor volúmen de tráfico. Cuanto más impera el criterio privado de explotación tanto más resultan beneficiadas las áreas tradicionales bien desarrolladas y se perjudican las áreas atrasadas.- Pero una vez creado el medio de transporte se desarrolla la fuerza estructurante autónoma del transporte - capaz de generar la evolución de la estructura económicas de las áreas en curso de industrialización, de manera que un proceso de desarrollo ya no requiera impulsos exteriores.-

Las inversiones netas se renevan por autoinducción a partir de hechos relativos al proceso mismo.-

#### INFLUENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTES SOBRE LA DEMANDA:

En los procesos determinados y estructurados por el sistema de transportes nos interesa la forma en que emplea el individuo medio su ingreso suplementario puesto que ello implica modificaciones de la estructura económica.-

Para el individuo medio de ingresos bajos, el poder adquisitivo de este ingreso se orienta hacia determinados bienes donde la elasticidad de la demanda es muy alta; al subir el ingreso la elasticidad de la demanda baja y sigue bajando cuanto más sube éste, hasta que en de--

terminado momento dicha elasticidad se revierte; la economía doméstica se halla saturada de dichos bienes y pasa la demanda a otros bienes.

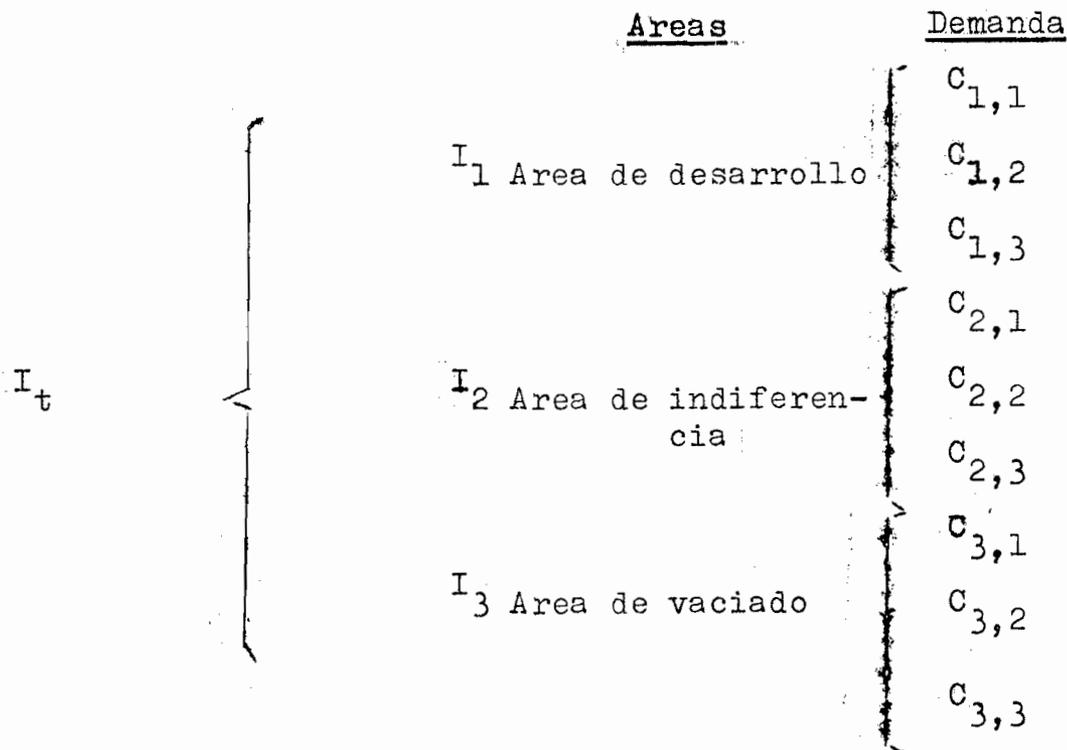
a) INVERSIONES PROMOVIDAS POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE.-

b) MEJORA DE TRAFICO DEL SISTEMA DE TRANSPORTES.-

a) INVERSIONES POR EL SISTEMA DE TRANSPORTES:

Como consecuencia de la inversión promovida por el sistema de transporte los que más crecen son aquellos ramos de la economía que producen artículos de demanda elástica; crecen menos los de demanda no elástica; se estancan o sufren desinversión aquellos ramos cuyos artículos han bajado a la categoría de bienes inferiores (la demanda respecto de éstos baja inclusive en valores absolutos). Vamos a ver en un esquema la diferenciación espacial que transforma áreas originariamente iguales en áreas de desarrollo de vaciado y de indiferencia.-

b) INVERSION EN TRANSPORTE:



La inversión en el transporte puede determinar una diferencia espacial de los ingresos.- El aumento del ingreso en  $I_1$  conduce a que la elasticidad de la demanda  $C_{1,1}$  de un bien determinado sea menor que en  $C_{1,1}$  del mismo bien en el área de la periferia.- Lo que explica que las industrias de la periferia pueden seguir creciendo cuando las del área de desarrollo ya han terminado su proceso de crecimiento.-

Podemos considerar que  $I_1$  crece mucho en tanto que  $I_2$  permanece estancado en  $I_3$  llega a contraerse entonces puede determinarse, mediante los coeficientes de elasticidad de distintos artículos, las posibilidades de desarrollo de las empresas que producen dichos artículos.-

Las industrias alimenticias y textiles fueron el punto de la industrialización.- La elasticidad de la demanda en el pasado era alta, pero a medida que los ingresos subían, la elasticidad de los productos de tales industrias se fue reduciendo y se fueron reduciendo las posibilidades en las áreas favorecidas por el desarrollo.- En cambio se dieron posibilidades para dichas industrias en los países que entraban en los umbrales de la industrialización en los países subdesarrollados que pudieron equipar sus fábricas con las máquinas más modernas y aplicar el progreso técnico.-

En los países desarrollados las posibilidades de ampliación de la capacidad retrocedía constantemente y las nuevas inversiones se hacían menos necesarias.-

Esto llevó a que en relación con los mismos ramos de los países en desarrollo el equipo se fuera haciendo anticuado y la competencia se fue desplazando en beneficio de los nuevos países industriales.-

CONSECUENCIAS DIRECTAS DE UNA MEJORA DEL VALOR DE TRAFICO PARA LA ESTRUCTURA DE LA DEMANDA.- SU PROCESO:

El transporte mejorado tiene como consecuencia, mejorar la oferta, mediante la importación de nuevas mercancías, que debido al clima o habilidades de los individuos pueden producirse en regiones remotas o mediante la importación de nuevas materias primas que hacen posible una variación de la calidad de las mercancías producidas en el lugar.-

Mediante la mejora de transporte afluyen al área económica nuevos -- bienes.- El nivel de vida aumentado es perseguido cada vez por mayor número de individuos y el transporte determina cambios de la estrutura de la demanda, tendiendo la concentración de la población en un -- área central abierta al tráfico. En presencia de una oferta de mercadería más diversificada se espera mayor prosperidad. Por consiguiente la diferencia de la oferta provocada por el sistema de transporte se propaga más allá de la diferencia de la demanda. Esta diferenciación confiere al centro de aglomeración el carácter de centro de a--tracción.-

Una disminución de los costos de transporte pueden transmitirse a los precios de las mercaderías ejerciendo efectos diferenciados sobre -- los distintos bienes alterando la oferta. Los lugares que no tuvie--ron acceso quedan incorporados al sistema de transporte, cuya fuerza estructurante genera un proceso de crecimiento.-

La propensión hacia la actividad inversionista que se origina en el área favorecida a consecuencia de la capacidad marginal aumentada -

del capital conduce a una gran concentración de capacidad adquisitiva. El proceso puede suscitar por virtud de repercusión, oportunidades nuevas de inversiones en crecimiento constante al extenderse a ramos suplementarios de la economía, originando impulsos en ramos no estimulados previamente y propagados a otros ramos que vuelven a actuar retroactivamente impulsados sobre el lugar donde partió el primer impulso.-

#### LIMITES DEL PROCESO:

Los depósitos de materias primas por sí mismos no pueden determinar el proceso. Se requieren determinados impulsos que en una economía de mercado significan inversiones netas susceptibles de producir efectos de repercusión. Si el impulso decisivo parte del Sistema de Transporte el efecto diferenciador del mismo, puede estructurar aquellas posiciones preferentes de las que resultan utilidades diferenciales.-

El Sistema de Transportes puede hacer aprovechables oportunidades de industrialización existentes, puede desarrollar impulsos decisivos y vincular estrechamente a sus líneas las posibilidades de crecimiento de la capacidad industrial y de ingresos existentes para un área determinada. Esta afirmación de diferenciación por el Sistema de Transportes o sea la fuerza estructural de los medios de transportes es la que anima los más importantes procesos de autoinducción de la Economía.-

Es típica la diferenciación del desarrollo en los centros de tensión del sistema. El mismo proceso que en perspectiva macroeconómica es un verdadero proceso global de crecimiento, determina en sus á-

reas parciales desarrollos verticales, pero al mismo tiempo procesos de vaciado y de contracción.-

El proceso de autoinducción para mantenerlo activo hay que animarlo por la introducción de nuevos métodos de transportes como sucede en todo progreso técnico.- (1)

Cuando las posiciones preferenciales resultan exiguas para promover una inversión, el proceso tiende a su agotamiento. Tan pronto como las ramas de la economía han alcanzado su pleno desarrollo y no se logra superioridad en el mercado mediante costos marginales descendentes, el proceso se detiene.-

Un proceso que deba nutrirse a sí mismo requiere una actividad inversionista creciente, la cual sólo se producirá en el área central. Se requiere para ello que diversos ramos de la Economía se fecunden mutuamente y procuren estímulo para nuevas inversiones.- Esto resulta más fácil cuanto más alta es la elasticidad de ingreso de la demanda en relación con los bienes producidos. Allí donde un ramo de la Economía ha llegado ya al área de elasticidad de ingreso reducida, el proceso se agota, si es dicho ramo el que determina la estructura de la región considerada. Y mucho más rápidamente resulta frenado el proceso si muchos ramos de la Economía producen bienes inferiores que venden en el mismo lugar.-

(1).- El progreso técnico con cuyo auxilio se pueden aprovechar costos marginales decrecientes, es el que crea a menudo estímulo para las inversiones de las que surge un efecto multiplicador que induce a nuevas inversiones.-



La capacidad industrial sólo puede ampliarse si se aprovecha una reserva económica de producción; es decir si existen disponibles mano de obra, materias primas y maquinarias y herramientas necesarias. En la producción de bienes, el empleo de la capacidad de producción no puede ser rebalsado de cierto límite; lógicamente dicho límite se va desplazando a medida que nuevas inversiones a largo plazo van aumentando la capacidad. La medida en que dicho curso puede subir es una función del grado de descenso de los costos marginales, aprovechables en relación con los costos de transportes y demás valores del tráfico del sistema de transportes. El proceso se agota tan pronto como no se dan posibilidades de posiciones ulteriores de preferencia, ni posibilidades de aprovechamiento de costos marginales decrecientes por unidad.- Como quiera que la fuerza estructurante del sistema de transportes conduce a una acumulación de efectos de ingresos, el resultado es que los efectos de industrialización se producen preferentemente en el área central del desarrollo y no en cambio en las áreas de indiferencia y vaciado.- En estas últimas áreas no se dan estímulos para la sustitución progresiva de la mano de obra por máquinas ya que los ingresos permanecen atrasados, por consiguiente en virtud del efecto diferenciador del sistema de transportes, se producen cambios decisivos de la estructura económica, es decir áreas altamente industrializadas de intenso capital y áreas de indiferencia y de vaciado de empleo intensivo de mano de obra.-

Considerando la diversa extensión de estas categorías de la formación espacial, el área de desarrollo se ha limitado tanto en el -

curso del proceso de industrialización del siglo pasado como del presente a centros de gravedad, ligando estrechamente el proceso al trazado de las vías de comunicación, a las corrientes navegables, a la dispersión de los puertos marítimos y fluviales.-

En un mapa de emplazamientos industriales mundiales se puede ver que la industrialización se limita por una franja angosta alrededor de dichos medios de transportes, puertos y vías navegables. Además hay que considerar que el proceso que pñne en marcha el movimiento es llevado por aquellos ramos de la economía, que desarrollan la oportunidad de costos marginales decrecientes, Muchos ramos económicos que no poseen dicha oportunidad, así como otros que tuvieron efectivamente dichas posibilidades, pero respecto de los cuales el valor de tráfico era demasiado pequeño, o bien los costos de transportes eran demasiado altos, quedaron rezagados.-

Si una empresa reducida puede mantenerse en un lugar de emplazamiento desfavorable de manera que no es susceptible de aumentar su capacidad, pero cuya capacidad de competencia, entonces se encuentra dada la condición de que los costos marginales no bajen suficientemente en relación con los costos de transportes y los demás planos de valor de tráfico del sistema de transportes.- También en el área de vaciado subsisten ramos de la economía perfectamente variables.- Basta recordar la agricultura, la artesanía, la industria ladrillera, la del cemento, materiales de construcción, la industria textil, etc.- No todas las situaciones económicas de preferencia y todas las concentraciones han de referirse exclusivamente al sistema de transportes, sino --

también al espíritu de empresa, al gusto a la investigación científica, etc.,.-

#### RESULTADOS DE LA FUERZA ESTRUCTURANTE:

La capacidad de desarrollo es estructurada y delimitada por el sistema de transportes y éste asimismo desarrolla impulsos autónomos.-

La industrialización sobreponiéndose a la situación de partida se adhiere estrechamente a la posesión de un sistema de transportes y aún en áreas situadas fuera de las privilegiadas, se vincula a aquellas áreas en las que los planos del valor de tráfico son óptimos.-

En el curso de desarrollo la empresa se orienta menos por un mínimo de costos que por las máximas utilidades de ventas posibles, y si éstas son susceptibles de ampliación, provocan impulsos decisivos para la fecundación del área. En la medida de la elasticidad de la demanda en relación con el ingreso, otros ramos económicos sacan provecho de dicha actividad inversionista y vienen a encontrarse ante posibilidades favorables de desarrollo: sube el producto social en forma pronunciada.-

Donde quiera que el desarrollo del sistema de transportes tiene lugar desde el punto de vista de la economía de mercado; resultan preferidos aquellos lugares que están ya relativamente desarrollados que cuentan con altos ingresos y prometen un volumen de transportes abundante. Por ello la fuerza estructural diferenciadora que se halla en germen en el sistema de transportes se convierte en elemento que vuelve a favorecer las regiones ya de por sí favorecidas; de ahí se explica que la industrialización se comprimiera a áreas reducidas en el ---

mundo, subiendo en ellas el producto social, el ingreso per cápita, - la capacidad de venta y el valor de rendimiento de las inversiones uteriores.-

Las teorías del emplazamiento dan a la tarifa de transporte una importancia decisiva en la constitución del emplazamiento de una industria. Otras teorías disienten con las anteriores diciendo que las tarifas no tienen influencia esencial sobre la estructura del emplazamiento, en la economía.-

Los medios de transporte pueden conformar la estructura de una economía y la distribución de los emplazamientos.-

Hablamos de los efectos del sistema de transporte sobre los procesos de desarrollo y en particular del desarrollo de la industria.-

En la situación de partida, diferencias de costos en la estructura de la producción pueden promover procesos importantes. Por consiguiente, las estructuras de las tarifas pueden proporcionar la base de un desarrollo. En una economía de mercado una diferencia de precio puede proporcionar ocasión a empresarios ubicados en tierras lejanas a entrar en el mercado. Si los costos de transporte son bajos, la capacidad de desarrollo de un ramo económico ubicado en tierra lejana puede crecer, y cuando más se reducen los gastos de transporte tanto más peso adquieren las posiciones privilegiadas de bajo costo de producción y los efectos secundarios vinculados a dichos emplazamientos.-

La diferencia de costos no puede explicar por sí sola la estructura industrial del mundo. La capacidad de desarrollo de un área, o de una economía resultan determinados por los ingresos, la demanda dotada de

poder adquisitivo, la actividad inversionista, etc. De nada sirven posiciones privilegiadas si las mercancías no pueden venderse.-

Las posiciones privilegiadas por muy bajas que sean los costos del transporte, tampoco sirven si los transportes no son económicamente útiles. El transporte no puede ser nunca tan perfecto que un área sea servida uniformemente cuando en algún sitio tiene lugar una actividad inversionista, o sube la demanda dotada de poder adquisitivo. Estos efectos se hallan limitados en el espacio y provocan resultados de diferenciación precisamente porque el sistema de transporte no es per--fecto; porque la dispersión de sus valores de tráfico son diversos en comparación con el estado ideal.-

Los costos de transportes sólo representan uno de los planos del valor del tráfico. En efecto, la velocidad, la capacidad de masa, etc., son tan esenciales como los costos de transporte. Pero las decisiones incorrectas de los empresarios, los planeamientos equivocados acarrear serias consecuencias económicas.-

#### MARGEN DE EXPANSIÓN DE LA FUERZA ESTRUCTURANTE:

Todo medio de transporte es capaz de desarrollar una determinada velocidad de transporte en la que los costos representan un mínimo,-

La duración del transporte influye, debido al interés del capital invertido.-

Cuanto más valioso es un medio de transporte tanto más requiere un -servicio rápido para no ocasionar pérdidas durante su movilización.-

Hay mercancías que se transportan en masa, que disponen de tiempo y resultan estimuladas por medios de transporte lentos y baratos, de -

gran capacidad de masa.-

La dispersión diversa de los planos del valor de tráfico (costos, capacidad de masa, velocidad, seguridad, etc.) influyen en forma diversa en la estructura económica de los procesos de desarrollo.-

La navegación marítima ha favorecido la industrialización en los puertos en la medida que éstos pudieron aprovechar costos marginales.- La navegación moderna estimuló nuevas ramas de la economía.-

La fuerte reducción de los costos de transportes, a consecuencia del aumento de las unidades en su capacidad mediante las construcciones de acero permitió el comercio de cereales, integrando los espacios americanos al continente europeo. Gran Bretaña dejó su agricultura y debió cambiar la estructura de su economía. Fueron los efectos de la navegación los que contribuyeron, merced a la economía de mercado al surgimiento de los países de monocultivos (cobre, estaño, petróleo, algodón, café, carne, etc.). Simultáneamente resultaron aniquilados ramos económicos florecientes en otras áreas que quedaron en estado de inferioridad por sus costos más elevados.-

El carbón americano se convirtió en competidor del europeo, puesto - que con el crecimiento de las unidades de navegación disminuyeron los fletes marítimos y se favoreció un área de bajos costos de extracción del mineral.-

LA NAVEGACION Y SU PAPEL ECONOMICO:

Iº.- Dinamismo Autónomo: La navegación efectúa su propio desarrollo que afecta a la distribución económica y a los procesos de desarrollo. No carece de importancia que el servicio se organice sobre la base de la economía privada o de la estatal. El dinamismo autónomo de desarrollo puede determinar el proceso de la evolución con tal fuerza que en determinados supuestos llega a sobreponerse a las prescripciones legales. Una política económica puede modificar o eliminar el dinamismo autónomo del desarrollo. Esta política puede tener éxito si las fuerzas determinantes pueden apreciar el problema y conocer las posibilidades de estructuración.-

El dinamismo autónomo de los medios de transporte conduce en el caso de una alta intensidad de instalación, a una verdadera competencia económica con distorsiones o transformaciones de la fuerza económica estructural con los efectos diferenciadores resultante de ella. Semejante competencia distorsionada debe reglamentarse por la amenaza de la ruina económica de los concurrentes a este mercado distorsionado por la aguda competencia.- (1)

En qué medida resultan las fuerzas de desarrollo de un área económica conformadas y limitadas por el dinamismo de la forma de organización de los transportes?-

Los costos del servicio de transportes ejercen una influencia particu-

(1) Uno de los primeros resultados de la agudización de la competencia ha sido la importancia cada vez mayor que conceden las compañías de transporte marítimo a los grandes buques especializados en el transporte de determinadas mercancías, en detrimento del tradicional barco

larmente grande sobre el tipo de los procesos de desarrollo y sobre el proceso de industrialización. Es muy importante hasta qué punto un medio de transporte está en condiciones de modificar los costos de un servicio determinado. Desde que la forma de organización actúa sobre las posibilidades de desarrollo, el progreso técnico y la calidad del servicio de transporte, las fuerzas económicas estructurales del sistema de transporte resultan conformadas y limitadas por el dinamismo autónomo.-

Los datos técnicos del servicio de transporte no constituyen la causa determinante de la fuerza en estructuración del sistema de transporte, sino que el dinamismo autónomo de desarrollo actúa sobre la manera con la que los medios de transporte emplean su capacidad técnica de servicio: determina así las tarifas diferenciales según velocidad, seguridad, etc. Debemos tener presente que no se llega a servicio de transporte alguno y a ningún proceso económico estructural si la tarifa es más alta que la diferencia de los costos de producciones y

---

(1) de carga general, con el fin de reducir los costos de operación y obtener cierta utilidad no obstante los bajos fletes.-

Otra medida defensiva considerada por las citadas empresas consiste en la introducción de un plan de estabilización del tonelaje, conforme al cual las compañías reducirían sus flotas a cambio de una compensación, con el fin de elevar los fletes y mantenerlos a un nivel remunerativo.- Este plan entró en vigor para las compañías propietarias de barcos-Cisterna para transporte de petróleo, pero sigue sin haber podido llevarse a cabo en lo que concierne a otros tipos de barcos mercantes.- (Anuario 1964 BARSAS - LOS ANGELES - CALIFORNIA - EE. UU.)

distribución en el espacio.

El dinamismo autónomo de desarrollo influye sobre las fuerzas económicas de desarrollo y puede conformar y modificar las expectativas y decisiones de las empresas.

La organización de un medio de transporte resulta determinada por la constelación de diversas regularidades teóricamente comprobables. Si tomamos variables tales como curvas de costo y otros planos de los valores de tráfico, elasticidades de oferta y demanda, factores de poder, etc., podemos determinar un margen posible de la forma de organización.

Esta forma de organización está en condiciones de conformar y delimitar el proceso de desarrollo de la economía.

## II.- DINAMISMO AUTONOMO DE DESARROLLO DE LA NAVEGACION FLUVIAL:

Por espacio de varios siglos desarrolló una fuerza económica estructurante considerable. Se transportó toda clase de mercaderías en masa a costo relativamente bajo.- La introducción del ferrocarril le asestó un golpe mortal debido a la constelación de ventajas que poseía aquél. Una vía navegable para formar un dinamismo autónomo debe reunir corrientes de aguas reguladas con una buena red de canales. Entoncez la navegación fluvial mantiene su capacidad de competencia adaptándose constantemente al progreso técnico.-

La introducción de la máquina de vapor y la posibilidad de formar trenes de remolque hicieron de la navegación fluvial una estructura caracterizada por un número grande relativamente de armadores particulares.-

En el sistema liberal, el acceso al mercado era libre; las disponibilidades de capital para la adquisición de un barco no eran, en relación a los ingresos de los dueños demasiado elevadas.-

Con el desarrollo del motor Diessel volvió el tonelaje de buques a tomar nuevo incremento. Para la capacidad de competencia del carbón, la navegación se convirtió en un medio de transporte de bajo precio.-

A medida que crecieron las empresas de la industria pesada estas en condiciones de llenar sus propias unidades y constituir sus propias empresas navieras.- En la navegación fluvial la superioridad de la gran empresa depende del aprovechamiento del río y del grado de sus corrientes.- Las pequeñas empresas resultan viables cuando más irregularidad hay en el volumen de carga y la corriente de agua.-

En la navegación fluvial juegan los costos fijos un papel importante. Por consiguiente los costos marginales son bajos.- Durante el crecimiento el mercado de la navegación fluvial es relativamente elástico, ya que pueden surgir nuevos empresarios, (con un retraso de uno a dos años, luego de alcanzada la plena ocupación),-Al bajar la coyuntura y se reduce la demandada, la oferta, -la capacidad del tonelaje ofrecido-, es inelástica, la oferta apenas disminuye. En épocas de depresión las oscilaciones son particularmente grandes y el Estado se ve obligado a intervenir por razón de la emergencia, en beneficio de los pequeños empresarios.- Lo que conduce a un sistema de precios fijos. Los cambios de tarifa no son posibles a menos de que intervenga el Estado.- Las relaciones con la industria de los aprovisionamientos, dió impulso al desarrollo de la navegación fluvial.- Las Empresas

que efectúan transportes de navegación fluvial proceden a construir su propia flota e incorporar una flota ajena cuando los fletes son altos, o los tonelajes de bodegas exiguos en época de pleno empleo, lo que conduce a la Empresa Industrial a costos descendentes.-

Las compañías navieras industriales al encontrarse con el ordenamiento estatal perdieron interés al perder su posición privilegiada y encontrar flotas de la competencia que podían aprovechar las condiciones del mercado.- La misión de los costos fijos y las decisiones de inversión, (1) que sólo producen sus efectos después de algún tiempo siguen aún hoy día proporcionando a la navegación fluvial en el curso del desarrollo autónomo una posibilidad cada vez menor de adaptarse a las fluctuaciones del volumen del transporte.- Los costos fijos no permiten retirar del mercado vehículos incosteables y la ampliación del tonelaje se produce en el caso de una demanda aumentada con retraso de 1 a 2 años, durante los cuales la situación del mercado puede cambiar considerablemente. Si además se -

(1) Deben admitirse retardos entre la decisión de asignar recursos y las consecuencias de esas decisiones en cuanto a la capacidad y su utilidad marginal. Hay retardos entre el momento en que una economía establece un incentivo para innovar en cierta dirección y el momento en que se ofrecen potencialidades de innovación.

El retardo de mayor interés es el que media entre el momento de la decisión y el momento en que la inversión entra en el stock de capital y ejerce a través de la oferta, un efecto en la posición del mercado.-

Rostow: "El crecimiento y los ciclos económicos".-

cuenta con una organización estatal se producirán impulsos políticos conducentes a reglamentaciones del mercado.-

### III.- DINAMISMO AUTONOMO DE LA NAVEGACION MARITIMA:(2)

La concentración de mercancías en pocos puertos con pocos destinos favorece a la empresa naviera de ultramar.-

Es sabido que la ampliación de los cascos influye muy poco sobre la resistencia al desplazamiento; por consiguiente la ampliación de la explota

(2)A principios del siglo XVII Amsterdam era dueña de los mares (Gonnard Historia de las doctrinas económicas).El mercantilismo holandés sacaba provecho del transporte y almacenaje. Sus rutas marítimas inauguraron los grandes imperialismos occidentales. En esa época los barcos superaban el número de 16.000 unidades.-

Medio siglo después la supremacía comercial y marítima pasa a Inglaterra y es la época que empuña el cetro del mar dirigida por Cromwell.- El asiento o la trata de negros lo adquiere Inglaterra; Jamaica se convierte en el gran almacén de esclavos. La marina inglesa obtiene fletes suculentos. Posteriormente la trata de negros se cambia por los negocios de carbón (Gonnard, Historia de las Doctrinas Económicas). En 1.703 quedaban abiertas al comercio inglés las colonias portuguesas; y en 1.708 las españolas. En 1.763 quedaban garantizada mediante el tratado, la supremacía inglesa en los mares. En esta época dejan los ingleses su doctrina mercantilista e impulsan un mercado dirigido al mar y a los transportes por mar. Los ingleses se transforman en campeones del liberalismo al desarrollar sus industrias, acrecer el comercio y la navegación a la que se reservaba la protección del Estado. El Estado pone su empeño en la conquista de mercados exteriores y en el poderío naval.Desde el siglo XVIII los ingleses son plenamente comerciales y marítimos.-

ción naviera justifica los costos unitarios marginales descendentes.- Sin embargo la profundidad de los puertos y el volumen e irregularidad de la carga pone límites al aprovechamiento de las dimensiones de los barcos mayores.- Por otro lado el número óptimo de unidades para la obtención de las máximas utilidades es una función de la regularidad de los volúmenes de carga y del grado posible de competencia en el mercado.- Como consecuencia del dinamismo autónomo se hicieron mejoras en los puertos, se profundizaron, se mejoraron las rutas de acceso, se estimularon las innovaciones técnicas que condujeron a cambios en las formas de organización de la navegación marítima.- Al pasarse a la construcción de hierro y acero las dimensiones de los barcos pudieron agrandarse y fue entonces que se pudo aprovechar económicamente del punto de vista de los costos por unidad de transporte por lo que los barcos grandes de carga completa resultaban superiores en cuanto competencia.- Esta ventaja produjo pleno efecto cuando los medios de transporte terrestre se hicieron más eficientes en ambos extremos de las líneas marítimas.- Las malas condiciones de aprovisionamiento de los puertos debido a medios de transportes terrestres inferiores conduce a una irregularidad en el volumen de carga, por lo que las unidades navieras no podían utilizarse en forma óptima.-

Al principio de la organización marítima, ésta estaba formada por gran abundancia de empresarios navieros que al propio tiempo eran comerciantes, armadores y capitanes.- Esa estructura está todavía en el derecho Marítimo vigente, por demás anticuada.-

Como consecuencia de la mejora de los planes del valor de tráfico surgió una nueva organización de la navegación marítima: La Empresa Armadora con tendencia a la concentración. Se aplicó la división del trabajo en el conocimiento de los mares y aprovechar los barcos mayores mediante la composición de gargas.-

Los capitanes se convirtieron en empleados de la Empresa Armadora. Este dinamismo se formó en la segunda mitad del siglo XIX, creando un mercado mundial de fletes. El Derecho continúa conservando su vigencia antigua aún a pesar del desarrollo de la institución naviera que se sobrepone a las normas del legislador. Estas normas jurídicas reflejan una estructura de la navegación marítima en la que el viaje representaba un riesgo relativamente grande y se constituía alrededor de un solo barco.-

Con el transcurso del tiempo, aprovechando las mejoras técnicas pudo planearse desde el punto de vista económico naviero y fueron adquiriendo unos pocos puertos en cada continente, una importancia extraordinaria.-

Experimentaron un desarrollo sorprendente al nivel mundial aquellos puertos que representaban las mejores y más económicas vías de tráfico. Pudo aprovecharse entonces el plano de valor de regularidad del servicio de transporte, surgiendo servicios de línea que en conexión con el transporte interior formaron una organización donde la calculabilidad, la puntualidad y la seguridad dejó de ser riesgo al viaje marítimo de altura. Pero entró a jugar un factor cíclico siguiente:

La demanda de tonelaje produce la adaptación de la oferta mediante nuevas construcciones con un retraso de 2 a 3 años.-

Al reducirse la demanda en el período de depresión la oferta resultaba inelástica, el retraso de adaptación a la coyuntura favorable conduce a un aumento de la oferta de tonelaje precisamente en el momento crítico, determinados en esta forma aquellos impulsos morigeradores, dando lugar a la constitución de las conferencias.-



El desarrollo de dichas conferencias se vio favorecido el hecho de que mediante la capacidad de aprovechamiento de costos descendentes en determinadas líneas surgieran mercados oligopólicos típicos, y las empresas navieras de líneas que formaban parte de ellos con cursos de costos aproximadamente iguales.-

Los cárteles de la navegación marítima o sea las conferencias llevaron a una rigidez los movimientos de precios, en una tendencia hacia la maximación a largo plazo.- Muy distinta era la situación de la navegación sin ruta fija.- En ésta, los costos fijos relativamente exigüos, los tipos de barcos diversos, el carácter internacional y la facilidad de acceso al mercado no permitieron la constitución de cárteles estables sino que se regulaban por convenios formales.-

La intervención del estado se limitó a preferir el propio pabellón frente a otro, a conceder subvenciones declaradas o encubiertas y a defenderse contra discriminaciones.- A veces se dieron auxilios estatales de desguace.- Nunca la influencia estatal logró un orden de mercado de vigencia internacional con empresas viejas.- Inclusive durante la depresión económica mundial sólo se prestó soporte por parte del Estado a alguna convención relativa al mercado.- Esta limitación del poder estatal reside en el principio de la libertad de los mares y en la imposibilidad de eliminar la competencia y la navegación sin ruta fija.- Se produjeron algunos intentos en el sentido de lograr una posición de oligopolio mediante la International Mercantile Marine Company fundada en 1902 pero no se logró concentrar el tráfico de ultramar en unas pocas unices en las que luego se hubieran podido --

~~Es~~ aprovechar costos marginales descendentes.- No se consiguió eliminar a los pequeños navieros que operaban sobre la base del volumen de carga de los puertos pequeños.-

Es la navegación sin ruta fija (vapores "tramps") la que desbarata - las situaciones de oligopolio siempre.- Estas lograron con tipos de barcos diversos, con grandes y pequeños empresarios mantenerse sobre la base de la capacidad de sustitución de los servicios, al lado de la navegación de línea.-

La navegación sin ruta fija no lleva a cabo convenciones mercantiles duraderas, sigue el principio del máximo de utilidad a breve plazo.- Son las condiciones portuarias diversas, los cursos discrepantes de costos y la gran cantidad de empresas interesadas los que integran el mercado naviero con lagunas diversamente grandes de sustitución conformando un mercado parcial donde fluctúan los precios en forma más brusca que en otros medios de transporte. El sistema de Transportes Marítimos fue afectado por los crecimientos y la concentración.- Los Sindicatos Industriales de extensión mundial producen mercancías en tal cantidad que pudieron adquirir sus propios barcos y aún aprovechar en forma óptima con los que se hicieron independientes de la industria de la navegación autónoma.-

Fue ante todo en épocas de escasez de tonelaje y fletes altos cuando se acrecentaba la propensión a la construcción de una flota industrial. Estas competían en el mercado general para carga de retorno.-

La navegación en este aspecto se fluctúa en una variable dependiente de los ramos de la economía a los que servía.-

Estos ramos fueron especialmente los de carga de aceite mineral, pi-

rita, acero, etc.- Cuanto más elevados son los precios de transporte y cuanto más escasos el tonelaje disponible en un período determinado, tanto más cae la navegación bajo la dependencia de la industria.- Si en determinados momentos de guerra la presión es particularmente fuerte contando con ventajas fiscales, la dependencia adquiere mayor peso.-

Estas empresas industriales soportan con sus cargas sus propias compañías navieras y en cierta coyuntura ceden excedentes de carga a la navegación sin ruta fija.- Esta organización que sustrae del mercado una corriente normal de mercancías, hace que las fluctuaciones en el volumen de la carga se hagan sentir en forma, el juego de la oferta y la demanda en el mercado provocando grandes oscilaciones de empresas influyentes.- Estos tipos de fletes favorables o desfavorables sobre el volumen de nueva construcción de barcos o sea sobre la capacidad de tonelaje futuro.-

La construcción de un barco lleva un período de años.- Los períodos de coyuntura favorable proporciona a la navegación fletes altos, lo que determina una fuerte actividad inversionista, pero como resultado un tiempo prolongado entre el momento del pedido y la entrega del barco se modifican en el interín las situaciones económicas respecto al ciclo federal.-

Las coyunturas favorables provocan después de un tiempo una oferta más alta de tonelaje.- Si a la coyuntura favorable sigue una depresión produciendo oscilaciones en los fletes; la oferta llega a destiempo.- Las conferencias tienden a nivelar éstos.-

FLETES MARITIMOS:

La navegación marítima comercial se presenta en 3 formas: (1)

1º) Líneas Regulares.-

2º) Vapores tramps.-

3º) Vapores industriales.-

Los primeros hacen un tráfico regular y los armadores de buques de línea regular se agrupan en conferencias (shipping rings) o se hallan fuera de conferencia (out siders).-

Los vapores tramps se dedican a buscar el flete de cargamentos generalmente totales (cereales, carbón).-

Los industriales pertenecen a las empresas que los usan como transporte de su propia producción: buques tanques, mineraleros.-

EL MERCADO: (13)

En cualquier puerto de regular importancia se constituyen mercados de fletes y estos mercados se concentran en el mercado mundial, por ejemplo en Londres existe el Baltic Mercantile Shipping Exchange. Las diversas cotizaciones de fletes se publican en listas diarias, consignándose los fletes correspondientes a las rutas principales típicas.-

En el mercado de flete es difícil calcular la demanda la que se estima en base al desarrollo del comercio mundial.-

La oferta de bodegas se la conoce perfectamente.- El flete que resulta de oferta y demanda corresponde a las cargas a granel, las (1) "Economía Naviera" del Dr. A. González Climent, año 1959 Bs. As.

que generalmente se embarcan en buques "tramps".- Las cargas de valor se dirigen a las líneas regulares donde se prefijan los fletes en Conferencias.-

Los fletes libres son más fluctuantes, los fletes de líneas regulares son menos sensibles; se ajustan con rebajas especiales que siguen las fluctuaciones del mercado.-

El flete sigue las variantes del mercado mundial que constituye la demanda, modificación del consumo, nuevas fuentes de materias primas.- En períodos de depresión el impacto lo sufre el "tramp" en cambio los buques de líneas regulares mejoran su posición por embarques parciales.-

El flete no crece en razón directa de la distancia por razón de que los gastos fijos son mayores que los gastos variables tales como combustible; gastos de carga, gastos de descarga.

A veces se sigue la ruta más larga por la posibilidad de encontrar cargas para mejor rendimiento de la explotación.-

El flete se calcula en relación a un viaje de ida y vuelta por el flete de cereales ha dependido del flete del carbón inglés. La disminución de los embarques de carbón incidieron en el aumento de los fletes para el transporte de cereales a Gran Bretaña.-

Los fletes dependen de la:

OFERTA: que se mide en función al tonelaje disponible por un tráfico determinando las guerras y otros motivos políticos incidiendo sobre éste como también la vida útil de los buques y el costo del amarre para restringir la misma.-

Las inversiones en bienes de Capital son cuantiosos en el tráfico Marítimo.-

LA OFERTA PUEDE MEJORARSE:

- 1º) Incrementando la velocidad de los buques.-
- 2º) Acortando el tiempo de estadía en puertos.-
- 3º) Poniendo en actividad buques en "laid up" o en condiciones de desguase.-

Los intermediarios entre oferta y demanda se llaman "ship brokers".- Intervienen entre los armadores y los fletadores o "charterers".-

El flete máximo corresponde a la diferencia entre el precio de importación de las mercaderías y el precio de fabricación en el país importador.-

En la práctica pocas mercaderías tienen sustitutos de igual valor.-

El flete mínimo concuerda con el "punto de amarre o desarme" - "laid up".-

La demanda de las mercaderías que se transportan a granel (petróleo, carbón, cereales) es inelástica con relación al nivel de fletes desde que el flete representa una pequeña parte del costo de la mercadería en lugar de destino.-

El mercado de fletes está basado en diferentes zonas de tráfico o diferentes cargamentos o distancias diferentes.-

Mercados de fletes separados geográficamente. Demanda de Transporte, por ejemplo Argentina al continente Europeo y viceversa.- Si la cantidad de cargamento en el primer caso excede al de retorno.-

Los buques cargueros "tramp" salen cargados de cereales pero les resulta obtener carga de retorno pues los buques de línea son los que obtienen el transporte de esas cargas.-

El armador prefiere la navegación en lastre antes de perder un valioso tiempo en las estadías motivadas por la carga o descarga de mercadería que paga flete bajo.-

La práctica en cargamentos totales demuestra que los armadores obtienen sus ingresos más altos haciendo parte del viaje en las-- tres y realizando dos viajes en lugar de uno ida y vuelta con carga-- mento completo y con flete bajo en uno de estos viajes de ida y vuelta.

Los fletes de los buques regulares (líneas) son más esta -- bles y rígidos que los del transporte.- Este último acompaña a las fluctuaciones del comercio mundial.-

#### COSTO DE EXPLOTACION:

- 1º) Gastos de explotación: tripulación-combustible.-
- 2º) Gastos de carga: por cuenta del buque excepto cargamentos con es tipulación.-
- 3º) Gastos indirectos: FLO en cuyo caso los gastos son por cuenta del cargador o consignatario.-
- 4º) Gastos de Administración.-

En el costo de explotación Naviera debe distinguirse entre el costo inicial (referente a la inversión de Capital) y el costo de explotación propiamente dicho.-

El costo discriminado de buques de diferentes servicios se anota más abajo:

	En % Transatlán tico	En % <u>Regular</u> Carguero	En % Tramp	En % B/tanque
		18 nudos	12 nudos	14 nudos
	30.000TRB	8.800TRB	9.000TRB	19.000TRB
Costo inicial de Capital	49	51	48 .....	49
Tripulación	21	12	19 .....	13
Reparaciones	11	13	20 .....	13
Combustible	19	24	13 .....	25
	100	100	100	100

UTILIZACION ECONOMICA DE LOS NAVIOS:

En tráficos especializados como el de carbón, petróleo, ce reales, la interdependencia puerto y barco es importante. Existe un grado de rigidez en las instalaciones de puertos y las líneas de co municaciones o accesos a los mismos, en la mano de obra portuaria, en las corrientes del tráfico etc.-

No es suficiente que el barco sea rápido si las operaciones de carga o descarga son inarmónicas en relación a la velocidad del buque.-

En el cuadro siguiente se muestra el % de tiempos: Tiempo de navegación y tiempo en puerto de cuatro tipos de buques.-

	<u>Transatlántico</u>	<u>Cargueros</u> <u>Regulares</u>	<u>Tramps</u>	<u>Petroleros</u>
En Navegación	63	40	57	81
En Puerto	37	60	43	19

EN PORCENTAJES

El problema de los armadores son las estadías en puerto -- por equipos portuarios inadecuados, problemas gremiales.- Podría aumentarse la capacidad de transporte en un 30 % si se mejorara el -- "turn around" por ejemplo si trabajara con un alto índice de mecanización con instalaciones y dispositivos por mejorar las cargas, con un tráfico descongestionado.-

Las cargas a granel son más fáciles de manipular en puerto siempre que se cuenta con los equipos necesarios.-

Las cargas generales producen congestión portuaria si hay un exceso de importación con relación a la capacidad portuaria y si hay escasez de mano de obra.- Agregado a ésto la deficiencia en equipos para manipuleo.- La mano de obra es elemento importante en la carga y descarga.- Su costo en tráficos regulares corresponde al -- 80 % de los gastos portuarios.-

LAS CONFERENCIAS O "SHIPPING RINGS":

Son entidades donde están asociados varios armadores de líneas regulares y que tienen por objeto atenuar, mediante regulaciones, una competencia desleal entre sí fortaleciendo la acción de dichos -

armadores y neutralizando los efectos de la competencia de los "outsiders" (fuente de competencia) y los tramps.-

Las conferencias aseguran la regularidad de los servicios y la estabilidad de los fletes.-

RECURSOS DE LAS CONFERENCIAS para controlar la competencia

1) Acuerdos de tarifas

a) fijas.- Se modifican por acuerdo total de los miembros.-

b) mínimas.- Sólo pueden los miembros percibir tarifas superiores al nivel.-

c) diferenciales.- De acuerdo a la calidad de los servicios.-

2) Control de los "Sailing schedules".- Se fijan de común acuerdo la cantidad de salidas que correspondan a cada armador.-

3) Depósitos en garantía para responder a infracciones de los miembros.

Buques en conferencias y "outsiders".-

CONFERENCIAS PARA CADA SENTIDO DEL TRAFICO.- Existen conferencias separadas según el sentido del tráfico.-

a) por razón de la clase de mercadería que se transporta: cereales, carnes, maquinarias, carbón, petróleo, etc.-

b) intereses de los cargadores en cada sentido del tráfico.-

c) desigualdad de los itinerarios que se realicen con los buques, por ejemplo: viaje de ida dentro de la línea y de vuelta en viaje triangular o en cumplimiento de un contrato de exclusiva.-

Hay conferencias que comprenden ambos sentidos del tráfico como también hay conferencias para un sentido del tráfico y en el otro sentido hay completa libertad.- Hay conferencias de fletes y

conferencias de pasajes, las segundas abarcan el tráfico en ambas direcciones y cubren un ámbito geográfico mayor.- Las conferencias son integradas por miembros regulares, miembros asociados y líneas asociadas.-

El miembro asociado es una línea que trabaja en un servicio paralelo al miembro regular y que acepta observar las estipulaciones de las conferencias.-

La línea asociada se refiere a un solo itinerario.- Hay conferencias muy especializadas como la de las carnes refrigeradas.-

#### FIDELIDAD A LAS CONFERENCIAS:

Los métodos más conocidos para asegurar la fidelidad son los siguientes:

- a) Compras preferenciales: un gran cargador asegura las cargas a la conferencia mediante fletes más bajos que los que se perciben de otros cargadores.-
- b) Rebajas diferidas: un cargador obtiene una rebaja sobre el flete que él percibe cuando se halla cumplido el programa de embarque.-
- c) Convenios entre conferencias y asociación de cargadores: las conferencias aseguran bodega, fletes e itinerarios y los cargadores asumen el compromiso de cargar las cantidades convenidas.-
- d) Contratos de exclusiva: con cargadores que aseguran toda su carga a la conferencia.- El cargador queda libre de su compromiso cuando el comprador del exterior le impone la cláusula F.O.B.

La sede de la conferencia coincide con la del puerto donde

se origina y termina el tráfico o donde se hace el mayor movimiento de fondos para el pago de fletes y donde hay más agentes armadores miembros de la conferencia.-

En 1923 fueron creadas en New York dos conferencias: La River Plate Conference (puertos de la costa atlántica de los Estados Unidos y Canadá, puertos del Uruguay, Argentina y Paraguay, y la Brazil Conference desde dichos puertos del norte a puertos del Brasil).- Los fletes para el tráfico norte-sur se cotizan y se cobran en dólares, quedan excluidas las cargas refrigeradas.- Los miembros no pueden tomar por su cuenta los gastos de carga, descarga, fletes ferroviarios etc. a menos que halla acuerdo unánime y se halle en las tarifas.- En 1940 fué creada La River Plate United States Reefer Conference con sede en New York, se ocupa exclusivamente de cargas refrigeradas en puertos norteamericanos del Atlántico y del Golfo y Puertos de Argentina y Uruguay.-

NECESIDADES DE TRANSPORTE FLUVIAL Y MARITIMO

TRANSPORTE FLUVIAL: (14)

1) Sabido es que el tendido de las redes ferroviarias en nuestro país siguieron el criterio de buscar la salida directa a los grandes puertos exportadores, evidente distorsión del concepto de buscar la vía fluvial litoral que hubiera favorecido los puertos interiores y sus zonas de influencia.

La red fluvial natural abarca 3.000 Kms. y comprende los ríos Paraguay, Alto Paraná, Paraná, Alto Uruguay, Uruguay y Río de la Plata. La importancia del Río Paraná es significativa pues abarca el 80% del tonelaje transportado por la vía fluvial.

Los datos contenidos en el cuadro 1 dan una idea de la importancia relativa de los productos incluidos en el tráfico fluvial y su evolución histórica.

El cuadro 2 indica la evolución y la proyección realizada por el CONADE, desde el año 1950 hasta el año 1969; la participación porcentual de este medio de transporte nos indica perfectamente su participación en un escaso 9% en relación al tráfico de cargas realizadas en otros medios tales como el Ferroviario (20%); Automotor (alrededor del 30%) y resalta la participación del cabotaje marítimo en un 30% cuando este medio de transporte no fué históricamente distorsionado por políticas de transporte inadecuadas, ausente o carentes de coordinación efectiva.

2) ANTIGUEDAD DE LA FLOTA FLUVIAL

La distorsión del tráfico indicado más arriba condujo a que el tonelaje utilizado permaneciera estancado motivando paulatinamente el envejecimiento de la flota fluvial. Las unidades que fueron de la ex-administración del Transporte Fluvial no alcanzaron a compensar la reducción del tonelaje

TRANSPORTE POR AGUA

CARGAS TOTALES MOVIDAD EN CABOTAJE NACIONAL FLUVIAL

(En Toneladas) (1)

Año	Tipo de Empresa	Agricult.	Forestal.	Ganadería	Minería	Carbón Mineral
1958	Estatal	319.332	108.581	56.460	355.322	112.892
	Privada	328.853	166.169	370.652	4.176.793	12.217
	Total	648.185	274.750	427.112	4.532.115	125.109
1959	Estatal	382.466	163.221	31.929	356.955	112.217
	Privada	291.645	120.045	291.555	3.460.311	3.711
	Total	674.111	283.266	323.484	3.817.266	115.928
1960	Estatal	367.700	170.562	33.107	433.420	136.955
	Privada	262.462	128.883	213.318	3.321.974	12.351
	Total	630.162	299.445	246.425	3.755.394	149.306
1961	Estatal	365.814	188.956	27.408	52.812	95.828
	Privada	298.306	174.446	264.473	5.344.350	20.680
	Total	664.120	363.402	291.881	5.872.471	116.508
1962	Estatal	489.756	190.456	27.824	526.656	55.297
	Privada	369.143	179.888	272.461	5.479.823	235.932
	Total	858.899	370.344	300.285	6.006.479	291.229
1963	Estatal	423.688	84.398	21.447	246.072	10.147
	Privada	385.323	241.527	359.447	5.281.481	163.671
	Total	809.011	325.894	380.894	5.527.553	173.818

(1) Fuente: Dirección Nacional de Estadística y Censos (Plan de desarrollo, Cona

Petróleo Crudo	Deriv. Petróleo	Mercad. General.	Totales
30.014	2.301.895	129.969	3.714.465
09.280	1.781.629	173.484	8.219.077
39.294	4.083.524	403.453	11.933.542
19.318	2.374.079	294.058	4.034.243
88.793	2.689.189	99.916	8.145.265
08.111	5.063.268	393.974	12.179.508
68.415	2.650.904	182.015	4.542.718
76.489	2.916.308	314.853	8.546.638
44.904	5.567.212	496.868	13.089.356
99.325	2.730.566	119.522	4.755.540
63.115	2.649.970	351.247	10.766.587
62.440	5.380.536	470.769	15.522.127
34.594	2.189.072	176.243	4.489.898
90.165	3.168.506	283.928	11.679.856
24.759	5.357.578	46 0.171	16.169.754
55.097	2.459.898	50.080	4.450.827
65.762	2.525.674	308.606	11.031.491
20.859	4.985.572	358.686	15.482.318

1965)

TRANSPORTE POR AGUA

CARGAS TOTALES MOVIDAS EN CABOTAJE NACIONAL MARITIMO - (En

Año	Tipo de Empresa	Agricult.	Forestal.	Ganader.	Minería	Carbón Mineral	P
1958	Estatal	---.---	-.---	-.---	2.949	71.979	3.
	Privada	10.726	432	39.865	40.028	9.523	
	Total	10.726	432	39.865	42.977	81.502	3.
1959	Estatal	---.---	-.---	---.---	---.---	61.533	3.
	Privada	14.853	2.025	50.906	29.667	381	
	Total	14.853	2.025	50.906	29.667	61.914	4.
1960	Estatal	14.670	5.575	4.038	14.142	71.723	4.
	Privada	7.040	922	26.185	36.622	3.291	1.
	Total	21.710	6.497	30.223	50.764	75.014	5.
1961	Estatal	8.868	8.855	20.613	24.870	93.975	3.
	Privada	13.964	2.826	36.257	49.998	66.653	4.
	Total	22.832	11.681	56.870	74.868	160.628	8.
1962	Estatal	19.579	6.411	1.239	29.952	93.394	3.
	Privada	6.727	4.837	22.825	41.434	1.477	5.
	Total	26.305	11.248	24.064	71.386	94.871	9.
1963	Estatal	14.358	4.841	2.581	6.259	100.415	3.
	Privada	6.696	3.196	19.706	30.181	28.037	5.
	Total	21.054	8.037	22.287	36.440	128.452	8.

(1) Fuente: Dirección Nacional de Estadística y Censos (plan de desarrollo)

eladas) (1)

Petróleo Crudo	Deriv. Petróleo	Mercad. Grales.	Totales
9.367	916.700	212.702	4.223.697
1.865	511.407	133.684	1.187.530
1.232	1.468.107	346.107	5.411.227
9.020	577.088	279.012	4.566.743
1.909	165.314	122.158	886.853
0.929	742.402	401.170	5.453,396
1.820	659.847	354.990	5.346,805
6.327	130.593	103.959	1.559.939
8.147	790.440	458.949	6.906.744
2.766	799.253	334.699	5.273.899
1.395	99.357	134.048	4.464.678
4.161	898.610	468.747	9.738.577
5.152	707.378	274.675	4.477.779
9.877	173.761	90.529	6.001.457
5.019	881.139	365.204	10.479.236
5.691	767.791	132.309	4.484.245
6.218	230.269	60.922	5.795.225
1.909	998.060	193.231	10.279.470

p, Conade)

EVOLUCION Y PROYECCION DEL TRANSPORTE 1950/69

AÑO	Miles de Ton.		Millones Ton/Km.		Porcientos dentro del tráfico total (1)				Dist.media por viaje Km	
	Cabotaje Marítimo	Cabotaje Fluvial	Cabotaje Marítimo	Cabotaje Fluvial	Cab. Mar. %	Cab. Fluv. %	Cab. Mar.	Cab. Fluv.		
1950	7.257			5.189					17,9	715
1951	9.526			6.812					21,3	715
1952	11.796			8.434					26,3	714
1953	12.024			8.597					25,6	714
1954	12.915			9.234					27,0	714
1955	13.904			9.941					28,3	714
1956	4.320	9.766	6.920	3.719	19,3	10,4	1.601			380
1957	4.143	10.969	6.681	3.720	18,6	10,4	1.602			330
1958	5.411	11.934	8.339	3.670	21,9	9,7	1.541			300
1959	5.453	12.180	8.974	3.798	22,0	9,3	1.645			310
1960	6.907	13.089	11.437	4.135	24,3	8,8	1.655			310
1961	9.739	15.522	16.232	4.624	28,9	8,3	1.666			290
1962	10.479	16.170	17.927	4.898	31,0	8,4	1.710			300
1963	10.279	15.482	17.439	4.623	30,7	8,2	1.696			290
1964	10.601	16.962	19.675	5.221	31,2	8,3	1.855			300
1965	10.922	18.439	20.283	5.496	29,3	8,0	1.857			290
1966	11.372	19.745	21.602	5.776	29,4	7,8	1.899			290
1967	11.746	21.031	21.874	6.164	27,9	7,8	1.862			290
1968	12.238	22.879	22.403	6.915	27,0	8,3	1.830			300
1969	13.563	25.375	24.165	7.512	27,3	8,5	1.781			290

(1) Ferrocarril, Marina, Automotor y Tubería.

Fuente: Conade, Secretaría de Transporte, Plan Nacional de Desarrollo 1965

de la otra empresa estatal ex FANF, y la que el transcurso del tiempo causó con perjuicio de la actividad privada que vió envejecer su flota en una explotación sin incentivos económicos. (o)

Los cuadros 3,4,5 y 6 nos indican que el 50% del tonelaje en servicio sobre pasa los 20 años (1) de antigüedad trayendo como consecuencia la explotación antieconómica reduciendo su rendimiento efectivo por el encarecimiento del costo operativo y de explotación traducido en elevados gastos de reparaciones y de mantenimiento.

(o) Se estiman en 3.000 unidades de embarcaciones privadas de toda categoría que incluyen pequeñas embarcaciones de puerto y de río en un número considerable con un tonelaje Porte Bruto de 250.000 toneladas. La gran mayoría sobrepasan los 30 años y a pesar de que se van reparando o transformando de acuerdo con las teorías de los ingenieros navales, debe tenerse en cuenta el vencimiento del mineral y materiales de que se hallan construídas. Lo mas prudente es llevar alrededor de 1.000 el número de unidades fluviales privadas.

(1) La vida útil de las embarcaciones para nuestro litoral fluvial según los expertos varía de acuerdo al tipo de buque: buques mixtos de pasajeros: 25 años; cargueros: 30 años; buques tanques: 25 años; barcazas, chatas, lanchas sin propulsión propia: 35 años; remolcadores: 20/25 años; balsas: 30/35 años.

### 3) PERSPECTIVAS DE DESARROLLO: Renovación de la flota fluvial.

Las ventajas de la navegación fluvial para el transporte de grandes volúmenes quedó demostrada en la parte teórica de nuestro estudio.

Por consiguiente y de acuerdo con el incremento derivado del desarrollo regional que trataremos en el capítulo siguiente (2) debe enunciarse la modernización de la flota fluvial que implícitamente lleva aparejada la tesis de que deben desarrollarse los puertos fluviales y zonas de influencia sin rutas de acceso y trazado de rieles concurrentes y toda la racionalización y disciplina de

carácter burocrático administrativo que trataremos al hablar de la organización administrativa de la Marina Mercante Argentina. La Industria Naval completará el cuadro. Contando ésta con elementos potenciales para cubrir las necesidades a corto plazo, debe asimismo sujetarse a un plan de desarrollo para proyecciones y obras de carácter mayor (cabotaje marítimo y ultramar) que deberán cumplirse con regularidad sistemática.

Nuestro sistema fluvial abarca regiones muy ricas que deberán aprovechar esta vía para asegurar al mas bajo costo económico, la salida de su producción.

No está lejano el día que por ella se transporten los productos de esta riqueza potencial y aquellos que la misma dinámica de desarrollo vaya creando en productos no tradicionales que se localizarán en los principales puertos fluviales.

El volumen futuro del tráfico fluvial en puertos abajo de Santa Fé, depende del tráfico marítimo que realizan Santa Fé, Rosario, Villa Constitución, etc. y que en proporción importante restan carga al tráfico fluvial. No obstante la Marina Mercante se perjudicaría en la medida en que no se utiliza buque argentino de cabotaje marítimo o de ultramar.

La navegación fluvial depende asimismo de la eliminación de los obstáculos de la navegación en la zona de los rápidos de Apipé y del Carayá (Alto Paraná), que dejaría expedita esta vía para la riqueza misionera.

Y finalmente en lo que respecta al futuro tráfico fluvial tendría incidencia en su volumen la realización del proyectado Canal del Bermejo; obra de largo aliento pero que obliga a reflexionar si resulta efectivo a un plazo intermedio el interés económico y la incidencia del costo de una obra de tal magnitud cuya realización debe encararse a un plazo largo, con análisis sobre los aspectos múltiples que esta magnífica obra requiere previamente.

#### 4) TRAFICO CARGAS SECAS FLUVIALES

Este tipo de carga puede realizarse en buques cargueros con propulsión pro-

pia, o utilizar el sistema de remolque por empuje que es de un costo operativo muy económico para las cargas a granel o voluminosas y de carácter homogéneo. El sistema de remolque por empuje tiene en su contra que una excesiva dispersión de las barcazas en varios puertos (como sucede en la numerosa cantidad de puertos o amarraderos del Río Paraná en la costa Entrerriana y Correntina) ocasiona inconvenientes y demoras para la organización del tráfico que adquiere un carácter complejo especialmente en el tráfico de subida (mercaderías generales).

Logicamente que la coexistencia de este tipo de barcazas con sistema de empuje y los cargueros automotores o convoyes con remolcador o buque motor, permitiría que la carga homogénea y voluminosa se dirija al sistema de empuje y la carga general al buque motor o lancha común denominadas también chatas de tiro.

#### 5) CARGUEROS DE ULTRAMAR

Se entiende que los buques de ultramar para carga seca deben tener una vida útil que se estima en 30 años. Luego de dicho período deben eliminarse del elenco de naves. Pero un estudio cualitativo de la composición de nuestros cargueros de ultramar (cuadro N° ) nos indica que existe una variedad de tipos de buques cuyas adquisiciones se hicieron por factores de emergencia u oportunidad sin ajustarse a un plan lógico.

Se debe encarar la renovación de estos buques estudiando los prototipos que se adaptan a la modalidad de nuestro comercio exterior para contribuir al ordenamiento de la flota de mar, mediante normas técnicas y ventajas económicas de construcción de unidades racionales. Se entiende como racional y adecuado a nuestro tráfico actual y a corto plazo la construcción de barcos de 10.000 toneladas de porte bruto con una velocidad de 17 nudos. Hay que considerar la prioridad que debe darse a estas unidades que satisfacen las necesidades del tráfico de las cargas de nuestro comercio exterior.

I) DETERMINACION DE LAS FLOTAS MARITIMA Y FLUVIAL: <sup>(15)</sup> (2)

Los datos abarcan la totalidad de las flotas estatales y más del 90% de las flotas privadas.

Los buques se clasifican en: ultramar costero fluvial o auxiliar.

Buques de carga seca: 1960

TRAFICO	F. ESTATAL		F. PRIVADA		TOTALES	
	Nº Unid.	P.Bruto	Nº Unid.	P.Bruto	Nº Unid.	P.Bruto
Ultramar	38	380.000	11	104.000	49	484.000
Costero (1)	15	58.000	29	90.000	44	148.000
Fluvial (2)						
Autopropulsión	55	48.600	59	16.300	114	64.900
Chatas tiro	117	83.200	298	123.000	415	206.200
Chatas empuje	83	77.500	8	5.200	91	82.700
	308	647.300	405	338.500	773	985.800

(1) Incluyen los barcos asignados a costa sud argentina y que alcanzan hasta los puertos brasileños y chilenos.

(2) Unidades que hacen tráfico litoral fluvial argentino, incluyendo zona Río de la Plata.

(2) Datos extraídos de un estudio que presentó en julio de 1962 la C.E.P.A.L. (Anuario 1963 I.E.M.M.A.)



Buques-tanque: 1960

TRAFICO	F. ESTATAL		F. PRIVADA			
	Nº Unid.	P.Bruto	Nº Unid.	P.Bruto	Nº Unid.	P.Bruto
Costero (3)	25	329.600	18	264.000	43	593.600
Fluvial						
Autopropulsión	17	31.400	34	44.500	51	75.900
Chatas tiro	16	7.700	20	15.400	36	23.100
Chatas empuje	15	18.400			15	18.400
	73	387.100	72	323.900	145	711.000

(3) Incluyen unidades destinada al tráfico costero de petróleo crudo desde el sur argentino hasta las refinerías de la zona del Río de la Plata. Las unidades que antes se utilizaban en el transporte ultramar se incorporan al transporte costero al reducirse la importación de crudo por incremento producción nacional.

Buques frigoríficos: El tráfico de ultramar sólo lo hacen las flotas estatales con unidades de 2.000 a 4.000 toneladas de P. bruto. El tráfico costero y fluvial lo prestan armadores privados con unidades de 300 a 2.000 toneladas P.bruto.

Buques frigoríficos:

	F. ESTATAL		F. PRIVADA		TOTALES	
	Nº Unid.	P. Br.	Nº Unid.	P. Br.	Nº Unid.	P. Br.
Ultramar	6	18.000			6	18.000
Costero y fluvial			16	14.300	16	14.300
	6	18.000	16	14.300	22	32.300

Remolcadores:

TRAFICO	F. ESTATAL		F. PRIVADA		TOTALES	
	Nº Unid.	P. Br.	Nº Unid.	P. Br.	Nº Unid.	P. Br.
De tiro	117	57.000	139	33.700	236	90.700
De empuje (4)	20	20.400	1	400	21	20.800
	137	77.400	140	34.100	257	111.500

I.E.M.M.A. : p. 240 - 1963.-

(4) Cubren las unidades del servicio de carga por empuje en el tráfico fluvial.

II) PROGRAMA DE RENOVACION DE LAS FLOTAS:

a) Criterio: fundamento: edad de las unidades en servicio.

Factores que se tuvieron en cuenta: carga que transporta, el tráfico en que está operando, zona por donde navega.

1) Para buques de carga seca destinados al tráfico de ultramar, de cabotaje marítimo y fluvial: 30 años. Se incluirán en el plan de renovación aquellas unidades que en 1961 tenían más de 30 años de edad y las comprendidas en el intervalo 20-30 años, dado que al finalizar el periodo (1971) habrían llegado a dicho límite.

2) Para buques-tanque destinados al tráfico costero: 25 años.

Respecto de los buques de este tipo que sirven en el tráfico se adopta el mismo valor.

3) Para buques frigoríficos tanto costeros como fluviales se adopta el mismo criterio que en 1) (30 años de vida útil).

4) Para remolcadores de tiro y de empuje se aplica también 30 años.

5) Para chatas carga seca sin propulsión: 40 años.

Para chatas tanque sin propulsión, transporte combustible, tráfico fluvial: 30 años.

b) Edad de las unidades en servicio:

Cuadros A, B, C, D.

Al considerar las flotas nacionales en conjunto sorprende la extensa variedad de tipos de buques que no parecen ajustarse a ningún plan lógico.

La constitución se ha llevado a cabo sin una definición previa de los prototipos que más se adaptan a las necesidades del servicio para cada tráfico. La incorporación no ha seguido una continuidad.

Los armadores privados han debido adquirir unidades usadas, las que no podían ajustarse a características uniformes. Los armadores estatales, algunas unidades se construyeron especialmente para sus flotas, pero otras se adquirieron ya construidas después de la Segunda Guerra Mundial.

La elaboración de un plan de renovación debería apoyarse en prototipos para contribuir al ordenamiento de las flotas, obteniendo ventajas técnicas y reducción costos de construcción y mantenimiento, y racionalizando tráfico de acuerdo con unidades óptimas para cada uno de ellos.

Los siguiente prototipos permiten determinar los requerimientos de materiales y capacidad de los astilleros nacionales, para cumplir el plan de renovación 1962-1971.

TIPOS DE BUQUES	PROTOTIPOS	
	P. Br. tons	Velocidad
Carga seca ultramar	10.000	97 nudos
	8.250	17 "
Carga seca costeros	4.000	14 "
	2.500	14 "
Carga seca fluvial	2.000	10 "
	1.000	10 "
	750	8 "
	400	8 "
Tanque costero	17.000	14 "
	10.000	12 "
Tanque fluvial	2.500	10 "
	1.500	10 "
	800	10 "
Frigoríficos de ultramar	9.000	16 "
Frigoríficos costeros	5.000	15 "
	1.500	14 "
Frigoríficos fluviales	1.000	10 "
	500	10 "
Chatas de tiro carga seca	1.200	
	750	
	400	
	100	
Chatas de tiro carga líquida	1.200	
	500	
Chatas de empuje carga seca	1.000	
	650	
	500	
Chatas de empuje carga líquida	1.300	

c) Plan de renovación: Flotas Privadas: El plan contempla las necesidades de renovación para ir regularizando las deficiencias debidas a la antigüedad, falta de uniformidad y bajo rendimiento en su explotación.

Flotas estatales: La parte de ultramar se ha ajustado a un plan oficial de gobierno que no coincide con un plan de renovación por antigüedad.

El plan para E.L.M.A. no implica expansión de su capacidad, pues el p.bruto se mantiene al final del decenio en 500.000 toneladas.

Flotas estatales de cabotaje mar.y fluvial el plan de YPF el p.bruto aumentará 10.000 toneladas en el decenio.

La flota de A.G.T.F. (cargas secas y líquidas, sistema empuje) prevé una ampliación considerable de su capacidad actual.

El plan lleva a duplicar la capacidad actual que es de 95.000 toneladas P.bruto y constituida con unidades de menos de 20 años.

La F.A.N.F. (pasajeros y remolque). La mayor parte de las unidades exceden el límite de edad por lo que deben ser renovadas.

La renovación ya se está cumpliendo, parte en el exterior y parte en el país.

Los armadores privados por sucesivas reparaciones a que se hallan obligados por razones de seguridad de la nave, el casco principalmente ha sido renovado. En otros casos se reemplazan motores para aumentar la potencia, o se cambian viejas máquinas de vapor por motores Diesel.

Desde el punto de vista moderno de la técnica las características de una embarcación son diferentes y es por ello que a pesar de haberse prolongado su vida útil deben renovarse la mayoría de estas embarcaciones.

Para el transporte de carga seca deben renovarse 326 unidades, con un total de 179.700 toneladas de P.bruto, que representan el 80% de las unidades que operan en este servicio y el 53% del tonelaje total.

En carga líquida y frigorífica se sustituirán el 61%.  
Total: 380 unidades; 77% de las unidades de los armadores privados. Además deben sustituirse 126 remolcadores de tiro.

RENOVACION DE UNIDADES EN LAS FLOTAS PRIVADAS: 1962-1971.

			Nº	P.br. tons.
<u>Carga seca</u>			<u>326</u>	<u>179.700</u>
Tráfico ultramar	más 20 años		4	28.000
" costero	" 20 "		16	35.000
" fluvial	" 30 "		52	13.500
Chatas de tiro	" 30 "		254	103.200
<u>Carga líquida</u>			<u>44</u>	<u>114.600</u>
Tráfico costero	más 15 años		6	61.700
" fluvial	" 15 "		20	38.500
Chatas tanque	" 20 "		18	14.400
<u>Carga Frigorífica</u>			<u>10</u>	<u>9.700</u>
Tráfico costero y fluvial	más 20 años		10	9.700
			<u>380</u>	<u>304.000</u>

Unidades auxiliares  
Remolcadores tiro más 20 años:126.

d) RENOVACION DE FLOTAS DE ULTRAMAR:

I) Flotas estatales: El servicio de ultramar para cargas y pasajeros lo realiza E.L.M.A., que cuenta con un plan oficial de renovación para el próximo decenio, consistente en la sustitución de todas las unidades menos 2.

Para construir en el decenio	48 unid.	365.350 tons. P.bruto
Para adquirir en el decenio	4 "	20.000 " " "
Para incorporar (en construcción)	10 "	95.500 " " "
Se mantienen	2 "	16.000 " " "
Año 1971		64 unid., 496.750 tons. P.bruto
Comparativo año 1961		60 unid. 505.800 tons. P.bruto

Se llegaría a 1971 con una flota moderna de 64 buques, con 496.750 toneladas P.bruto.

II) Flotas privadas: Deberían renovar 4 buques con 28.000 toneladas P.bruto (Cuadro A). La sustitución podrá hacerse adquiriéndose 3 buques de 10.000 toneladas P.bruto.

El cuadro E detalla la probable renovación en el próximo decenio.

e) RENOVACION DE LAS FLOTAS DE TRANSPORTE COSTERO:

I) Flotas estatales: corresponden a YPF que consta de buques tanques y buques de carga seca.

PLAN DE YPF EN EL DECENIO:

Construir	3 B/tanques	30.000 tons. p.br.
Incorporar (en construcción)	3 "	58.980 " " "
		6 B/tanque 88.980 tons. p.br.

Como en el decenio se deben retirar 9 unidades con 79.000 toneladas p.bruto, el saldo al final del decenio será positivo en 10.000 toneladas p.bruto.

II) Flotas Privadas: Corresponde sustituir 16 unidades que totalizan 35.000 toneladas P.bruto para el transporte de carga seca (Cuadro A) y 6 unidades con 61.700 toneladas p.bruto, para el transporte de líquidos (Cuadro B), lo que da un total de 22 unidades, con 96.700 toneladas p.bruto.

La sustitución podrá realizarse así:

Tipo de buque	Unid.	tons.p.br.
Buques de carga general	4	16.000
" " " "	8	20.000
Buques de carga líquida	3	51.000
" " " "	1	10.000
	16	97.000

La sustitución no agrega tonelaje.

f) RENOVACION DE LAS FLOTAS FLUVIALES: ex-AGTF y ex-FANF, Flota Fluvial

I) Flotas Estatales:

Chatas tiro	F.A.N.F.	6 unid.	1.800 tons.p.br.
Chatas empuje	A.G.T.F.	41 unid.	44.000 " " "
Chatas empuje	A.G.T.F.	56 unid.	56.000 " " "
En construcción		10 unid.	10.000 " " "

El plan totaliza 113 unidades con 111.800 toneladas p.bruto, y es una expansión para A.G.T.F.



II) Flotas Privadas:

a) Buques de carga seca fluvial:

5 unid.	de	1.200 tons.p.br.	
26 "	de	750 " " "	19.500 " " "
96 "	de	400 " " "	38.400 " " "

b) Buques tanques fluviales:

10 unid.	de	2.500 tons.p.br.	25.000 tons.p.br.
2 "	de	1.500 " " "	3.000 " " "
8 "	de	800 " " "	6.400 " " "

c) Buques frigoríficos fluviales:

8 unid.	de	1.000 tons.p.br.	8.000 tons.p.br.
5 "	de	500 " " "	2.500 " " "

d) Chatas de tiro (carga seca):

18 unid.	de	750 tons.p.br.	13.500 tons.p.br.
64 "	de	400 " " "	25.600 " " "
7 "	de	100 " " "	700 " " "

e) Chatas de empuje (carga seca):

12 unid.	de	1.000 tons.p.br.	12.000 tons.p.br.
----------	----	------------------	-------------------

f) Chatas de tiro (carga líquida):

7 unid.	de	1.200 tons.p.br.	8.400 tons.p.br.
13 "	de	500 " " "	6.500 " " "

Este plan prevé la reposición de tonelaje p.bruto renovable existente de 174.600 tons. p.bruto con construcción que equivale a 175.500 toneladas p.bruto. (Cuadro g)

G) RENOVACION DE LAS UNIDADES AUXILIARES:

Corresponde a los remolcadores destinados al puerto, a transporte de chatas (de tiro y sistema de empuje).

I) Flota Estatal: (F.A.F.N.) Servicio de remolcadores de puerto; la política es la de reemplazar por unidades de mayor potencia y diseño moderno.

A construir	40 unid. de 800 CV	32.000 CV (Potencia)
En construcción	4 unid. de 800 CV	3.200 CV

Estas 44 están destinadas a reemplazar las 73 unidades existentes, a medida que cumplan su vida útil.

Los remolcadores de tiro ex-A.G.T.F. y ex-F.A.F.N. de ésta 14 son renovables: sin planes concretos.

A.G.T.F. de acuerdo a un plan debe construir en el decenio:

7 unid.	de 620 CV	4.340 CV
1 unid.	de 800 CV	800 CV
2 unid.	de 1000 CV	2.000 CV
1 unid.	de 1200 CV	1.200 CV
2 unid.	de 2500 CV	5.000 CV
<u>13 unid.</u>		<u>13.340 CV</u>

En construcción 1 remolcador de 800 CV. Al finalizar el decenio el programa consiste en:

14 unid.	14.140 CV
----------	-----------

II) Flotas Privadas: De las 139 unidades existentes 126 deben renovarse en el decenio. 126 unid. existentes = 29.000 CV.

A construir:

4 unid.	de 1200 CV	4.800 CV
1 unid.	de 900 CV	900 CV
13 unid.	de 600 CV	7.800 CV
60 unid.	de 300 CV	18.000 CV
<u>78 unid.</u>		<u>31.500 CV</u>

CUADRO A:

ARGENTINA: UNIDADES PARA EL TRANSPORTE DE CARGA SECA, 1960  
(PORTE BRUTO (PB) EN MILES DE TONELADAS)

T I P O	Estatales		Privadas		Totales	
	N°de Unidades	PB	N°de Unidades	PB	N°de Unidades	PB
Carga de Ultramar	38	380	11	104	49	484
hasta 10 años	3	26	—	—	3	26
11 a 20 años	30	317	7	76	37	393
21 a 30 años	—	—	1	9,7	1	9,7
más de 30 años	5	37	3	18,3	8	55,3
Carga Costera	15	58	29	90	44	148
hasta 10 años	1	1	2	3	3	4
11 a 20 años	12	49	11	52	23	101
21 a 30 años	—	—	2	4	2	4
más de 30 años	2	8	14	31	16	39
Carga Fluvial	55	48,6	59	16,3	114	64,9
hasta 10 años	1	0,6	5	2,5	6	3,1
11 a 20 años	28	21	2	0,3	30	21,3
21 a 30 años	4	4	1	0,5	5	4,5
más de 30 años	22	23	51	13	73	36
Chatas de tiro	117	83,2	298	123	475	206,2
hasta 10 años	13	0,6	4	1,3	17	1,9
11 a 20 años	42	15,2	30	14,8	72	30
21 a 30 años	10	2,1	10	3,7	20	5,8
más de 30 años	112	65,3	254	103,2	366	168,5
Chatas de empuje	83	77,5	8	5,2	91	82,7
hasta 10 años	25	25	—	—	25	25
11 a 20 años	58	52,5	8	5,2	66	57,7
21 a 30 años	—	—	—	—	—	—
más de 30 años	—	—	—	—	—	—
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>308</b>	<b>647,3</b>	<b>405</b>	<b>338,5</b>	<b>773</b>	<b>985,8</b>

CUADRO B:

ARGENTINA: UNIDADES PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS LIQUIDAS, 1960  
(PORTE BRUTO (PB) EN MILES DE TONELADAS)

TIPO	Estatales		Privadas		Totales	
	N° de Unidades	PB	N° de Unidades	PB	N° de Unidades	PB
Carga costera	25	329,6	18	264,0	43	593,6
hasta 5 años	1	20,0	3	61,2	4	81,2
6 a 15 años	16	203,6	9	141,7	25	345,3
16 a 25 años	5	75,0	0	---	5	75,0
más de 25 años	3	31,0	6	61,7	9	92,1
Carga fluvial	17	31,4	34	44,5	51	75,9
hasta 5 años	2	3,5	2	3,0	4	6,5
6 a 15 años	6	5,2	12	3,0	18	8,2
16 a 25 años	3	5,4	4	15,2	7	20,6
más de 25 años	6	17,3	16	23,3	22	40,6
Chatas de tiro	16	7,7	20	15,4	36	23,1
hasta 10 años	---	---	---	---	---	---
11 a 20 años	1	0,4	2	1,0	3	1,4
21 a 30 años	5	3,1	---	---	5	3,1
más de 30 años	10	4,2	18	14,4	28	18,6
Chatas de empuje	15	18,4	---	---	15	18,4
hasta 10 años	14	17,4	---	---	14	17,4
11 a 20 años	1	1,0	---	00000	1	1,0
21 a 30 años	---	---	---	---	---	---
más de 30 años	---	---	---	---	---	---
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>73</b>	<b>387,1</b>	<b>72</b>	<b>323,9</b>	<b>145</b>	<b>711,0</b>

CUADRO C:

ARGENTINA: UNIDADES PARA EL TRANSPORTE DE CARGA FRIGORIFICA, 1960  
 (PORTE BRUTO (PB) EN MILES DE TONELADAS)

TIPO	ESTATALES		PRIVADAS		TOTALES	
	N° DE UNIDADES	PB	N° DE UNIDADES	PB	N° DE UNIDADES	PB
Carga de ultramar	6	18,0	-	-	6	18,0
hasta 10 años	-	---	-	-	-	---
11 a 20 años	4	13,0	-	-	4	13,0
21 a 30 años	2	5,0	-	-	2	5,0
mas de 30 años	-	---	-	-	-	---
Carga costera y fluv.	-	---	16	14,3	16	14,3
hasta 10 años	-	---	6	4,6	6	4,6
11 a 20 años	-	---	-	-	-	---
21 a 30 años	-	---	-	-	-	---
más de 30 años	-	---	10	9,7	10	9,7
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>6</b>	<b>18,0</b>	<b>16</b>	<b>14,3</b>	<b>22</b>	<b>32,3</b>

CUADRO 5

**CUADRO D:****ARGENTINA: REMOLCADORES DE PUERTO Y RIO, 1960**  
**(POTENCIA EN EL EJE (Pe) EN MILES DE CV)**

TIPO	Estatales		Privados		Totales	
	N° de Unidades	Pe	N° de Unidades	Pe	N° de Unidades	Pe
Remolcadores de tiro	117	57,0	139	33,7	256	90,7
hasta 10 años	3	1,4	1	0,3	4	1,7
11 a 20 años	21	10,0	12	4,4	33	14,4
21 a 30 años	9	3,6	6	2,5	15	6,1
más de 30 años	84	42,0	120	26,5	204	68,5
Remolcadores de empuje	20	20,4	1	0,4	21	20,8
hasta 10 años	14	14,8	1	0,4	15	15,2
11 a 20 años	6	5,6	0	—	6	5,6
21 a 30 años	—	—	—	—	—	—
más de 30 años	—	—	—	—	—	—
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>137</b>	<b>77,4</b>	<b>140</b>	<b>34,1</b>	<b>277</b>	<b>111,5</b>

**CUADRO 6**

CUADRO "F"

ARGENTINA: PLAN DE RENOVACION DE LA FLOTA DE CARGA DE TRANSPORTE COSTERO

(PORTE BRUTO (PB) EN MILES DE TONELADAS)

T I P O	Proto tipos PB	ESTATALES		PRIVADOS		TOTALES	
		Nº Unid.	PB	Nº Unid.	PB	Nº Unid.	PB
Carga seca	4	--	--	4	16	4	16
	2,5	--	--	3	20	3	20
Carga frigorífica	1,5	--	--	2	3	2	3
Buques-tanque	17	--	--	3	51	3	51
	10	3	30	1	10	4	40
<b>Total</b>		<b>3</b>	<b>30</b>	<b>18</b>	<b>100</b>	<b>21</b>	<b>130</b>

CUADRO "E"

ARGENTINA: PLAN DE RENOVACION DE LA FLOTA DE CARGA DE ULTRAMAR

(PORTE BRUTO (PB) EN MILES DE TONELADAS)

T I P O	ESTATALES		PRIVADOS		TOTALES		
	Proto tipos PB	Nº Unid.	PB	Nº Unid.	PB	Nº Unid.	PB
Carga seca	10	--	--	3	30	3	30
	8,25	33	272	-	--	33	272
Carga frigorífica	9	3	27	-	--	3	27
	5	14	70	-	--	14	70
		50	369	3	30	53	399

CUADRO "G"

ARGENTINA: PLAN DE RENOVACION DE LA FLOTA DE CARGA FLUVIAL

(PORTE BRUTO (PB) EN MILES DE TONELADAS)

T I P O	Proto tipos PH	ESTATALES		PRIVADOS		TOTALES	
		Nº Unid.	PB	Nº Unid.	PB	Nº Unid.	PB
Carga seca	1,2	--	--	5	6,0	5	6,0
	0,75	--	--	26	19,5	26	19,5
	0,4	--	--	96	38,4	96	38,4
Carga frigorífica	1	--	--	8	8,0	8	8,0
	0,5	--	--	5	2,5	5	2,5
Buques-tanque	2,5	--	--	10	25,0	10	25,0
	1,5	--	--	2	3,0	2	3,0
	0,8	--	--	8	6,4	8	6,4
Chatas de tiro (seca)	0,75	--	--	18	13,5	18	13,5
	0,4	--	--	64	25,6	64	25,6
	0,3	6	1,8	--	--,-	6	1,8
	0,1	-	--	7	0,7	7	0,7
Chatas de empuje (seca)	1,1	41	44,0	-	--,-	41	44,0
	1	56	56,0	12	12,0	68	68,0
Chatas de tiro (tanque)	1,2	--	--	7	8,4	7	8,4
	0,5	--	--	13	6,5	13	6,5
<b>Total</b>		<b>103</b>	<b>101,8</b>	<b>281</b>	<b>175,5</b>	<b>384</b>	<b>277,3</b>

CUADRO "H"

ARGENTINA: PLAN DE RENOVACION DE REMOLCADORES

(POTENCIA EN EL EJE (Pe) EN MILES DE CV)

TIPO	Proto tipos PB	ESTATALES		PRIVADOS		TOTALES	
		Nº Unid.	PB	Nº Unid.	PB	Nº Unid.	PB
Tiro	1,2	--	--,-	4	4,8	4	4,8
	0,9	--	--,-	1	0,9	1	0,9
	0,8	40	32,0	-	-,-	40	32,0
	0,6	--	--,-	15	9,0	15	9,0
	0,3	--	--,-	70	21,0	70	21,0
Empuje	2,5	2	5,0	--	--,-	2	5,0
	1,2	1	1,2	2	2,4	3	3,6
	1	2	2,0	-	-,-	2	2,0
	0,8	1	0,8	-	-,-	1	0,8
	0,62	7	4,3	-	-,-	7	4,3
<b>Total</b>		<b>53</b>	<b>45,3</b>	<b>92</b>	<b>38,1</b>	<b>145</b>	<b>83,4</b>



Las cifras de este plan podrían aumentarse con el aporte de 14 unidades renovables transferidas por F.A.N.F., de acuerdo a lo siguiente:

Unidades a construir en el decenio en reemplazo de unidades de F.A.N.F.

2 unid.	de 600 CV	1.200 CV
10 unid.	de 300 CV	3.000 CV
<u>12 unid.</u>		<u>4.200 CV</u>

Además debe preverse la construcción de 2 remolcadores de empuje de 1.200 CV de potencia en el eje.

III) CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS LOCALES: Parece posible alcanzar en el país la capacidad de 300.000 toneladas p.bruto en la construcción de unidades mayores de 8.000 toneladas p.bruto en el próximo decenio.

A) CONSTRUCCION NACIONAL

	ULTRAMAR		COSTEROS		FLUVIAL		TOTALES	
	Nº	P.Br.	Nº	P.Br.	Nº	P.Br.	Nº	P.Br.
Carga seca	22	181.500	8	20.000	331	217.500	361	419.000
Carga líquida	--	---	3	30.000	40	49.300	43	79.300
Carga frigorífica	13	77.000	2	3.000	13	10.500	28	90.500
	35	258.500	13	53.000	384	277.300	<u>432</u>	588.800
Remolcadores							<u>145</u>	

B) CONSTRUCCION EN EL EXTERIOR

Carga seca	14	120.750	4	16.000	--	---	18	136.750
Carga líquida			4	61.000	--	---	4	61.000
Carga frigorífica	4	20.000			--	---	4	20.000
	18	140.750	8	77.000	--	---	26	217.750

a) BUQUES DE ULTRAMAR Y COSTEROS MAYORES:

Existen en el país 2 astilleros capaces de construir buques de más de 3.000 toneladas p.bruto:

Río Santiago: A pesar de estar dedicado a la construcción de buques de guerra, parte de la capacidad puede dedicarse a construcción de buques mercantes. Se estima que puede llegar a construir en el decenio 150.000 tons. p.br. en unidades del tipo que requiere la flota de ultramar.

Astarsa S.A.: Puede realizar construcciones de 10.000 tons.p.br. Puede llegar a construir 100.000 tons. p.br. incluyendo en su plan buques de 8.000 tons. p.br. y petroleros de 10.000 t.br. Además, puede seguir -dentro de su capacidad- construyendo buques y embarcaciones fluviales y de puerto, que ha sido hasta ahora su actividad principal.

Hay proyectos de instalar un astillero en la Dna. Este del puerto de Buenos Aires, para reparaciones de las flotas de ultramar, con capacidad para construir buques de carga hasta 10.000 tons.p.bruto. En el decenio podría aportar al plan 100.000 tons. p.bruto.

Los 3 astilleros totalizarían una capacidad de construcción de 350.000 toneladas p.bruto.

b) BUQUES COSTEROS MENORES Y EMBARCACIONES DE NAVEGACION FLUVIAL Y

DE PUERTO: Los más grandes astilleros existentes, fuera de los mencionados, podrían construir buques hasta 3.000 tons.p.bruto, y podrían cubrir un 50% de las necesidades en materia de renovación.

Es importante para los astilleros asegurarles órdenes serias de trabajo que facilitarían la obtención de créditos para financiación.

c) FACTORES QUE AFECTAN LA CONSTRUCCION NAVAL EN NUESTRO PAIS:

Los decretos 10.032/33 de 1960 establecen un tratamiento diferencial en materia de derechos arancelarios para importar buques.

El decreto 10.032 exime de tales derechos a buques de más de 3.000 tons. p.bruto y menos de 12 años de antigüedad, permitiendo además la libre importación de materiales, maquinarias y equipos destinados a la construcción en astilleros nacionales. La industria naval tiene así mayores facilidades para la construcción de buques.

El Decreto 10.033 determina que las empresas de transporte marítimo y fluvial del Estado sólo pueden adquirir en el exterior los buques nuevos que necesitan para la renovación y ampliación, cuando no puedan ser construidos en el país, en condiciones técnicas, con plazas y precios razonables. Cuando las empresas del Estado encargan a astilleros nacionales la construcción de buques destinados a transporte marítimo de más de 300 tons. p.bruto, el Estado les compensaría los mayores costos resultantes en el país sobre los del exterior, a fin de no afectar su evolución económica.

El decreto incluye una medida de apoyo a la construcción de buques y embarcaciones pesqueras, y transporte frigorífico hasta 3.000 tons. p.bruto, subvención al astillero del 40% precio promedio de unidades similares en Europa Occidental.

MATERIALES Y EQUIPOS PARA LA CONSTRUCCION NAVAL EN NUESTRO PAIS:

La planta siderúrgica de San Nicolás reúne condiciones para elaborar el acero necesario para nuestra Marina.

Una relación entre planchas y perfiles necesarios en la construcción de un barco, 75% y 25% respectivamente, se tendría que para las

construcciones dedicadas al tráfico de ultramar y costero se importarían 78.000 toneladas de planchas y se comprarían en el país 26.000 toneladas de perfiles.

Para las construcciones destinadas al transporte fluvial se necesitan 104.200 toneladas de acero que sumadas a las 26.000 toneladas de perfiles se tienen 130.200 toneladas de acero que debe proveer el país.

MOTIVOS: La construcción de motores marinos para buques mayores está prevista en el astillero de Río Santiago.

Para buques fluviales y remolcadores ya existen en el país establecimientos que pueden suministrar motores marinos.

En definitiva la industria nacional podría suministrar un alto porcentaje de motores necesarios.

ELEMENTOS AUXILIARES: La construcción de calderas auxiliares se encara en nuestro país bajo licencia en establecimientos, los cuales no parecen hallar dificultades.

MATERIALES ELECTRICOS: Se producen en nuestro país y no se hallan inconvenientes técnicos.

VARIOS: Tuberías, válvulas y accesorios en general.

Los aparatos electrógenos marinos para la navegación y control del buque aún deben importarse.

COSTO DEL PROGRAMA: 450 millones de dólares de 1962.

CLASIFICACION DE LOS BARCOS MERCANTES ARGENTINOS DE 1.000 TONELADAS DE REGISTRO BRUTO EN ADELANTE Y AUTOPROPULSION,  
EXISTENTES AL 31 DE DICIEMBRE DE 1960, POR TIPOS DE TRAFICO (ULTRAMAR, COSTEROS Y FLUVIALES)

CLASE	ULTRAMAR		COSTEROS (1)		FLUVIALES		TOTALES	
	UNIDADES	TRB	UNIDADES	TRB	UNIDADES	TRB	UNIDADES	TRB
<b>Barcos de pasajeros</b>								
1.000 a 3.000 TRB	--	--	--	--	7	13.045	7	13.045
3.001 a 6.000 TRB	--	--	6	23.952	2	8.855	8	32.807
6.001 a 10.000 TRB	--	--	--	--	--	--	--	--
10.001 en adelante	11	129.281	--	--	--	--	11	129.281
<b>Parciales:</b>	11	129.281	6	23.952	9	21.900	26	175.433
<b>Buques tanques</b>								
1.000 a 3.000 TRB	--	--	--	--	14	25.873	14	25.873
3.001 a 6.000 TRB	--	--	18	41.231	4	15.219	22	56.492
6.001 a 10.000 TRB	--	--	22	181.509	--	--	22	181.509
10.001 en adelante	1	24.571	21	259.250	--	--	22	283.821
<b>Parciales:</b>	1	24.571	43	401.872	14	41.054	62	467.497
<b>Cargueros</b>								
1.000 a 3.000 TRB	2	4.136	19	35.448	32	44.275	53	83.859
3.001 a 6.000 TRB	18	77.359	23	77.743	--	--	41	155.102
6.001 a 10.000 TRB	36	266.819	--	--	--	--	36	266.819
10.001 en adelante	--	--	--	--	--	--	--	--
<b>Parciales:</b>	56	348.336	43	113.191	32	44.275	130	505.802
<b>TOTALES:</b>	68	502.168	91	539.015	59	107.229	218	1.148.432
<b>Porcientos:</b>		43,7 %		46,9 %		9,4 %		100,0 %

(1) Comprende Costa Patagónica y Brasil.-

EPOCAS DE CONSTRUCCIÓN DE LOS BARCOS MERCANTES  
ARGENTINOS EXISTENTES AL 1/1/64

EPOCAS	UNIDADES	TRB	PORCIENTO
HASTA 1939	54	171.876	14,3
1940-45	75	430.797	35,9
1946-50	44	257.813	21,5
1951-55	24	242.359	20,2
1956-60	8	32.654	2,7
1961-63	11	64.562	5,4
<b>TOTALES</b>	<b>216</b>	<b>1.200.061</b>	<b>100,0</b>

ASTILLEROS Y PAISES DONDE HAN SIDO CONSTRUIDOS  
 LOS BARCOS MERCANTES ARGENTINOS EXISTENTES AL  
1/1/64

PAISES	UNIDADES	TRB	PORCIENTO
Estados Unidos	77	424.660	35,4
Gran Bretaña	57	219.656	26,6
Italia	23	97.046	8,1
Holanda	11	90.976	7,6
Suecia	7	68.882	5,7
Yugoslavia	6	50.900	4,2
Alemania	8	47.814	4,0
Canadá	5	26.093	2,2
Francia	3	19.586	1,6
Argentina	10	19.545	1,6
Bélgica	1	17.442	1,5
Dinamarca	4	9.162	0,8
España	1	3.955	0,3
Uruguay	2	2.200	0,2
Finlandia	1	2.144	0,2
	216	1.200.061	100,0

LA MARINA MERCANTIL ARGENTINA POR TIPOS DE BARCOS AL 1/1/65

TIPOS	Unidades	TPB	TPB	Capacidad de carga (en miles de p <sup>3</sup> )		Total	Pasajeros		
				Sólida	Líquida				
Buques tanques	60	436,565	627,106	17,6	-	27,242,1	28,868,2	444	2
Buques	44	170,054	223,192	942,3	580,1	-	13,228,3	181	1
Buques Liberty y similares	20	152,904	222,612	-	197,1	-	11,181,0	72	1
Buques	16	113,115	10,646	-	196,0	-	3,109,5	5,835	1
Buques	5	83,123	11,111	-	-	-	3,011,0	-	-
Buques	6	64,665	1,111	-	-	-	5,411,0	-	-
Buques	4	28,752	-	-	-	-	1,200,0	30	1
Buques	12	25,743	-	1,000,0	-	-	1,420,0	48	1
Buques	1	13,879	-	-	-	-	-	1,204	1
Buques	1	1,698	-	-	-	-	10,0	-	-
<b>Totales</b>	<b>195</b>	<b>1.089.698</b>	<b>1.111.111</b>	<b>1.000,0</b>	<b>1.000,0</b>	<b>28.900,1</b>	<b>7.304</b>	<b>1.204</b>	<b>1</b>

TIPO	Unidades	TPB	Porcentaje
Buques tanques	66	501,230	46,0
Buques de carga	106	462,274	42,4
Buques de pasajeros	23	126,194	11,6
<b>Totales</b>	<b>195</b>	<b>1.089.698</b>	<b>100,0</b>

IFMMA  
Amenio 1965

EPOCAS DE CONTRUCCION DE LOS MARCOS MERCANTES ARGENTINOS EXISTENTES  
AL 1/1/65

Epocas	Unidades	TRB	Por ciento
Hasta 1939	44	149.648	13.7
1940-45	65	369.744	33.9
1946-50	43	246.496	22.6
1951-55	21	209.482	19.2
1956-60	8	32.654	3.0
1961-64	14	81.674	7.6
<b>Totales</b>	<b>195</b>	<b>1.089.698</b>	<b>100,0</b>

ASTILLEROS Y PAISES DONDE HAN SIENDO CONSTRUIDOS LOS MARCOS MERCANTES ARGENTINOS EXISTENTES AL 1/1/65

Países	Unidades	TRB	Por ciento
Estados Unidos	77	474.600	35,4
Gran Bretaña	47	271.312	25,0
Holanda	11	99.976	8,3
Italia	20	77.423	7,2
Suecia	7	68.882	6,3
Yugoslavia	6	50.900	4,7
Alemania	5	33.328	3,1
Canadá	5	26.092	2,3
Argentina	11	25.545	2,3
Francia	3	19.586	1,7
Bélgica	1	17.442	1,6
España	3	15.067	1,4
Dinamarca	4	9.162	0,8
Finlandia	1	2.144	0,2
Uruguay	1	1.100	0,1
<b>Totales</b>	<b>195</b>	<b>1.089.698</b>	<b>100,0</b>

RESUMEN al 31/12/65

ARMADORES	Unidades	TRB	TPB	Edad promedio (años)	Porcentos / TRB
<u>ESTATALES:</u>					
ELMA	48	348.724	433.190	16,0	32,0
YPF	28	227.227	323.251	18,8	20,9
Comando de Transportes Navales	13	48.138	54.354	17,9	4,4
EFFDEA	22	46.005	22.343	14,8	4,2
EFEA	5	9.479	5.980	44,3	0,9
YCF	2	6.782	6.800	21,0	0,6
	118	686.355	845.918	17,4	63,0

<u>RIVADOS:</u>					
Petromar	11	79.140	121.542	17,4	7,3
Estrella Marítima	10	71.381	105.145	13,9	6,6
La Naviera	10	49.156	69.523	23,6	4,5
Astramar	3	28.180	41.433	22,8	2,6
Gotaas Larsen	2	21.970	31.560	20,5	2,0
Action	2	21.228	33.285	21,5	1,9
Navemar	6	18.391	26.167	27,2	1,7
Cía. Argentina de Pesca	2	14.600	19.920	19,0	1,3
Cía. General de Combustibles	1	13.247	18.729	37,0	1,2
Marifran	3	12.817	18.070	27,7	1,2
Arisona	1	8.247	12.290	17,0	0,8
Cía. Arg. de Nav. de Ultramar	1	7.261	10.980	22,0	0,7
Sasso y Cía.	2	6.086	9.600	30,8	0,6
José Peisci	3	5.651	7.547	29,8	0,5
El Cano	1	5.083	7.860	46,0	0,5
Cormoran	2	4.244	6.224	13,0	0,4
Pacífico Argentina	1	3.917	4.520	21,0	0,4
Interamericana	1	3.378	4.550	21,0	0,3
Mañuba	1	3.355	4.820	21,0	0,3
Naviera Buenos Aires	1	3.350	4.370	23,0	0,3
Líneas Davenia	1	3.189	5.170	23,0	0,3
Mala Real Argentina	2	2.688	1.160	6,0	0,2
Cía. Argentina de Lanchas	1	2.224	2.250	30,0	0,2
Río Lujan	1	2.180	3.215	37,0	0,2
El Plata	1	2.144	3.540	24,0	0,2
Cía. Naviera del Litoral	1	2.000	2.500	21,0	0,2
Porena	1	1.896	2.764	21,0	0,2
Riofrío	1	1.440	900	51,0	0,1
Naviera Panamericana	1	1.395	800	44,0	-

(16) DISTRIBUCION DE LAS FLOTAS MUNDIALES POR EDADES, Julio 1965 (porcentajes de tonelaje para cada grupo individualmente con porcentaje acumulativo entre paréntesis)

Bandera	Menos 5 años	5-9 años	10-14 años	15-19 años	20-24 años	25-29 años	30 años en más	Tonelaje to tal bruto
Reino Unido	29	30 (59)	17 (76)	13 (89)	7 (96)	3 (99)	1 (100)	21.530.264
Australia	20	26 (46)	30 (76)	11 (87)	2 (89)	5 (94)	6 (100)	726.999
Canadá	28	13 (41)	17 (58)	7 (65)	8 (73)	2 (75)	25 (100)	1.829.741
India	31	27 (58)	16 (74)	11 (85)	11 (96)	1 (97)	3 (100)	1.522.693
Otros países del Commonwealth	20	14 (34)	11 (45)	12 (57)	25 (82)	7 (89)	11 (100)	2.408.899
U.S.A.	8	6 (14)	6 (20)	4 (24)	68 (92)	2 (94)	6 (100)	21.527.349
Argentina	12	3 (15)	19 (34)	20 (54)	29 (83)	2 (85)	15 (100)	1.288.656
Bélgica	35	42 (77)	11 (88)	7 (95)	2 (97)	2 (99)	1 (100)	831.976
Brasil	21	20 (41)	15 (56)	13 (69)	14 (83)	2 (85)	15 (100)	1.252.968
China	7	16 (23)	9 (32)	4 (36)	39 (75)	6 (81)	19 (100)	551.143
Dinamarca	38	31 (69)	16 (85)	8 (93)	2 (95)	2 (97)	3 (100)	2.561.599
Finlandia	20	15 (35)	25 (60)	18 (78)	10 (88)	4 (92)	8 (100)	1.009.486
Francia	24	32 (56)	25 (81)	12 (93)	5 (98)	1 (99)	1 (100)	5.198.435
Alemania Oriental	30	39 (69)	14 (83)	11 (94)	1 (95)	5 (100)	0 (100)	591.106
Alemania Occidental	26	33 (59)	29 (88)	5 (93)	2 (95)	2 (97)	3 (100)	5.279.493
Grecia	17	26 (43)	9 (52)	7 (59)	30 (89)	5 (94)	6 (100)	7.137.244
Italia	27	25 (52)	17 (69)	6 (75)	15 (90)	3 (93)	7 (100)	5.701.342
Japón	42	31 (73)	15 (88)	5 (93)	3 (96)	2 (98)	2 (100)	11.971.157
Líbano	0	0 (0)	0 (0)	5 (5)	70 (75)	9 (84)	16 (100)	782.046
Liberia	28	33 (61)	15 (76)	6 (82)	17 (99)	1 (100)	0 (100)	17.539.462
Holanda	23	39 (62)	19 (81)	8 (89)	6 (95)	4 (99)	1 (100)	4.891.041
Noruega	43	30 (73)	16 (89)	6 (95)	3 (98)	1 (99)	1 (100)	15.641.498
Panamá	9	24 (33)	12 (45)	11 (56)	28 (84)	7 (91)	9 (100)	4.465.407
Polonia	35	25 (60)	5 (65)	5 (70)	21 (91)	5 (96)	4 (100)	1.039.966
Portugal	19	14 (33)	23 (56)	30 (86)	4 (90)	2 (92)	8 (100)	697.627
Rusia	50	25 (75)	9 (84)	1 (85)	5 (90)	1 (91)	9 (100)	8.237.847
España	26	26 (52)	9 (61)	7 (68)	5 (73)	1 (74)	26 (100)	2.132.002
Suecia	39	32 (71)	14 (85)	6 (91)	4 (95)	2 (97)	3 (100)	4.290.103
Taiwan	9	12 (21)	8 (29)	11 (40)	54 (94)	5 (99)	1 (100)	638.274
Turquía	16	10 (26)	14 (40)	8 (48)	28 (76)	7 (83)	17 (100)	671.681
Yugoslavia	22	23 (45)	8 (53)	12 (65)	27 (92)	3 (95)	5 (100)	990.846
Otros países	24	26 (50)	14 (64)	9 (73)	17 (90)	3 (93)	7 (100)	5.453.154
Mundial	27	26 (53)	14 (67)	7 (74)	19 (93)	2 (95)	5 (100)	160.391.504

DISTRIBUCION POR BANDERA DEL TONELAJE MUNDIAL - Extraído del Lloyd's Register  
Annual Report 1965

Julio	1961	1962	1963	1964
Tonelaje bruto mundial	135.915.958	139.979.813	145.863.463	152
	%	%	%	
Reino Unido	15.79	15.47	14.79	
Australia	0.44	0.41	0.38	
Canada Sea	0.41	0.38	0.36	
Canada Lakes	0.82	0.84	0.87	
India	0.70	0.72	0.83	
Otros países del Commonwealth	1.27	1.40	1.40	
British Commonwealth	Total 19.43	19.22	18.63	
U.S.A. Sea	16.04	15.01	14.33	
U.S.A. Lakes	1.80	1.61	1.53	
	Total 17.84	16.62	15.86	
Argentina	0.88	0.90	0.90	
Bélgica	0.52	0.53	0.49	
Brasil	0.88	0.86	0.84	
República China	0.35	0.37	0.34	
Denmark	1.70	1.71	1.66	
Finlandia	0.63	0.63	0.64	
Françia	3.77	3.69	3.58	
Alemania Oriental	0.17	0.22	0.31	
Alemania Occidental	3.51	3.52	3.46	
Grecia	4.00	4.67	4.86	
Italia	3.91	3.87	3.84	
Japón	5.85	6.34	6.84	
Líbano	0.40	0.54	0.62	
Liberia	8.04	7.55	7.81	
Holanda	3.61	3.69	3.58	
Noruega	8.85	8.94	9.37	
Panamá	2.98	2.75	2.67	
Polonia	0.55	0.62	0.64	
Portugal	0.50	0.48	0.46	
Rusia	2.99	3.35	3.73	
España	1.44	1.42	1.38	
Suecia	2.94	2.98	2.86	

Julio	1961	1962	1963
Tonelaje bruto mundial	135.915.958	139.979.813	145.863.463
	%	%	%
<hr/>			
Taiwan	0.27	0.35	0.35
Turquía	0.49	0.52	0.50
Yugoslavia	0.61	0.68	0.66
Otros Países	2.89	2.98	3.12

LA CONSTRUCCION NAVAL

La estadística del Lloyd's Register of Shipping correspondiente al cuarto trimestre de 1953, señala que a fines de diciembre había en el mundo, exceptuando la U.R.S.S., la República Popular China y Alemania Oriental 1.342 buques en construcción, con 8.401.931 TRB.

La distribución por países era la siguiente:

Japón	1.569.651 TRB
Gran Bretaña y N.Irlanda	1.421.455 "
Suecia	757.208 "
Alemania Occidental	685.991 "
Italia	685.643 "
Francia	518.124 "
Noruega 3	365.452 "
España	358.508 "
Norteamérica	334.519 "
Dinamarca	296.385 "
Polonia	281.253 "
Holanda	268.731 "
Yugoslavia	217.505 "
Finlandia	110.055 "
Bélgica	107.678 "

El resto de ellos tenía menos de 100.000 TRB en construcción. La distribución del tonelaje citado (excluyendo al de Polonia del que no se tenía datos), es el siguiente:

<u>TRB</u>	<u>Buques a vapor</u>	<u>Buques a motor</u>
Entre 10.000 y 15.000	21	65

<u>TRB</u>	<u>Buques a vapor</u>	<u>Buques a motor</u>
Entre 15.000 y 20.000	9	34
" 20.000 y 25.000	5	20
" 25.000 y 30.000	6	4
" 30.000 y 35.000	8	21
" 35.000 y 40.000	12	19
" 40.000 y 50.000	8	8
" 50.000 y 60.000	11	2
" 63.000	2	-

con un total de 96 buques a vapor (2.452.196 TRB) y 1.246 a motor (5.949.735 TRB).

En cuanto a las TRB empezadas, botadas y terminadas en los últimos años son las siguientes: (en miles)

	<u>1957</u>	<u>1959</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>
Empezadas	9.831	8.100	7.937	8.584	8.206
Botadas	8.502	8.746	7.940	8.374	8.538
Terminadas	8.117	8.696	8.057	8.182	9.028

Por naciones el Japón sigue en cabeza, ya que durante 1963 él sólo botó 2.367.000 TRB.

El desglose por países del tonelaje botado es el que a continuación se señala:

<u>Países</u>	<u>TRB botadas</u>	<u>Diferencia con 1962</u>	<u>% sobre el mundial</u>
Japón	2.367.353	+ 184.206	27,73
Alemania Occidental	970.579	- 39.119	11,37
Inglaterra y N.Irlanda	927.649	- 114.864	10,86
Suecia	887.738	+ 46.716	10,40

<u>Países</u>	<u>TRB botadas</u>	<u>Diferencia con 1962</u>	<u>% sobre el mundial</u>
Italia	492.176	+ 143.980	5,76
Francia	447.079	- 33.499	5.24
Holanda	377.026	- 41.468	4,42
Noruega	340.930	- 35.514	3,99
Dinamarca	322.953	+ 92.483	3,78
Estados Unidos	294.427	- 154.623	3,45
Yugoeslavia	264.416	+ 116.731	3,10
Polonia	185.448	- 3.964	2,17
España	174.796	+ 49.542	2,05

El resto de los países ha botado menos de 150.000 TRB.

La producción del año 1964 ha sido sobrepasada con exceso en 1965, al pasar las botaduras de 10.3 a 12.2 millones de TRB, y el tonelaje terminado de 9.7 a 11,8 millones de toneladas. Solamente en 1943 se excedió el nivel actual.

Lo que se destaca claramente es el creciente aumento de la producción desde 1962. Antes de esta fecha la producción anual estaba casi estabilizada en un 90 por 100 del nivel de tonelaje en construcción, y actualmente es de un 110 por 100, lo que también indica un estado floreciente del negocio, con un incremento rápido en los encargos y una disminución del tonelaje amarrado. También han disminuído las ventas para desguace. Esto sugiere que el nuevo tonelaje ha sido rápidamente absorbido por la expansión comercial, exceptuando el mercado de petroleros, donde solamente se ha podido mantener un equilibrio precario, dedicando el tonelaje sobrante al comercio de cereales. Sin embargo, se ha mantenido el equilibrio, y el análisis de la cartera de pedidos sugiere que esta situación será regulada gradualmente por un aumento considerable en la proporción de buques para carga seca a granel y una disminución consecuente en la proporción de petroleros.

Esto se trata con detalle más adelante.

El cuadro así presentado de un estado floreciente no debe ser aceptado basándose en el valor aparente de las cifras mundiales sin examinar los movimientos dentro de la estructura de la industria, los que están dominados, sin duda alguna, por el rendimiento prominente del Japón, que ha creado en todas partes problemas económicos graves.

Unos 40 países están dedicados a la construcción de buques, de los que 26 construyen casi todo para ellos mismos y no compiten en el mercado internacional de pedidos para exportar. Estos 26 países han contribuido en conjunto solamente en un 5 por 100 de la producción mundial. En el año 1965 Japón botó un 44 por 100 (5,4 millones de TRB) del total mundial, mientras que Suecia, el Reino Unido y Alemania Occidental botaron, en conjunto, el 27 por 100 (3,3 millones de toneladas). Otros 10 países, en los que la construcción naval es una industria importante, se repartieron el 24 por 100 restante (2,9 millones de toneladas). Su contribución individual varía desde 100.000 a 500.000 toneladas aproximadamente, y la competencia intensa para obtener pedidos ha ocasionado fluctuaciones considerables.

Pensando en el futuro, es digno de notarse que los países constructores principales tienen casi exactamente las mismas proporciones del total mundial de los pedidos no empezados todavía, como la tuvieron en la producción del año 1965: Japón 44 por 100, y Suecia, el Reino Unido y Alemania Occidental el 28 por 100, repartido en partes casi iguales.

Noruega, como en muchos años anteriores, ocupa el primer lugar como comprador en el mercado libre, con Liberia en segundo lugar. Noruega continúa la política de encargos a muchos países, pero principalmente a Japón y Suecia. Los pedidos para abanderar en Liberia, que antes se encargaban a varios países, se centran ahora en Japón con el 92 por 100 del tonelaje solicitado.

Las siguientes tablas indican para ambos tipos de buque la tendencia continua hacia mayores buques, y ésto es más pronunciado para los cargueros a granel en relación con las flotas existentes.

PETROLEROS

Tamaño TRB	Flota Existente	Buques pedidos
10.000 a 20.000	1.561	39
20.000 a 30.000	642	5
30.000 a 40.000	285	20
40.000 a 50.000	74	77
50.000 a 60.000	38	35
más de 60.000	13	42

CARGUEROS A GRANEL

Tamaño TRB	Flota Existente	Buques Pedidos
10.000 a 20.000	847	125
20.000 a 30.000	145	126
30.000 a 40.000	34	35
40.000 a 50.000	13	59
50.000 a 60.000	—	8
más de 60.000	—	3

Continúa la tendencia de encargar buques cada vez mayores. El mayor petrolero encargado hasta hoy día tiene 108.500 TRB y 205.000 TPM, y el mayor carguero a granel tiene 90.000 TRB y 104 TPM.

PLANEAMIENTO Y DESARROLLO: <sup>(17)</sup>

El Plan Nacional de Desarrollo (1965) en las consideraciones básicas del sector transporte manifiesta que "la inexistencia de un mecanismo de planificación coordinado impidió la programación de las inversiones en infraestructura de transporte con el criterio de la satisfacción de necesidades a largo plazo, por la prolongada vida útil de estas inversiones. Esa falta agravó la tendencia hacia la baja productividad media actual del capital de infraestructura y las nocivas repercusiones en el sistema económico". "Una deficiente planificación de la política naviera llevó a una baja participación en el transporte de cargas y pasajeros desde y hacia otros países lo que ha repercutido en mayores erogaciones de divisas por concepto de fletes, seguros, etc. con la consiguiente repercusión en la balanza de pagos".

"El transporte por agua ha mantenido un sostenido crecimiento. La pérdida de algunos tráficos y la ganancia de otros ha hecho que se modifique la estructura cualitativa".

"A partir de 1959 hasta 1963, la tasa de crecimiento para este medio se eleva a raíz del incremento del cabotaje marítimo de petróleo".

PROYECCIONES 1965/1969:

La demanda de transportes es derivada lo que requiere el previo conocimiento de los volúmenes de producción de bienes y su localización, puertos de exportación e importación. Esto hace necesario llevar el análisis a nivel regional. La proyección de los tráficos fluvial y marítimo puede hacerse con mayor facilidad en

razón de que los rubros de los tráficos no son numerosos. En la proyección del transporte de ultramar hay que considerar la variable que significa el grado de las naves de bandera argentina en dicho tráfico.

El cuadro estadístico nos informa qué ocurrió en el pasado en relación a cargas de importación y exportación, y en los porcentajes correlativos.

Las proyecciones del Plan Nacional, que comentamos se basan en el período corto en los movimientos del comercio exterior, calculadas para los distintos sectores económicos, alcanzando la participación al 24% superior al promedio de los últimos años, que osciló alrededor del 18%.

Los movimientos de exportación e importación por buques nacionales que prevé el Plan son los siguientes:

	1965	1969
Importación:	1.594.000 Tm.	2.730.000 Tm.
Exportación:	1.805.000 Tm.	3.092.000 Tm.

Los aumentos substanciales de exportación serán: cereales, forrajeras y subproductos de la agricultura.

En las importaciones se tenderá al incremento de productos semiterminadas y materias primas.

#### PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES:

El plan prevé una inversión de 441 millones de pesos de 1960. Las obras proyectadas tienen en cuenta los desarrollos

regionales y el mejoramiento de las instalaciones portuarias. Asimismo, se prevé destinar la suma de 41 millones de 1960 para trabajos de investigación de canales, mejoras de elementos para el dragado y construcción de dragas.

**SECTOR FLUVIAL:** (Inversiones calculadas en pesos de 1960)

En este sector se prevén construcciones en astilleros nacionales, de acuerdo al siguiente plan:

<b><u>Estado:</u></b>	a) 2 naves y 11 balsas	\$ 348 millones
	b) Reparación sistema de barcazas de empuje y remolcadores	\$ 91 millones
	c) Construcción de nuevas barcazas y remolcadores Río Paraguay	\$ 384 millones
<b><u>Privados:</u></b>	a) Construcción de buques	\$ 226 millones anual.
	b) Barcos areneros	\$ 38 millones anual.
<b><u>Estado y Privado :</u></b>	a) Sector industrial/minería	\$ 403 millones
	b) Sector energía/combustible	\$ 1024 millones

**SECTOR MARITIMO:**

**Estado:**

Carga seca: 2 buques	746 millones de \$ de 1960
2 buques	1112 " " " "
En proyecto	4491 " " " "
Buques transformados	269 " " " "
	<u>6618 millones de \$ de 1960</u>

**Privados:**

Carga general	2890 millones de \$ de 1960
Mineraleros	1191 " " " "

### POLITICA DE TRANSPORTES INTERNACIONALES:

El plan en el acápite de política comercial establece el paralelismo que debe existir con la política de comercio exterior "facilitando la exportación de productos nacionales o la importación desde las fuentes más convenientes y la obtención de un mayor ingreso por fletes".

En el tráfico regional deberá tenderse a la integración efectiva, considerando el aumento de los servicios a los países de nuestro continente y en el mundial deberá promover y prolongar líneas existentes creando nuevas que sean necesarias para el cumplimiento del objetivo comercial.

### MECANISMO INSTITUCIONAL DEL TRANSPORTE POR AGUA:

El plan manifiesta que el Consejo Nacional de la Marina Mercante debe coordinar la política naviera: tráfico marítimo y fluvial; puertos y vías navegables.

### POLITICA ADMINISTRATIVA DE LAS FLOTAS FLUVIALES Y MARITIMAS DEL ESTADO:

Las estructuras actuales de las ex-empresas F.A.N.F. y A.G.T.F. deben reorganizarse para permitir una mejor conducción en beneficio de los costos totales. En E.L.M.A. la aplicación de su nueva estructura permitirá una más eficiente realización como empresa.

### ADMINISTRACION PORTUARIA:

Se pide la centralización para evitar la dispersión de esfuerzos que puede producirse por la acción de organismos

independiente que actúan en la jurisdicción portuaria, a los efectos de elevar la productividad de la mano de obra portuaria y recomienda:

- a) Proponer el abandono de actividades comerciales a los sindicatos portuarios.
- b) Revisión de los reglamentos laborales.
- c) Reclasificación de tareas portuarias.
- d) Capacitación obrera.
- e) Vigencia del Decreto Nº 6676/63.

Por la ley 16964 del 4 de octubre de 1966 se instituyó el sistema nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo. Este sistema absorbió las funciones del Consejo Nacional de Desarrollo existente hasta entonces y el que pasó bajo su dependencia.

Entre las finalidades del Organismo se estatuyen las de determinar las políticas y estrategias directamente vinculadas con el desarrollo nacional y coordinar sus actividades con las del Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para la Seguridad; formular los planes nacionales de largo y mediano plazo; impartir las directivas a que debe ajustarse el sector público en lo relativo a la acción para el desarrollo y orientar las actividades privadas hacia el logro de los objetivos de desarrollo, etc. El sistema tiene en cuenta la adecuada participación del sector privado en la formulación de planes y programas; con respecto a este sector las disposiciones serán de carácter indicativo.

Los componentes del sistema son: el Presidente de la Nación, los Ministros del Poder Ejecutivo, los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, los Secretarios de Estado, los Gobernadores e Intendentes Municipales. Al Presidente compete la máxima responsabilidad y ejerce la presidencia del Conade.

Compete al Conade la formulación de la política y es trategia nacionales de largo plazo inherentes al desarrollo, sobre la base de los objetivos del Gobierno Nacional; integrar las políticas internas/<sup>externas</sup> económico-sociales y la defensa; evaluar planes, control de la gestión del sector público, etc.

INVERSIONES EN TRANSPORTE POR AGUA

(en millones de m.n. de 1960)

CONCEPTO	TOTALES 1965-1969			EQUIV. DOLARES CS 63
	MONEDA NACIONAL	MONEDA EXTRAN- JERA	TOTAL M.N.	
<b>PUERTOS</b>				
<u>Infraestructura portuaria:</u>				
OBRAS EN EJECUCION	441	---	441	
OBRAS EN PROYECTO	1.845	---	1.845	
<u>Reparaciones portuarias:</u>				
EN CONSTRUCCION				
EN PROYECTO	240	136	376	
Reparaciones	60	---	60	
<u>SUB-TOTAL PUERTOS</u>	<u>2.586</u>	<u>136</u>	<u>2.722</u>	<u>32.800</u>
<b>VIAS NAVEGABLES</b>				
<u>Estudios de factibilidad y Estudios:</u>				
EN EJECUCION	---	12	12	
EN PROYECTO	56	267	323	
<u>Plantales y Bases:</u>				
EN CONSTRUCCION	208	---	208	
EN PROYECTO	1.566	152	1.718	
Reparaciones de Plantales y Bases	1.311	---	1.311	
Amplias. y mejoras en dependencias	110	---	110	
<u>SUB-TOTAL VIAS NAVEGABLES</u>	<u>3.259</u>	<u>431</u>	<u>3.690</u>	<u>44.500</u>
<b>FLOTA FLUVIAL</b>				
<u>Estatal</u>				
<u>Reparaciones y Obras:</u>				
EN CONSTRUCCION	460	350	810	
EN PROYECTO	960	---	960	
PARCIAL ESTATAL	1.420	350	1.770	
<u>Privada</u>				
<u>Reparaciones:</u>				
FLOTA ARMADA	560	---	560	
DE CARGAS	760	---	760	
Reparaciones maderas, reparaciones etc.	192	---	192	
PARCIAL PRIVADA	1.320	---	1.320	
<u>SUB-TOTAL FLOTA FLUVIAL</u>	<u>2.740</u>	<u>350</u>	<u>3.090</u>	<u>37.200</u>
<b>FLOTA MARITIMA</b>				
<u>Estatal</u>				
<u>Reparaciones:</u>				
EN CONSTRUCCION	1.112	746	1.858	
EN PROYECTO	4.360	---	4.360	
PARCIAL ESTATAL	5.872	746	6.618	
<u>Privada</u>				
<u>Reparaciones:</u>				
EN PROYECTO GENERAL	---	2.890	2.890	
EN PROYECTO MARRAQUESH	---	1.191	1.191	
PARCIAL PRIVADA	---	4.081	4.081	
<u>SUB-TOTAL FLOTA MARITIMA</u>	<u>5.872</u>	<u>4.827</u>	<u>10.699</u>	<u>128.900</u>

**INVERSIONES REALES EN OBRAS PORTUARIAS Y NAVES COMITADAS EN OTROS SECTORES**

**SECTOR ENERGIA**

OBRAS PORTUARIAS EN PROYECTO	395	---	395	
<b>Total:</b>				
NAVES EN CONSTRUCCION	44	460	500	
NAVES EN PROYECTO	2.252	---	2.252	
<b>Nivelado:</b>				
NAVES EN PROYECTO	---	1.240	1.240	
<b>TOTAL SECTOR ENERGIA</b>	<b>2.697</b>	<b>1.700</b>	<b>4.397</b>	<b>53.000</b>

**SECTOR SIDERURGIA**

<b>Nivelado:</b>				
OBRAS PORTUARIAS EN PROYECTO	362	375	737	
NAVES EN PROYECTO	403	---	403	
<b>TOTAL SECTOR SIDERURGIA</b>	<b>765</b>	<b>375</b>	<b>1.140</b>	<b>13.700</b>

SISTEMA PORTUARIO: <sup>(18)</sup>

Los puertos argentinos plantean un grave interrogante a la navegación fluvial y marítima, y ello es debido a que adolecen de fallas de origen técnico estructural que dificultan la navegación.

Es difícil disponer de calados superiores a los 30 pies lo cual se logra con ingentes sacrificios en los puertos de Buenos Aires y de Bahía Blanca, pero Rosario, Necochea, Mar del Plata, Puerto Galván, Villa Constitución, Bajada Grande, Santa Fe, Ramallo, Zárate, etc. quedaron relevados a una categoría inferior. En consecuencia en estos últimos puertos los buques cargan parcialmente los productos de exportación y deben completar en otros puertos con los consiguientes recargos de costos y de tiempo perdido.

El primer problema técnico portuario proviene del dragado, en especial en el Río de la Plata, por donde se opera el 90% de la importación y el 70% de la exportación; además, beneficiando la obra a toda la navegación del Río Paraná. Los problemas de los inconvenientes en los puertos provienen también de las instalaciones inadecuadas que no permiten un funcionamiento eficiente que esté de acuerdo con el máximo de la capacidad de trabajo para los movimientos de mercaderías que se manipulan por ellos.

Una tercera categoría de inconvenientes se motivan en los conflictos gremiales cuya incidencia se manifiesta en la eficiencia de mano de obra para las operaciones de carga y descarga.

Un cálculo estimativo del promedio de permanencia de los

buques, por ejemplo, en el Puerto de Buenos Aires que es de 8 días; en el puerto de Amberes, el promedio de permanencia de los mismos barcos es de 1 día y medio.

En consecuencia los puertos argentinos se han convertido en puertos encarecidos por su estructura deficiente.

Ricardo M. Ortiz, en su libro "Valor Económico de los Puertos Argentinos"<sup>(19)</sup>, haciendo la síntesis histórica de nuestro sistema portuario llega a la conclusión de que ha faltado método, que las tarifas han sido arbitrarias, que los regímenes han sido múltiples, el utilaje portuario diverso, los accesos difíciles e ineficientes en muchos casos. "Si nuestro sistema portuario hubiese experimentado un desarrollo armónico y simultáneo con el de los parciales sectores de su "hinterland", la amplitud de éste habría sido, desde luego, extraordinariamente más vasta, la distribución de los medios de transporte interno habría adquirido una densidad adecuada a la extensión de aquél, y su trabajo habría sido susceptible de conveniente ordenamiento". Estas ideas escritas hace un cuarto de siglo, poniendo de manifiesto las deficiencias de todo orden de nuestro sistema portuario, son de vigencia en la actualidad. Del punto de vista físico la deficiencia empieza en los canales de acceso a los puertos. Los gastos de mantenimiento del dragado son cuantiosos. Aún con el dragado se limitan las posibilidades de los tamaños de los buques; en el caso de los buques-tanques de gran tamaño, deben transbordar su carga (alije) a buques menores, y ello incide en el costo operativo.

Los buques no penetran en nuestro sistema fluvial con la intensidad necesaria para captar las cargas de las zonas naturales de influencia ni tampoco se extienden sobre la costa atlántica por la misma razón de las dificultades de acceso.

El valor comercial de los puertos es proporcional al tonelaje de buques que pueden arrimar a sus muelles. El tonelaje aumenta en función al calado disponible.

La centralización en el puerto de Buenos Aires de todo el movimiento marítimo se dice que es una consecuencia de la concentración fabril en el gran Buenos Aires, razón que unida a otras circunstancias de distorsión (la red ferrocarrilera) limitan la órbita de los puertos interiores o los puertos situados en la costa marítima.

La política económica debe lograr la movilización de las distintas zonas del país tratando de descentralizar la concentración en el gran Buenos Aires. Al descentralizar la economía y planear las vías de circulación hacia los puertos de su zona de influencia éstos deben encontrarse en condiciones legales y con posibilidades económicas de autarquía supervisada por el Estado, por medio de una administración general de puertos, quién deberá ocuparse de las obras de canalización, dragado, policía portuaria, etc.

La modernización de los puertos del interior debe permitir el arribo de buques que actualmente sus itinerarios terminales se fijan en el puerto de Buenos Aires. Las zonas de influencia y el planeamiento de su circulación hacia el puerto natural debe

comprender el estudio de tarifas de transporte ferroviario y automotor que no sean prohibitivas o causen estrangulamiento para dichas zonas económicas.

Finalmente el reequipamiento de los puertos con mecanismos especiales para el manipuleo de las mercaderías y una mayor eficiencia funcional del utilaje portuario, unido a técnicas modernas permitirán aumentar la productividad del trabajo.

Económicamente en el rendimiento de los puertos influyen estos defectos de calado. Cuando comienza la afluencia de granos a los lugares de embarque es el momento en que se hace notable la falta de calado. En algunos casos en Puerto Quequén se registran profundidades de 22 pies, y ello obliga al buque a completar su embarque en otros puertos, lo que ocasiona el recargo de flete consiguiente. En Santa Fe, por la falta de profundidad a veces no llegan los buques de ultramar, lo que como se dijo hace necesario enviar los granos de su "hinterland", por lanchas a otros puertos.

Hay casos frecuentes de varaduras en el Puerto de Rosario, puerto que debería calar 24 pies. Estas varaduras obligan a alijar la carga lo que ocasiona dobles gastos de jornales por estiba y desestiba.

Estos defectos de facilidad de acceso al puerto, gravitan en sentido negativo sobre nuestros medios de transporte de río y mar, los que deben encarecer sus fletes como es el caso de los buques mayores para soportar el costo antieconómico.

Las Entidades marítimas han hecho observaciones sobre el déficit de dragado en los puertos argentinos de exportación. Los armadores se retraen en enviar sus buques a puertos donde la seguridad para la navegación es dudosa.

Ha preocupado a los estudiosos y hombres que trabajan en el bienestar del país, el problema de la obstrucción de los canales del Río de la Plata por las aguas del aluvión que recibe del Río Paraná, lo que dificulta la navegación y requiere una permanente labor de dragado, que de no realizarla podrían llegarse a cegar nuestro puertos. El aumentar por la técnica moderna el tonelaje y calado de los buques de 50.000 toneladas para carga seca, y 100.000 toneladas para petroleros, imposibilita el acceso, la utilización de los navíos modernos. Se ha estimado en 60 millones de dólares por año el sobreflete que soporta la República Argentina, por la insuficiencia de profundidad en los canales de acceso.

Nuestro país que tiene un brillante litoral fluvial y marítimo se halla en condiciones físicas inferiores por el permanente trabajo de las aguas y corrientes.

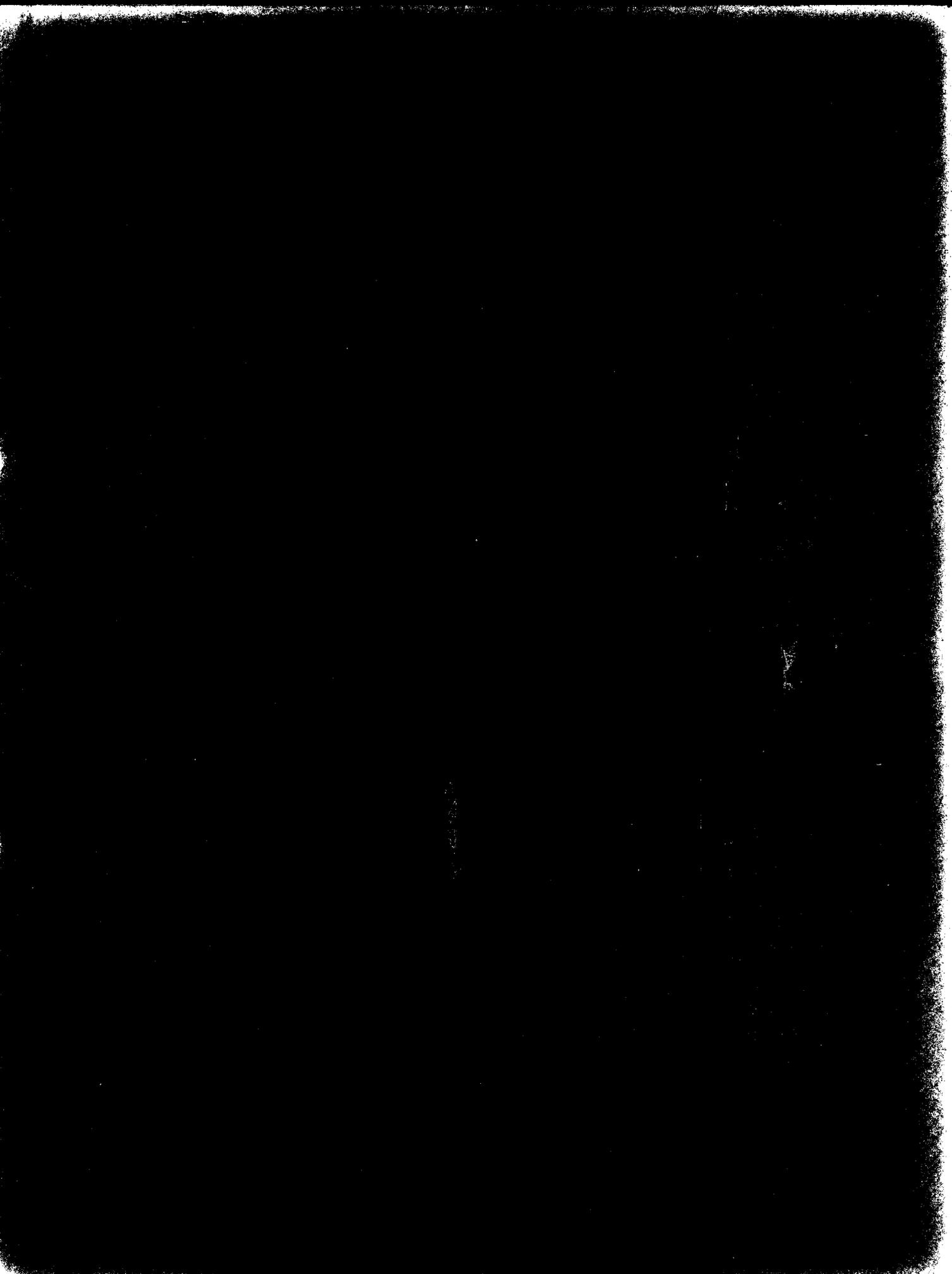
La labor de dragado de los canales es tan importante que de ella depende la economía exterior de la Nación. El botar dragas modernas es el plan perentorio que debe encararse y realizarse para solucionar el problema del déficit crónico de las labores de profundización y conservación de ríos y canales.

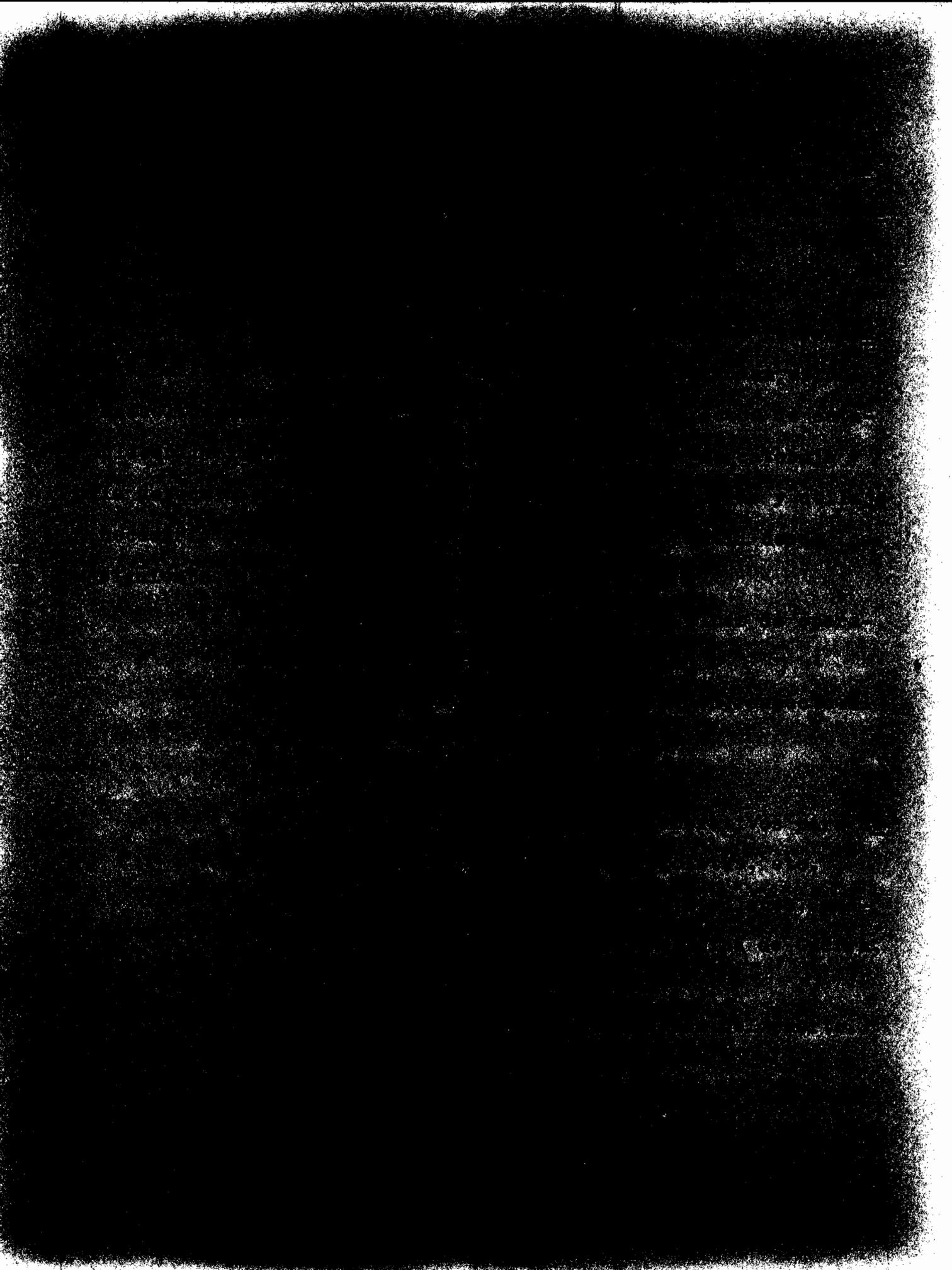


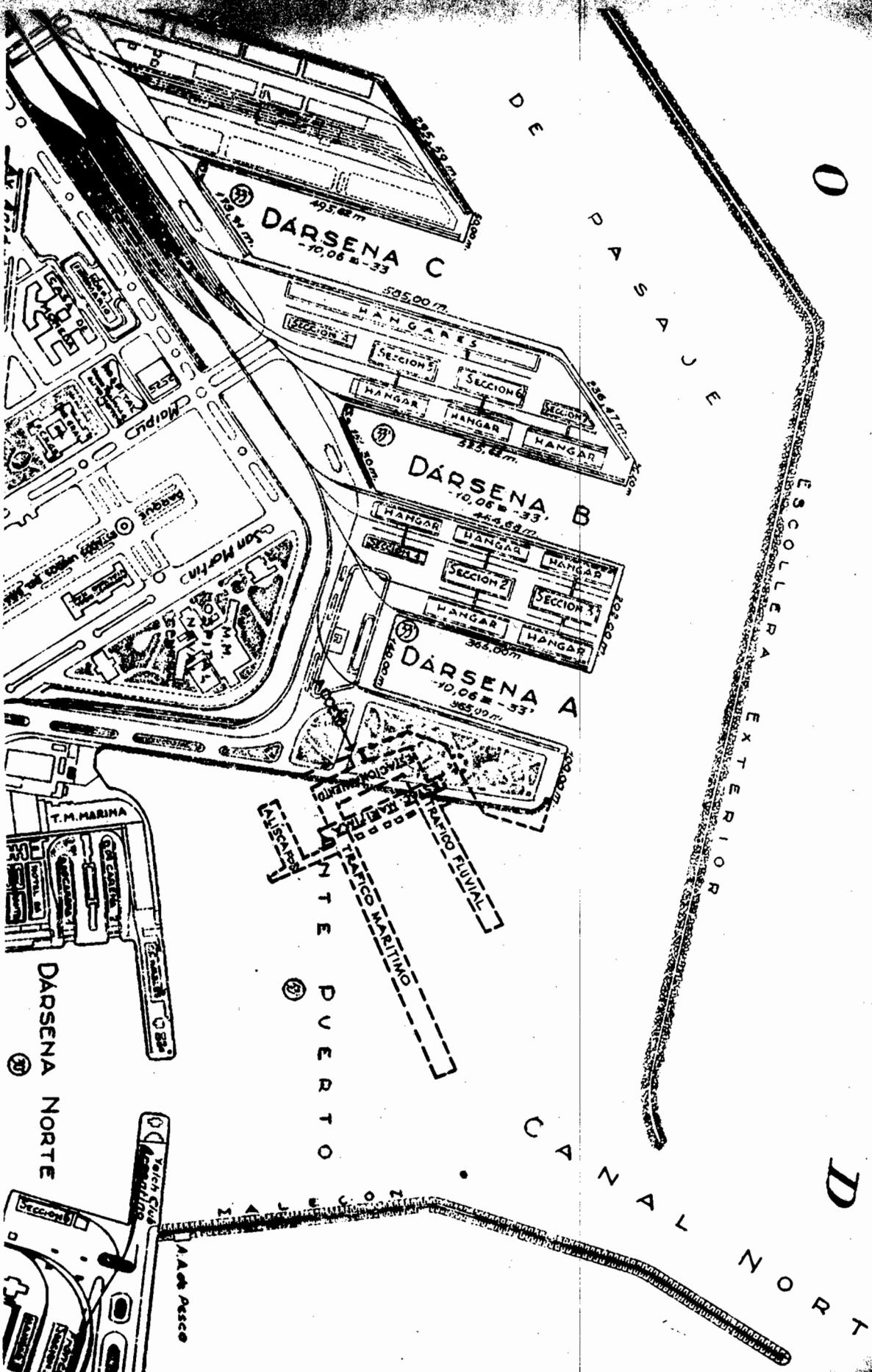
[Illegible text due to heavy noise and low contrast. The text appears to be organized into several lines or paragraphs.]

[Illegible text due to heavy noise and low contrast. This section appears to be a distinct block of text.]

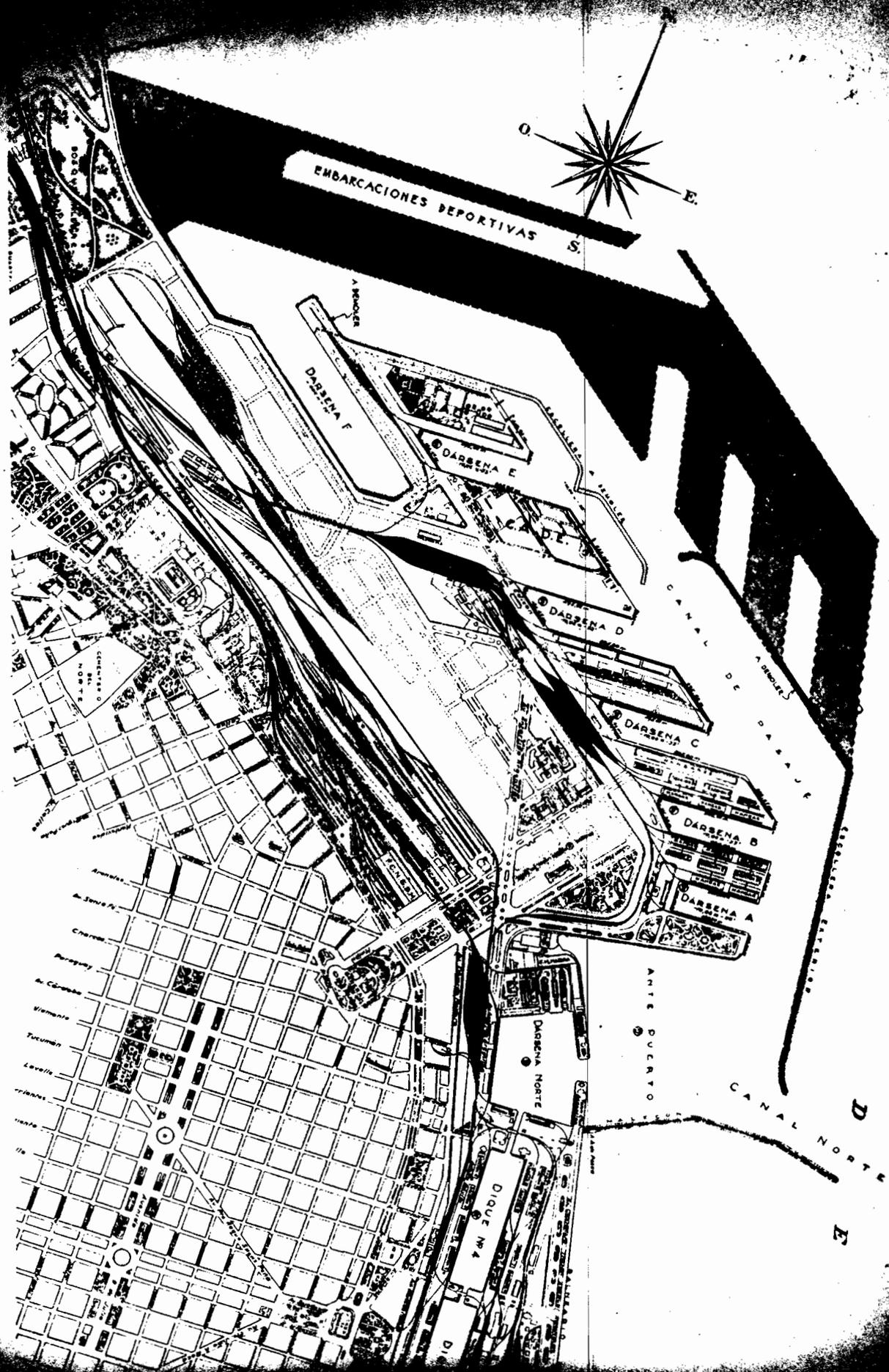
[Illegible text due to heavy noise and low contrast. This section contains the bottom-most text on the page.]













Desde principios de este siglo se fueron presentando problemas para el diligenciamiento de la administración de los servicios del Puerto de Buenos Aires, <sup>(21)</sup> el que, dada su magnitud e importancia económica, era necesario una organización racional para la agilización de los volúmenes de importación y exportación a que sirve el puerto metropolitano.

Para hallarles solución se acudió a la asistencia técnica de asesores extranjeros especialistas en materia portuaria.

Fue así que se invitó a un ingeniero del Puerto de Amberes, F. Kinart, quien en 1906 presentó un informe y hoy se entiende ver su influencia en el ordenamiento del trabajo portuario que en 1960 se presentó por Decreto N° 6284 del Poder Ejecutivo.

En 1931 otro ingeniero europeo, G.P. Nijhoff, estudió de nuevo la cuestión y confirmó los puntos tratados por Kinart pero apoyando la coexistencia de depósitos, almacenes e industrias de capital privado dentro del mismo puerto.

El estudio que efectuó Kinart se reflejó en la Ley N° 8389 de 1912, creando una sola autoridad portuaria, pero en 1918 no se votaron partidos para su mantenimiento, lo que causó su supresión.

En 1934 se creó la Comisión de Organización de la Marina Mercante que en 1937 presentó su "anteproyecto de ley orgánica de administración del Puerto de Buenos Aires". En sus fundamentos expresaba que era necesaria "la contribución de los usuarios para limitar las tasas al gasto real de las prestaciones,....., a cuyo efecto es necesario que los usuarios tengan representación en la Administración".

Posteriormente por Ley 12964 se creó la Administración de Aduanas y Puertos de la Nación dependientes del Ministerio de Hacienda. Esta Ley daba predominio a la Aduana con su función fiscal sobre los costos eficientes que debían regir la operatoria del puerto.

En 1947 se decretó la intervención del Organismo y luego en base a la experiencia se transfirió la administración portuaria al Ministerio de Transporte.

El Decreto 8803 creó la Dirección Nacional de Puertos con jurisdicción sobre los puertos nacionales.

En 1956 se creó la Administración General de Puertos para separar la función fiscal de la comercial y entender en la parte técnico-comercial de la administración portuaria. Este organismo funcionaba con 4 consejos:

- 1) Administrativo
- 2) Asesor Estatal
- 3) Ejecutivo Estatal
- 4) Junta Consultiva

Esta última se integraba por representantes de las entidades privadas vinculadas al comercio exportador e importador y a la navegación comercial.

Pero la orientación de la política naviera correspondía a la Dirección Nacional de la Marina Mercante y Puertos <sup>en</sup> cuyo decreto de 1958 confirmó expresamente diciendo que este Organismo "será responsable de la orientación, fomento, fiscalización y regulación de la Política Nacional en esta materia".

En 1960 el Poder Ejecutivo por decreto 668/60 creó una Comisión de Estudio, la cual redactó un reglamento de trabajo puesto en vigencia por el Decreto 6284.

En 1962 existían en el Congreso Nacional varios proyectos con respecto al problema portuario por los que se daba participación a los Sindicatos Obreros en el Consejo de Administración, se propiciaba la autonomía portuaria, se proyectaba la provincialización de los puertos exportadores de Rosario, Santa Fé, Quequén, Bahía Blanca, etc.

PUERTO DE BUENOS AIRES (22)

SECRETARIA DE TRANSPORTES	1° Dirección Nac. de la <u>Mar</u> ina Mercante y Puertos. 2° Administración General de Puertos-Puerto Buenos Aires. 3° Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino.	Organó de la Política Marítima Portuaria del Gobierno. Empresa del Estado-Autoridad <u>U</u> nica en todos los Puertos del País. Servicios ferroviarios.
SECRETARIA DE HACIENDA	Dirección Nac. de Aduana.	Controles Fiscales.
SECRETARIA DE MARINA	Prefectura Nacional Marítima	Policía de la Navegación-Practica je-Amarres-Policía del Trabajo.
MINISTERIO DE ASISTENCIA SOCIAL Y SALUD PUBLICA	Departamento de Sanidad Marítima y Fluvial.	Sanidad Marítima.
SECRETARIA DE AGRICULTURA	Dirección de Contralor Sanitario-JUNTA NAC. DE GRANOS	Certifica. del estado de las mer caderías. Concesión silos.
MINISTERIO DEL INTERIOR	Dirección Nacional de Migra ciones.	Contralor pasajeros
MINISTERIO DE TRABAJO Y PRE VISION	( 1° Paritarias. ( 2° Comisión de Aplicación.	Convenios laborales. Contralores sobre los mismos.
USUARIOS ULTRAMAR	( 1° Armadores extranj.y/o sus agentes. ( 2° Despachantes, marítimos de Ultramar. ( 3° Contratistas de estibaje : ( 4° Flotas Estatales - (5° Armadores Nac.	Centro de Naveg. Transatlántica. Centro de Despachantes Marítimos Centro de Emp. de Estibaje. En lo laboral se unen en "Centro Coord. de Act. Portuarias." : E.L.M.A. - Y.P.F. - Y.C.F. - TRANS PORTES NAVALES/ - Centro Marítimo de Armadores Arg.

FLUVIAL	(1° Armadores nacionales ( ( (2° Flotas Fluviales Estatales (3° Agentes y Contrat. Troperos	Federación Arg. de Ent. Navieras Centro Coordinador de Act. Portuarias Fluviales. F.A.N.F. - A.G.T.F. - Y P F. Centro Coord. de Activ. Port. Fluv.
CONSESIONARIOS	Industrias, Barracas, Cabeceras y silos arena.	No tienen organismo representativo específico. (está en formación).
CARGADORES Y CONSIGNATARIOS	Cámara Arg. Paraguaya de Productos de Extracto de Quebracho Cámara de Importad. y Exportadores.	CAMARA ARG. DE COMERCIO.
INTERSINDICAL	(1° S.U.P.A. (estibadores) (2° Sindicato Capataces. (3° Sindicato Apuntadores y Encargados. 4° Unión Ferroviaria (Guincheros fiscales y peones depósito) 5° Sindicato Guincheros (guincheros privados)	

La segunda conferencia Interamericana portuaria realizada en Mar del Plata en 1963, recomendó los "Métodos para aumentar la eficiencia de los puertos". Entre ellos se resolvió recomendar "a los gobiernos de los Estados Americanos que como una manera de posibilitar una rebaja del costo del manejo de la carga se divulgase la utilización de "pellets" y "containers" y se los liberase de derechos arancelarios y otorgasen las mayores facilidades tarifarias en los servicios portuarios."

Uno de los temas tratados fué el relativo a la "Autonomía de los Sistemas Portuarios" destacando que los puertos mas importantes del mundo están organizados siguiendo el criterio de autonomía empresarial.

Reordenamiento del Trabajo Portuario.

Por encargo del decreto del Poder Ejecutivo del año 1960 que lleva el N°688/60,

la Dirección Nacional de la Marina Mercante y Puertos elaboró un "Ante-proyecto de Creación de las Comisiones Cordinadoras de Trabajo Portuario".

El proyecto se propone las siguientes finalidades:

- a) Coordinar las tareas de las reparticiones estatales.
- b) Armonizar los servicios que prestan los particulares.
- c) Regular, tecnificar y mecanizar las operaciones portuarias.

Las Comisiones Coordinadoras estarán integradas por un Director Ejecutivo lo cal, funcionarios del Puerto, Aduana, Prefectura Nacional Marítima, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Representantes Patronales y obreros.

El proyecto prevé la adopción de un Reglamento de Trabajo e instituye el Tribunal Tripartito Portuario.

Referente al personal de estiba el proyecto trata:

- a) Personal regular y ocasional que realiza las operaciones de carga.
- b) Centros de distribución del Personal de estiba que realizará la contratación del mismo con exclusión del empresario para contratar directamente.
- c) Caja del Personal de Estiba para abonar los jornales no trabajados y pago de aguinaldos y vacaciones.
- d) Fondo de la Caja constituido por los aportes de las Empresas de Estibajes.

En vista del informe presentado , el Poder Ejecutivo por Decreto 6284 del 3/6/1960 reglamentó el funcionamiento del Trabajo Portuario en el Puerto de Buenos Aires, especificando las actividades de los estibadores; de los capataces, apuntadores y encargados; clasificando las tareas insalubres; retribución del personal, horarios de trabajo, etc.--

El Decreto Ley 6676 del 9-8-1963 creó las Comisiones Coordinadas de los Puer-tos Nacionales. En los considerandos del decreto se expresa la inquietud que la distorsión del manejo de la actividad portuaria causaba a los intereses na-

cionales por falta de una autoridad única portuaria de aplicación de las normas legales. Asimismo menciona las resoluciones de la Conferencia portuaria Interamericana de Mar del Plata relativas a los métodos y Autonomía de los sistemas portuarios.

Su artículo 1° establece que en la jurisdicción de los puertos nacionales la coordinación de las tareas de las reparticiones estatales, la armonización de los servicios que prestan los particulares, la regulación, la promoción de la tecnificación y mecanización, la solución de los conflictos laborales y el ejercicio de la política del trabajo portuario, estarán a cargo de sendas comisiones coordinadoras presididas por un Director Ejecutivo, que integrarán la Administración General de Puertos.

El artículo 2° trata de la composición de cada comisión coordinadora la cual estará constituida por: el Director-Ejecutivo local, el Administrador del Puerto, el Prefecto del Puerto, el Administrador de la Aduana del Puerto, un funcionario designado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, dos representantes de las organizaciones patronales y dos representantes de las organizaciones obreras.

El artículo 3° establece que en el puerto de Buenos Aires el Director-Ejecutivo será el Sub-administrador General de Puertos; en los demás puertos será designado por el Poder Ejecutivo, a propuesta del Administrador General de Puertos.

El artículo 4° trata de las funciones de la Comisión Coordinadora:

- a) Funcionamiento de los servicios portuarios proponiendo normas, reglamentos etc. necesarias para la economicidad y seguridad de las operaciones.
- b) Mantener un reglamento de trabajo para las operaciones de carga y/o descarga y/o movimiento de mercaderías.
- c) Supervisar el funcionamiento del Tribunal Tripartito.

- d) Ejercer la policía del trabajo en jurisdicción portuaria.
- e) Organizar y dirigir el Registro de Empresas de Estiba
- f) Organizar y administrar la Caja del Personal de Estiba.

El artículo 5° trata de las funciones del Director-Ejecutivo:

- a) Hacer cumplir las resoluciones de la Comisión Coordinadora
- b) Supervisar el funcionamiento de los Servicios portuarios.
- c) Ejercer la dirección y administración de los organismos que dependen de la comisión coordinadora.

Los artículos siguientes tratan del Reglamento de Trabajo, del Tribunal Tripartito, del ejercicio de la Policía del Trabajo; del Registro de Empresas de Estibaje, registro del Personal de Estiba, Centro de Distribución del Personal de Estiba, Caja del Personal de Estiba.

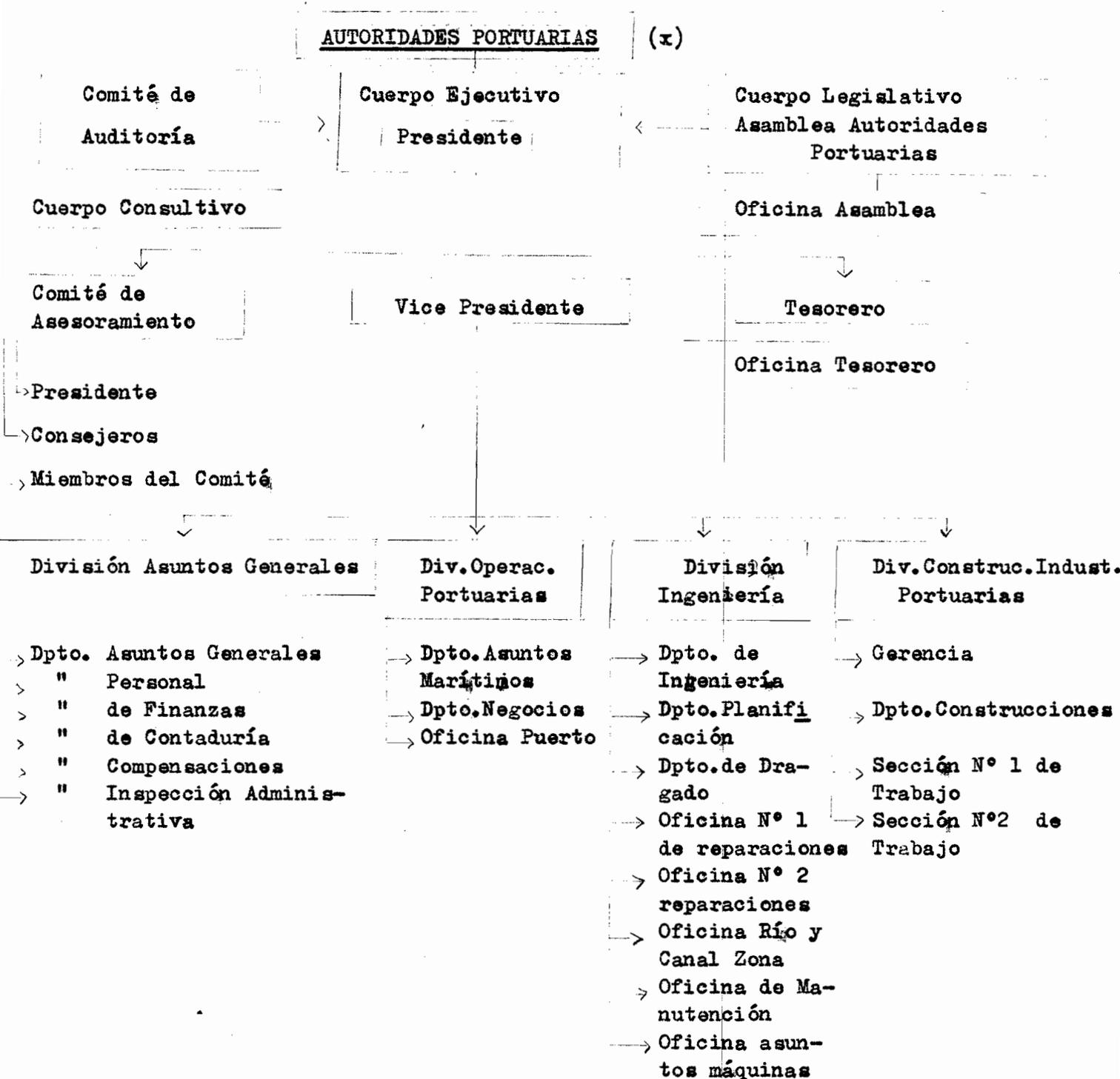
Este decreto ley 6676 sufrió largas tramitaciones para lograr su reglamentación y a este respecto merecen citarse el Anteproyecto de Reglamentación del Decreto Ley 6676 elaborado por la secretaría de la Comisión Coordinadora del Puerto de Buenos Aires y el Proyecto de Reglamentación del Decreto-ley 6676/63 preparado por el Director Gral. de Puertos, Capitán de Fragata Ingeniero J.J. Martinez, ambos de fines de 1965.

Finalmente el 17 de Octubre de 1966 por leyes 16971 y 16972 llamadas de Puertos Nacionales se creó por la primera, la Autoridad Portuaria única que estará a cargo de un Capitán de Puerto designado por el Poder Ejecutivo a propuesta de la Secretaría de Estado de Transporte. Por la segunda ley se determina la habilitación permanente de las instalaciones portuarias. Normas de trabajo y actualización del Registro del Personal de Estiba.

Por decreto N° 2729 de misma fecha se reglamentaron las operaciones de cargas en el Puerto de Buenos Aires, sustituyendo 19 artículos del Reglamento aprobado por el Decreto N° 6284/60 cuya síntesis hemos visto.

Posteriormente en 18 de Noviembre de 1966, por Decreto del Poder Ejecutivo N°

3457/66 se extendió a los puertos nacionales el régimen de horarios y retribuciones vigentes en el Puerto de Buenos Aires para las operaciones de carga y descarga.



(x) Administración del Pto. de Nagoya organizada en el año 1951 en:

3 Divisiones del cuerpo ejecutivo:

- a) Gerencia de muelles, amarre, depósitos, remolques, operaciones portuarias concernientes a División Operaciones Portuarias. b) Planificación del desenvolvimiento portuario y construcciones y mejoras por División Ingeniería y c) La creación de nuevas construcciones portuarias por la Div. Construcciones.

ALALC: <sup>(23)</sup>

TRATADO DE MONTEVIDEO (1960) - TRANSPORTES MARITIMOS:

El Tratado pone su atención en la desgravación arancelaria para facilitar un comercio mayor entre los Estados Contratantes. La Asociación ha logrado la reunión de expertos marítimos, a los que se encarga de elaborar las informaciones básicas, relativas a los medios de transporte. Se resuelve el funcionamiento de un grupo de expertos con la finalidad de estudiar el incremento del tráfico marítimo y fluvial que absorbe el 95% del tráfico zonal.

Desde la firma del Tratado de Montevideo ha sido preocupación de los armadores nacionales el encaje de la marina mercante dentro del cuadro de la Asociación Latinoamericana.

Decía el Centro Marítimo de Armadores, que los países signatarios "son insulares en cuanto al tráfico en sí y que el movimiento de mercaderías por la vía marítima configura importantes cifras".

Son producto de las inquietudes las siguientes proposiciones:

- 1) La eliminación de ciertas tasas y recargos tales como las visas consulares, impuestos sobre los fletes en carácter de aportes para previsión social y/o para fomento de las marinas locales;
- 2) El acuerdo de un tratamiento común en cuanto a las facilidades y precios para el abastecimiento de combustibles líquidos;
- 3) La nivelación de sistemas y valores preferenciales para los derechos de practicaje, faros, balizas, sanidad, puerto, muelles y otros anexos;
- 4) La consideración de un régimen especial para el cabotaje internacional, de manera de atenuar o eliminar requisitos que son

- más bien de aplicación de tráfico de ultramar;
- 5) Un tratamiento aduanero de carácter urgente y no afecto a tasas, impuestos o derechos sobre materiales y/o elementos locales o extranjeros requeridos por las naves para su armamento y conservación;
  - 6) La eliminación de garantías o cauciones relativas a pasajeros clandestinos y/o desertores, reemplazándolas por un sistema de facilidades mutuas para la reconducción de los mismos o aún de su aceptación como residentes permanentes o temporarios;
  - 7) La uniformación de las reglamentaciones aduaneras y portuarias de manera de facilitar al máximo la carga y desde carga de las naves mediante la simplificación de los requisitos actualmente en vigor; y
  - 8) El funcionamiento de un organismo asesor, del Comité de Comercio y Pagos, en cuanto a los transportes marítimos con participación plena y activa de los armadores privados.

POLITICA ECONOMICA ARGENTINA E INTEGRACION REGIONAL.

El Transporte de cabotaje marítimo y de ultramar: Los adelantos tecnológicos en el medio de los transportes en general, y de los transportes marítimos en particular, han permitido superar las distancias e intercomunicar los espacios geográficos, reuniendo económicamente a naciones de diversa idiosincrasia, pero con anhelos comunes de supervivencia y bienestar en un orden de cooperación y coordinación de buena vecindad.

Diversos trabajos que la secretaría de la CEPAL hizo entre 1953 y 1959 demostraron hasta que punto es importante el transporte marítimo en el comercio interregional. Contribuyeron a definir además, los problemas, cuya solución contribuiría al mejoramiento de las condiciones del tráfico de carga, así como a la rebaja de los costos de operación de las naves y, por consiguiente, de los fletes respectivos.

Las informaciones proporcionadas por empresas navieras en ocasión de las dos reuniones del Grupo de Trabajo de Expertos en Transporte de la ALALC, que se realizaron en Montevideo en agosto de 1960 y julio de 1962, confirmaron que subsisten las características y problemas definidos en los trabajos de la CEPAL. El transporte marítimo sigue siendo el medio predominante de acarreo de mercaderías dentro de la región, pues más del 90% del tráfico intrarregional continúa haciéndose por mar. Las causas de ello son conocidas; el comercio interlatinoamericano es predominantemente periférico, las distancias entre países de la región suelen ser grandes y los otros medios de transporte son con frecuencia escasos y antieconómicos.

En relación con todo ello, los fletes marítimos -cuyo precio es -de alrededor de 12,5% del valor CIF de las mercaderías que se transan dentro de la Zona, y de alrededor del 15% de su valor FOB- son muy elevados. Ningún producto del intercambio infrazonal representa un movimiento de valores más alto que el originado por los Fletes.

Por otra parte, el precio del transporte marítimo se mantiene a niveles relativos superiores al del transporte entre los puertos de América latina y los de otras regiones por diversos factores que no han sido posibles de superar. Entre ellos está el notorio desequilibrio de cargas en los tráficos, las deficientes condiciones de los puertos y de la organización de los servicios portuarios, el exceso de documentación y de tramitaciones que recaen sobre la operación naviera y ciertos gravámenes que pesan sobre los fletes.

Frente a estas características adversas, apareció un factor favorable; las marinas mercantes de los países de América latina han sido renovadas en considerable medida durante los últimos años, aunque no se ha podido aumentar sus efectivos a flote en la proporción necesaria para alcanzar una participación substancial en el acarreo de la carga que intercambian sus países.

Aunque no hay cifras recientes acerca de esta participación, las obtenidas respecto de algunos países son suficientemente representativas de la escasa proporción en que las naves de banderas latinoamericanas intervienen en el transporte de su propia carga de intercambio, el cual principalmente se hace por

barcos de fuera de la región.

Así, el 71,9% de la carga del comercio exterior total de la Argentina en 1961 fue transportada bajo pabellón extrarregional, proporción aproximadamente igual a la de Chile (83,8%) en el mismo período.

No sucede lo mismo en el comercio intrazonal. Los dos países nombrados intervienen con sus propias naves prácticamente en la mitad del transporte. En efecto, durante 1961 la Argentina en barcos de su bandera movió el 52,4% de la carga en su intercambio intrazonal y Chile el 46%. La importancia de tales participaciones puede atribuirse a incentivos puestos en juego por ambas naciones en favor de su marina mercante.

Uno de los factores que más influye -aparte las deficientes condiciones de sus puertos- en hacer comparativamente alto el costo del transporte marítimo intrarregional, es el reducido grado de utilización de bodegas, por lo menos en una de las dos direcciones de cada tráfico.

El desequilibrio en el volumen de la carga movilizada en uno y otro sentido resulta mayor entre los puertos del Pacífico y los del Atlántico de Sudamérica. En esos recorridos, el desequilibrio llegó en 1961 al 72,5% en el intercambio Chile-Brasil, y al 81,7% en el intercambio Perú-Argentina. Se trata de una tendencia antigua y persistente, cuyas causas ya analizó la secretaría de la CEPAL.

Desde la terminación de la última guerra mundial, varios países de América latina han adoptado medidas destinadas a hacer efectiva en favor de su bandera la reserva del transporte de una proporción de la carga de su comercio exterior, por las causas que ya se han señalado, y como parte de políticas de estímulo al

desarrollo de las marinas mercantes. Estas políticas responden a convicciones manifestadas una y otra vez por los correspondientes gobiernos. Al respecto, es de recordar que un informe del Consejo Interamericano Económico y Social (CIES) decía que "para lograr la estabilidad de sus flotas, estos países consideran indispensable participar, en creciente porcentaje, en el movimiento de la carga de su comercio exterior, hasta llegar al 50% de ella", y agrega que, además de fortalecer el balance de pagos de las naciones que la apliquen, "una de las consecuencias que tendría en el futuro la adopción de la política del 50% en el transporte, sería la desaparición de la que podría llamarse el comercio in directo de fletes, es decir, la carga llevada por buques extranjeros entre puertos distintos al de la nacionalidad del buque".

Las políticas mencionadas se tradujeron en disposiciones legales. La Argentina, por ley 6087 de 1948, estableció que toda la exportación de carga en entidades oficiales o semioficiales se haría bajo pabellón nacional, y que el transporte de las importaciones, aparte de contratarse de acuerdo con la cláusula FOB, se efectuaría en nave nacional, excepto para los países con los cuales haya convenios comerciales sobre transportes de la carga por partes iguales. Además, la Argentina ha seguido el criterio de incluir en los convenios bilaterales de comercio la cláusula de reserva del 50% del intercambio para las naves de ca da bandera o de la prioridad para el transporte por partes iguales en cada sentido, en buques argentinos y del otro país signatario.

El Brasil, por ley 3381 de 1958, fijó ciertas directivas

básicas en materia de política naviera, y por decreto 47224 del 13/11/59, dispuso que la comisión de Marina Mercante planificará la participación de la flota mercante brasileña en las líneas internacionales de navegación y que "el transporte de las mercaderías importadas al amparo de algún privilegio gubernamental o de los productos adquiridos con financiamiento total o parcial de los organismos oficiales de crédito, deberá hacerse, respetando el principio de reciprocidad, en barcos de bandera brasileña", excepto en los casos en que los armadores brasileños declaren previamente a la Comisión de Marina Mercante y al órgano competente del control del comercio exterior, la imposibilidad de realizar el transporte.

Colombia y Ecuador demostraron su interés por fortalecer la capacidad propia de transporte al formar en 1947, conjuntamente con Venezuela, la flota Mercante Grancolombiana, a cuyos barcos se concedieron diversas franquicias tributarias y la prioridad para el transporte de mercaderías consignadas a organismos fiscales.

También Colombia tiene en tramitación un proyecto de ley, aprobado por la Cámara de Diputados a fines del año 1962, en el que adopta prácticamente las mismas disposiciones que la ley 12041 de Chile, en cuanto a la reserva del 50% de la carga de importación y exportación, así como con respecto a los requisitos para que las naves puedan ser consideradas nacionales. El proyecto contiene una cláusula, por la cual se tornaría obligatorio el transporte en barco colombiano de toda la carga adquirida para el gobierno o por los organismos públicos y semiesta-

tales.

En Chile, la ley 12041 de Fomento de la Marina Mercante de 1956, contempla diferentes medidas de ayuda a las actividades navieras, y en especial reserva para las naves nacionales el 50% del transporte marítimo de carga, tanto de importación como de exportación, entre dicho país y los atendidos o que se atiendan por líneas chilenas de navegación. En cierto modo, la mencionada ley ratificó una medida administrativa que desde 1950 se venía aplicando, pero sólo con respecto a las importaciones.

El Perú todavía no ha adoptado medidas concretas de protección a su bandera mercante en el mar, aunque parece estar considerando una legislación más o menos similar a la chilena.

El Uruguay, por decreto del 6/7/61, estableció la obligación de las entidades gubernamentales de utilizar barcos uruguayos para el transporte de sus cargamentos de importación o exportación, y recomendó que las entidades semificiales, los servicios descentralizados aplicaran la misma política. Dispuso a la vez que todas las mercaderías que se importen o exporten bajo concesiones oficiales, tales como exención de impuestos, deben ser transportadas en barcos uruguayos, so pena de perder el derecho a esa franquicias.

En Méjico y en el Paraguay no existe legislación de reserva del transporte de carga marítima o fluvial en favor de buques nacionales.

El desarrollo de las políticas de estímulo, especialmente en cuanto se refiere a las reservas de carga en favor de na

ves nacionales o de banderas comprendidas en convenios bilaterales, ha sido objeto de frecuentes reclamaciones por parte de terceros países. En muchos casos, se ha discutido si la discriminación inherente a la reserva resulta o no contraproducente para la deseable regularidad y expansión del comercio exterior de los respectivos países latinoamericanos. Estos reiteran su convencimiento, sobre la necesidad de recurrir a ese medio para fortalecer sus marinas mercantes, por las motivaciones ya señaladas precedentemente y apoyándose en ejemplos mundiales bien conocidos. Entre dichos ejemplos se recuerda a menudo el influjo que durante sus dos siglos de vigencia tuvo en el desarrollo de la marina mercante británica la ley que desde 1651 le reservó la importación de mercaderías. Se cita también, el caso de los Estados Unidos. Este país fijó su política naviera en la ley de Marina Mercante de 1936, cuya declaración de principios establece la necesidad de poseer una marina mercante "Capaz de transportar su comercio interno y una cuota substancial del comercio marítimo exterior de importación y exportación de Estados Unidos".

La ley norteamericana 664, que en 1954 modificó la de 1936, aceptó con carácter permanente el principio de que, al menos el 50% del tonelaje bruto de cualquier embarque, en el cual el gobierno de los Estados Unidos tenga interés financiero, se efectúe bajo la bandera de este país.

Por otra parte, las legislaciones de algunos países contienen disposiciones punitivas que pueden ponerse en uso cuando se considere que las medidas sobre las reservas de carga son discriminatorias (caso de la ley estadounidense, que establece un dere-

cho discriminatorio sobre la mercadería importada en barcos extranjeros), o cuando se estime que el transporte internacional marítimo se encuentre perjudicado por medidas que obstaculicen la participación de la propia flota mercante (caso de la ley de Comercio Exterior de la República Federal de Alemania).

A menudo se señala otro punto con relación a la política de estímulo y de reserva a naves nacionales del transporte de cierta proporción de la carga; el de la debilidad de América latina frente a las modalidades que predominan en la distribución del transporte de las grandes rutas internacionales. Al respecto, y como es natural, las Conferencias Marítimas tienden a reservar substancialmente, el transporte a la bandera de sus países, lo que hace difícil a las empresas latinoamericanas participar en tráficos sin convertirse en miembros de la correspondiente Conferencia. Esa incorporación no suele ser fácil. El principio legislativo de la reserva parece mejorar un tanto la escasa influencia de las compañías Latinoamericanas en las Conferencias de Fletes.

En la reseña hecha más arriba acerca de las motivaciones nacionales de la política de reserva, no podría omitirse cierta preocupación que acerca de ella ha podido recogerse en fuentes latinoamericanas, según se expresa en las dos preguntas que siguen, a saber: La reserva emanada de una ley o de acuerdo entre gobiernos, debería regir sólo desde que el respectivo país o países poseen capacidad suficiente de bodegas? Si no es así, como impedir que la reserva pueda dar a arreglos financieros, mediante los cuales se transfiera de hecho por tiempo indefinido a naves de otras banderas el transporte de los volúmenes que excedan la capacidad de las nacio

nales?

Como se dijo, el desarrollo de las políticas de estímulos a las marinas mercantes de América latina ha sido objeto de frecuentes observaciones por parte de terceros países. El alcance de estas reclamaciones se dejó sentir en los debates sobre transporte marítimo interamericano en la primera reunión anual del CIES, celebrada en la ciudad de Méjico en octubre de 1962.

A propósito de un informe presentado en dicha reunión, se planteó la cuestión de si convenía o no llevar muy lejos la política de fomento de las marinas mercantes, por parte de los países escasos en capitales. Se hizo también referencia a que el aumento en el número de naves acentuaría el fenómeno, ya visible, de no ser satisfactorio el grado de ocupación de sus bodegas en los viajes de largo alcance de los buques latinoamericanos.

No obstante, se concluyó que, en general, los países latinoamericanos sustentan con firmeza sus políticas de estímulo. Se arguyó, a este respecto que, aunque la compra de naves representa una inversión cuantiosa, por lo general se efectúa a crédito, en plazos que fluctúan de 7 a 12 años, siendo así que cada unidad comienza a dar rendimiento apenas se incorpora al servicio.

Esta circunstancia hace relativamente fácil la rápida amortización del capital.

El grado de ocupación de bodegas parece haberse extendido en las marinas mercantes latinoamericanas, principalmente en el ámbito del transporte de carga seca envasada, o sea carga ge

neral. La carga a granel, en cuya movilización de largo recorrido media una constante oferta de bodegas por parte de los buques "tramps", cuyos fletes son extremadamente competitivos, sólo en limitada proporción se carga en buques nacionales, servicio que recae más en las importaciones que en las exportaciones.

En la reunión del CIES se hizo evidente la conveniencia de esclarecer más a fondo algunas diferencias de concepto. Tal vez reflejan en buena parte la ausencia de análisis hechos en común por países de la región y por algunos de afuera -especialmente por Estados Unidos- cuyas marinas colaboran en la movilización de la carga del comercio intrarregional.

COORDINACION DE POLITICAS AMERICANAS <sup>(24)</sup>

Ya en la Conferencia Marítima Interamericana de 1940 y en la Tercera Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de 1942, se aconsejaron diversas medidas para ampliar, mejorar y coordinar los transportes, conforme a ideas que fueron recogidas en la Resolución XLVIII de la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y de la Paz (México 1945, (Conferencia de Chapultepec).

Desde entonces se ha venido dejando constancia de que las repúblicas americanas consideran punto esencial para sus economías el fomento y desarrollo de sus marinas mercantes y el establecimiento de sistemas adecuados de transporte para cada parte, y se ha señalado "la conveniencia de negociar acuerdos sobre cabotaje de altura", entre las mismas Repúblicas. En 1953, en el 5º período de Sesiones de la CEPAL, los gobiernos miembros de ésta, por medio de la Resolución 69 (V), encargaron a su Secretaría ocuparse de la posibilidad de coordinar los servicios de las marinas mercantes nacionales, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de ellos.

Durante la Conferencia Económica de la OEA (Buenos Aires 1957), al ponerse en discusión el artículo 37 del proyecto de Convenio Económico General Interamericano relativo a medidas discriminatorias en el transporte marítimo, los países latinoamericanos asistentes estuvieron de acuerdo en dejar establecido "que no constituye discriminación la ayuda y Fomento acordados por un gobierno, o por un grupo de países pertenecientes a una misma región económica, a sus marinas mercantes con miras a su desarrollo y para fines de seguridad, y las medidas tendientes a transportar una parte substancial de su comercio exterior en naves de bandera propia!"

En materia de coordinación de políticas, y ya tomando el asunto desde el punto de vista de la formación gradual del mercado común regional, cabe recordar también lo dicho en el documento de la Secretaría de CEPAL (E/CN

12/C.1/14), relativo a los problemas del transporte en América Latina, al que antes se hizo referencia. En dicho documento, a propósito de los principios que el Grupo de Trabajo del Mercado Común recomendó como básicos para la formación de este -aprobados por los gobiernos latinoamericanos en virtud de la Resolución 6 (11) del Comité de Comercio-, se dijo que si los gobiernos miembros de la Comisión aprobaran en general las bases del proyecto de Mercado Común elaborado por el Grupo de Trabajo correspondiente, así como las recomendaciones y las normas que hubiesen de regirlo, quizás sería conveniente hacerlas extensivas a los servicios de transporte, lo que haría necesario, a su vez, estudiar las modalidades particulares de su aplicación a dicho sector. En efecto, parece lógico suponer que las bases y normas generales relativas al mercado común tengan igual validez tratándose de los transportes. Aún teniendo en cuenta las características específicas de estos, que en ciertos aspectos podrían justificar tratamientos especiales, las actividades y transacciones del transporte internacional no difieren en principio y - en esencia del intercambio relacionado con otras actividades económicas en el ámbito del mercado común. Es difícil concebir un mercado común, cuyo servicios -entre ellos los transportes- y otros sectores económicos estuviesen regidos por principios básicos divergentes. Por su parte, la Carta de Punta del Este, aprobada el 17-8-61 por el CIES, reconoció en su título III que "el fomento y la coordinación de los sistemas de transporte y comunicaciones, son formas efectivas de acelerar el proceso de integración y es conveniente, para contrarrestar prácticas abusivas en materia de fletes y tarifas, propiciar el establecimiento de empresas multi-nacionales latinoamericanas de transporte y comunicaciones u otras soluciones adecuadas".

La Segunda Conferencia Interparlamentaria Americana, celebrada en Santiago



go de Chile, en octubre de 1961, a propuesta del Brasil, recomendó por unanimidad a los países de la ALALC "estudiar las medidas que lleven a la organización de una flota mercante latinoamericana de carácter gubernamental".

Pasando a describir lo que se ha hecho ultimamente en materia de coordinación política de transporte y de modalidades para aplicarlo, debe recordarse que fué constituido el Grupo de Trabajo de Expertos en Transporte. Sus componentes fueron designados por los gobiernos. En el grupo figuraban también representantes de las empresas privadas. El Grupo celebró dos series de reuniones (agosto de 1960 y julio de 1962.)

La primera serie dió lugar a un intercambio de informaciones relativas a la política naviera de cada país, así como al estado y a los problemas de sus servicios marítimos.

Este intercambio de informaciones se refirió a:

- a) En algunos países se requiere solamente la residencia del propietario de la nave para considerarla nacional, aunque todos exigen que el Capitán y parte de la oficialidad y tripulación sean ciudadanos del país.
- b) Es de común aplicación el principio de reservar el cabotaje para la bandera nacional.
- c) Un país -Chile- posee legislación sobre reserva del 50% del transporte de su comercio exterior.
- d) Dos países -Argentina y Brasil- aseguran la preferencia del transporte de las cargas a favor de sus naves.
- e) El concepto de gran cabotaje, que extiende ciertas franquicias propias del cabotaje a naves dedicadas al servicio hacia países limítrofes, se practica en el Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

Cuando en Julio de 1962 se reunió el Grupo de Trabajo por segunda vez, u-

nanimemente recomendó una declaración de principios destinada a definir lo que debe entenderse por nave nacional, recomendó asimismo, la reserva del transporte de toda la carga intrazonal de favor de las naves de los países de la zona. También recomendó que para los efectos de dicha reserva, a cada país se le reconociera derecha a transportar el 50% de su propia carga de intercambio; si uno de los dos países no estuviera en condiciones de atender el transporte del intercambio entre ambos, al otro correspondería la primera opción para participar en la cuota disponible, y si ninguno de los dos países -comprador y vendedor- estuviese en situación de transportar la carga, la oportunidad correspondería de preferencia a otro de los países del agrupamiento.

Como se aprecia por estas proposiciones, en la distribución de la reserva se tomarían en cuenta conceptos de bilateralidad.

La segunda reunión de la ALALC examinó las propuestas del Grupo. Aunque en su esencia las acogió, dejó la determinación relativa a la extensión y forma en que serán llevadas a la práctica, a las discusiones que tendrán lugar al prepararse el convenio intergubernamental, cuya concertación recomendó.

Una materia fundamental por decidir es si la reserva será aplicada o no gradualmente y si se referirá al total de la carga o será parcial y de que magnitud.

En favor de la reserva total se dan argumentos similares a los tomados en cuenta por cada país para asegurar a las naves nacionales la exclusividad del cabotaje. Señálase al respecto que en la atención de los servicios propios de ésta reside la base de la preparación para extenderlos mas allá de las aguas territoriales. Igual motivo se invoca para favorecer el establecimiento de una especie de cabotaje intrarregional.

En contra de la actitud que tiende a una reserva substancial y que también

propende al establecimiento de líneas latinoamericanas de largo recorrido en la periferia regional, algunos se inclinaron por que se deje un margen de operación a buques de terceros países, para mantener en la región una saludable competencia.

La idea de empezar con el 50% de la reserva es porque en la actualidad, algunos países intervienen con sus propias naves practicamente en la midad del transporte de su intercambio con los demás de la zona.

El principio de la reciprocidad en las concesiones estaría resguardado, al permitir que las naves de todos los países miembros del Tratado de Montevideo puedan participar en el tráfico intrazonal, con lo cual cada uno de ellos otorgaría a los demás franquicias equivalentes. Las naves de terceros países participarían en el tráfico dentro del margen que no estuviera reservado a las naves nacionales.

Esta fórmula ofrecería las siguientes ventajas al transporte y a las economías regionales:

- a) Evitar los inconvenientes de la insuficiente utilización de bodegas y del nivel relativamente alto de los fletes, que origina el sistema bi-lateral del 50-50.
- b) Asegurar la libertad de competencia de las flotas de los países de la región entre sí, y respecto de terceros países, con beneficio para la eficiencia y la productividad.
- c) Estimular a las marinas mercantes regionales que en la actualidad participan efectivamente en el transporte de la carga del intercambio in-trazonal, a mantener y mejorar sus servicios.
- d) Dar oportunidad a las naves de los países que al presente carecen de flotas adecuadas, de incorporarse paulatinamente al tráfico intrarregional, o de aumentar por participación en este.
- e) Esclarecer la situación con los terceros países interesados en seguir tomando parte en el transporte de la carga intrarregional, al dejar li

brado a sus buques un determinado porcentaje de dicho transporte, con el cual podrán ajustar sus servicios al nuevo régimen resultante.

En relación con el asunto mencionado, hay el de si la reserva se distribuirá entre los países en base a cargas, en alguna forma relacionadas con el movimiento bilateral dentro del mercado ampliado, o con un criterio multilateral. Es evidente que un sistema de distribución de cargas de base bilateral puede llevar a una mala o insuficiente utilización de la capacidad de bodegas o de cargas de los buques y servicios, máxime si se toma en cuenta que ello significaría el fraccionamiento de un volumen de carga que, de por sí, ya apenas basta o es muchas veces insuficiente para la explotación económica de servicios regulares, frecuentes y estables. Este fenómeno se agrava en el caso de tráficos con desequilibrios direccionales entre determinados países, y contribuye evidentemente a aumentar los costos y los fletes correspondientes.

El grupo de expertos en Transporte ya varias veces mencionado, recomendó en su reunión de julio de 1962, que se entendiera por nave nacional la matriculada en el respectivo país de la región, cuyos propietarios, Capitán y la mayoría de la tripulación sean ciudadanos del propio país; si el propietario fuere una sociedad o comunidad, se considerará nacional a la nave siempre que la mayor parte del capital sea de propiedad nacionales de uno o más países asociados.

Además la agenda de esta reunión comprendía los siguientes puntos:

- a) Evaluar las informaciones acerca de la operación naviera y portuaria para el comercio intrazonal.
- b) Promover la simplificación y uniformación de todos los trámites requeridos.
- c) Considerar las posibilidades de promover conexiones navieras con miras al transporte intrazonal.
- d) Considerar las posibilidades de mejoramiento y regularización naviera y de los servicios portuarios.
- e) Analizar los factores que inciden en la formación de los costos actuales (tarifas, tasas, gastos, gravámenes).
- f) Promover las bases para proseguir estudios sobre la materia por la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

Sobre este programa se aprobaron 22 resoluciones que fueron transmitidas al Comité Ejecutivo Permanente.

El Plan de acción de las resoluciones antedichas abarca cuestiones de carácter económico, legal, técnico, operativo, etc. que deben <sup>ser</sup> tratadas teniendo en consideración las dificultades que pueden presentarse para su estudio y solución.

El Comité Ejecutivo Permanente elevó a la Conferencia de las Partes Contratantes las recomendaciones y sugerencias, las que fueron tratadas en Méjico y aprobadas mediante las resoluciones 44, 45 y 46, cuyos textos se transcriben más abajo.

En enero de 1963 el Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana crea la Comisión Asesora de Transporte (C.A.T.).

La primera reunión de la C.A.T. aprobó el temario sobre:

- a) Situación de las recomendaciones sobre transporte marítimo y fluvial formuladas en la Resolución 46 (II) (artículos 3º y 4º).
- b) Pasos para la celebración del convenio que contemple los principios fundamentales de la política del transporte marítimo y fluvial de la zona.
- c) Programa de trabajo de la C.A.T. (Resolución 44, 45 y 46 (II)):

RESOLUCION 44 (II):

Convenio sobre transporte marítimo y fluvial de la Zona.

La CONFERENCIA DE LAS PARTES CONTRATANTES, en su Segundo Período de Sesiones,

CONSIDERANDO:

Que el mejoramiento de los servicios de transporte marítimo y fluvial y una más adecuada estructura de fletes constituyen factores fundamentales para el desarrollo del comercio intrazonal;

Que las características del transporte por agua señalan la necesidad de que las cuestiones que le son relativas sean consideradas dentro de su propia órbita; y que es, asimismo, de primordial conveniencia que el tratamiento de dichas cuestiones se

inspire en los principios del Tratado de Montevideo y que las soluciones que se adopten a su respecto sean en la mayor medida posible, coadyuvantes a los fines del mismo;

Que es de primordial interés para la Zona la estructuración de una política de transporte, tendiente a la organización de los servicios adecuados para la satisfacción de las necesidades del intercambio intraregional;

Que para hacer eficaz una política en materia de transporte marítimo es indispensable que las Partes Contratantes celebren convenios en que adopten normas generales a las cuales se ajuste la participación de sus naves en el transporte intrazonal,

#### R E S U E L V E

PRIMERO.-Recomendar a las Partes Contratantes la celebración, en el más breve plazo posible, de un convenio que contemple los principios fundamentales de la política de transporte marítimo y fluvial de la zona.

SEGUNDO.-El citado convenio deberá considerar, entre otros los siguientes puntos básicos:

- a) La reserva de una cuota sustancial de las cargas de intercambio para las naves nacionales de los países signatarios y la fijación de porcentajes de participación de esas naves en el comercio recíproco.
- b) La caracterización de lo que, para los efectos del convenio, se entenderá por naves nacionales.
- c) Admitir para el concepto de nave arrendada y operada por

empresas de una Parte Contratante, criterios que tengan en cuenta las necesidades y condiciones del transporte en la zona.

- d) El principio de que las medidas tendientes a concretar los objetivos perseguidos no resulten negativas para la productividad, la frecuencia y el costo del transporte marítimo y fluvial en la zona.

TERCERO.- En la formulación de los principios a que se refiere el artículo anterior, las Partes Contratantes tomarán como base la Resolución Nº 1 del Informe sobre la Reunión de Expertos en Transporte Marítimo de Montevideo (documento CEP/GTT-2/dt 11/Rev. 1) y los trabajos sobre la materia realizados por el Grupo de Transporte de la Comisión de Asuntos Económicos del presente Período de Sesiones de la Conferencia.

RESOLUCION 45 (II):

(Creación de una Comisión Asesora de Transporte)

La Conferencia de las Partes Contratantes, en su Segundo Período de Sesiones, considerando: que es necesario definir y ordenar los estudios relacionados con los transportes marítimos y fluvial que sirven al comercio intrazonal; y

Que para obtener la armonización del servicio de transporte marítimo dentro del marco del Tratado es indispensable la creación de organismos autónomos a escala regional encargados de racionalizar dicha actividad y, principalmente, de fijar las tarifas y adoptar otras medidas semejantes,

R E S U E L V E

PRIMERO.-Encomendar al Comité Ejecutivo Permanente la creación, bajo su dependencia, de una Comisión Asesora de Transportes (CAT), compuesta por un representante de cada una de las Partes Contratantes, la que se reunirá por convocatoria del CEP y, por lo menos, dos veces al año.

SEGUNDO.-La CAT tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Estudiar permanente y sistemáticamente, los problemas de transporte de la ALALC.
- b) Estudiar y proponer a la Partes Contratantes las medidas necesarias para promover la complementación de los transportes marítimos y fluviales de la zona, con vistas a su integración gradual mediante la utilización preferente de naves nacionales de las Partes Contratantes, de tal manera que se obtenga la racionalización del sistema de transportes y la satisfacción en la mejor y más equitativa forma posible, de las necesidades de bodegas de la zona.
- c) Analizar los factores que inciden en la formación del costo de los transportes intrazonales y propone a los órganos competentes las medidas tendientes a su posible reducción.
- d) Realizar estudios tendientes a modernizar, simplificar, racionalizar y, en lo posible, uniformizar la legislación marítima y portuaria de los países de la zona.
- e) Estudiar medidas para facilitar y simplificar el despacho de las naves y cargas entre los países de la ALALC y,

especialmente, la supresión inmediata de la intervención consular y la exención de los derechos pertinentes.

- f) Estudiar los gravámenes sobre fletes y operaciones marítimas existentes en los países de la zona y la forma de reducirlos, armonizarlos o eliminarlos para las naves nacionales de las Partes Contratantes.
- g) Proponer medidas tendientes a la exoneración o reducción de gravámenes que incidan en el precio de combustibles y lubricantes destinados al consumo de las naves nacionales de las Partes Contratantes.
- h) Proponer normas uniformes para simplificar y racionalizar, en el más breve plazo posible, los trámites y documentación en las operaciones portuarias y marítimas referentes al transporte intrazonal.
- i) Establecer una documentación uniforme para la recepción y despacho de las naves nacionales de las Partes Contratantes, documentación que, en lo posible se limite a los siguientes formularios en el menor número de ejemplares:
  - I) Declaración general de salida y entradas de naves.
  - II) Lista de pasajeros.
  - III) Manifiesto de carga, y
  - IV) Declaración sanitaria internacional.
- j) Proponer a los armadores de la zona la adopción de una fórmula única para los conocimientos de embarque que amparan el transporte marítimo de cargas entre puertos de las Partes Contratantes; y, asimismo, para el transporte fluvial y lacustre.

- k) Preparar una nomenclatura uniforme de términos aplicables a las operaciones marítimas y portuarias, a los fletes y los servicios complementarios, y la redacción de un vocabulario de correlación de significados de los términos técnicos en uso en las actividades marítimas de los distintos países de la zona.
- l) Promover el perfeccionamiento, uniformización y coordinación de las estadísticas de transporte exterior.
- m) Recoger, analizar y distribuir informaciones sobre las condiciones de operación y costo de los servicios portuarios y del transporte intrazonal.
- n) Estudiar la posibilidad de mejorar las conexiones entre los principales puertos de las Partes Contratantes y de coordinar y ampliar las líneas regulares intrazonales.
- o) Realizar estudios para seleccionar los puertos más convenientes al tráfico marítimo y fluvial intrazonal, con base en sus condiciones económicas y operacionales, su ubicación geográfica, sus instalaciones actuales, sus comunicaciones terrestres y aéreas y su zona de influencia.
- p) Propiciar la planificación de servicios combinados con trasbordos en puertos adecuados, sobre la base de itinerarios regulares y de tarifas equitativas y razonables, que faciliten las operaciones comerciales.
- q) Proponer las medidas adecuadas para que los países mediterráneos logren las facilidades necesarias de transporte marítimo, fluvial y lacustre a fin de promover un mayor desarrollo de su comercio exterior.

- r) Estudiar las formas de facilitar el transporte fluvial y lacustre entre los países de la zona y de eliminar las trabas que dificulten o encarezcan la navegación en los ríos y lagos internacionales.

TERCERO.- Recomendar a las Partes Contratantes, que aún no lo hayan hecho, la creación de un Comité de Transportes en cada una de las comisiones nacionales de la ALALC u órganos equivalentes.

CUARTO.- Las Partes Contratantes darán los pasos necesarios para propiciar, por parte de las empresas navieras privadas y estatales de sus respectivos países.

- a) La organización de una asociación de armadores de la Zona de Libre Comercio, para procurar el desarrollo y establecer la coordinación de los servicios de transportes marítimos en forma de hacerlos más eficientes, de obtener su mayor rendimiento y de contribuir a la promoción del intercambio comercial interzonal.
- b) La constitución de una conferencia de fletes marítimos de la Zona de Libre Comercio, que, entre otras funciones, tenga la de fijar tarifas justas y razonables que promuevan el intercambio de productos entre los países de la zona.

QUINTO.- El Comité Ejecutivo Permanente tendrá a su cargo la tarea de gestionar que las Partes Contratantes pongan en ejecución las recomendaciones contenidas en los artículos Tercero y Cuarto de esta Resolución, dentro del término más breve posible.

RESOLUCION 46 (II):

(Recomendaciones generales en materia de Transporte Marítimo y Fluvial)

La Conferencia de las Partes Contratantes, en su Segundo Período de Sesiones, visto: el Informe del Grupo de Expertos en Transportes Marítimo y Fluvial, reunido en Montevideo entre el 16 y 21 de julio de 1962, y

CONSIDERANDO: Que es necesario adoptar medidas tendientes a prevenir que la falta de medios de transportes adecuados constituya impedimento para la expansión del comercio intrazonal.

Que para tales fines es conveniente recoger algunas de las recomendaciones formuladas por dicho grupo de expertos,

**R E S U E L V E**

**PRIMERO.-** Recomendar a las Partes Contratantes:

- a) Que las naves nacionales de los países signatarios del convenio a que se refiere la resolución Nº 44 (II), que transporten mercaderías y personas entre ellos, reciban igual tratamiento que las naves nacionales de la misma categoría, en cada uno de dichos países, tanto en materia de trámites portuarios aduaneros y operaciones, como en el pago de derechos de navegación, sanidad, ataques y estadías, practicaje, pilotaje y además gravámenes que no correspondan al pago del coste de servicios que se presten a las naves.
- b) Que se acuerde a dichas naves las mayores facilidades posibles para lograr rápido y adecuado atraque en los puertos a fin de permitir su expedita opera-



ción portuaria, con especial prioridad cuando transporten carga susceptible de pronto deterioro o corrupción, facilidades que no podrán ser inferiores a las que se otorguen a otras naves.

- c) Que las autoridades competentes procuren organizar y coordinar los distintos servicios en el ámbito de sus respectivos puertos, de modo que el tiempo útil aplicado en la prestación de los mismos y en beneficio de la nave, represente el que efectivamente se paga.
- d) Que en cada puerto se coordinen los servicios referidos a las naves de manera que puedan ser solicitados y obtenidos en una sola oficina, así como plantear en ella las dificultades que puedan surgir durante la permanencia de la nave.
- e) Que se autorice el uso de medios inalámbricos de comunicación directa entre las autoridades y las naves, así como entre éstas y sus armadores y agentes marítimos.
- f) Que las visitas de las distintas autoridades y las embarcaciones que naveguen en condiciones normales sean simultáneas y se limiten en número de personas y en tiempo al mínimo indispensable.
- g) Que la visita del médico de sanidad a bordo de una nave que provenga del exterior, se efectúe solamente en el primer puerto de recalada de cada país, sin perjuicio de que, si no hay novedades sanitarias en la nave, se indique así en el mensaje radiotelegráfico o radiotelefónico en que se anuncie a la autoridad marítima su llegada al próximo puerto

de recalada, como lo establece el Reglamento Sanitario Internacional, de la Organización Mundial de la Salud.

- h) Que se adopte el registro neto, consignado en la matrícula, como base de la liquidación de todas las percepciones que se refieren al tonelaje de la nave.
- i) Que se estimule la difusión y canje de publicaciones especializadas sobre las actividades portuarias entre los distintos países de la zona y la filmación de películas documentales sobre operación de los puertos, que serán facilitadas sin cargo a las Partes Contratantes.
- j) Que se realicen convenciones anuales de altos funcionarios portuarios, las que se llevarán a cabo, rotativamente, en los principales puertos de la zona.
- k) Que se creen escuelas nacionales de capacitación para técnicos portuarios y en manipuleo de carga, promoviendo el consiguiente intercambio de expertos y técnicos para su perfeccionamiento.

SEGUNDO.- El Comité Ejecutivo Permanente tendrá a su cargo la tarea de gestionar que las Partes Contratantes pongan en ejecución las recomendaciones contenidas en esta Resolución, dentro del término más breve posible.

LEGISLACION BASICA ARGENTINA EN MATERIA NAVIERA

- 1 Ley 3.445 del 20/10/36 Facultades de la Prefectura Nacional Marítima.-
- 2 Decreto-Ley 19.492 del 25/7/44 Tráfico y Comercio de Cabotaje.-
- 3 Decreto 4.230 del 17/2/48: Normas para la fijación de las tarifas de cabotaje.-
- 4 Decreto 6.087 del 9/3/48: Preferencia a favor de los barcos Argentinos para el transporte de cargas oficiales.-
- 5 Decreto 15.896 del 8/7/49 Uso de los medios del transporte del Estado por parte de personas que viajan en misión Oficial.-
- 6 Decreto 17.046 del 23/7/49 Régimen para el transporte marítimo de cargas oficiales.-
- 7 Decreto 3.075 del 11/2/50: Cese de bandera.-
- 8 Decreto 5.089 del 14/3/51: Registro de la industria Naval.-
- 9 Decreto 8.249 del 30/10/52: Estatuto de la Prefectura Nacional Marítima.-
- 10 Decreto 10.627 del 15/6/53: Creación de AFNE.-
- 11 Decreto-Ley 4.263 del 7/3/56: Creación de la Administración General de Puertos.-
- 12 Decreto-Ley 7.996 del 30/4/56: Estatuto de la Administración General de Puertos.-
- 13 Decreto 16.288 del 6/9/56 Declaración de interés Nacional del canal del Rio Bermejo.-
- 14 Decreto Ley 18.300 del 2/10/56: Creación y Reglamento del Registro General de la Propiedad Naval.-
- 15 Decreto 18.754 del 9/10/56: Ampliación del proyecto del Canal del Rio Bermejo.-
- 16 Decreto 4.962 del 14/5/57: Creación de la Comisión Nacional del Rio Bermejo.-
- 17 Decreto-Ley 5.570 del 27/5/57: La Administración General de Puertos pasa a depender de la Secretaría de Transportes.-
- 18 Decreto 244 del 10/1/58: Provisión de Combustibles en los puertos Argentins.-
- 19 Decreto-Ley 710 del 22/1/58: Mecanismo para el cese de bandera.-
- 20 Decreto-Ley 2.772 del 12/3/58: Creación de EFFDEA.-
- 21 Decreto-Ley 2.773 del 12/3/58: Creación de TARENA.-
- 22 Defreto-Ley 3.115 del 18/3/58: Implantación del Crédito Naval.-
- 23 Decreto 8.155 del 23/10/58: Aprobación del proyecto de Obras del Canal del Rio Bermejo.-
- 24 Decreto 4.592 del 21/4/59: Estatute de TARENA.-
- 25 Disposición MM y P.241 del 8/10/59: Buques extranjeros que operan por cuenta de armadores Argentinos en tráficos con países limítrofes.-
- 26 Decreto 13.136 del 22/10/59: Exención de recargos a favor de elementos destinados a la construcción naval.-
- 27 Decreto 15.793 del 23/11/59: Combustible para los barcos Argentinos en puertos nacioales.-
- 28 Decreto 16.385 del 9/12/59: Estatuto de AFNE.-
- 29 Decreto 4.904 del 3/5/60: Reglamentación del Crédito Naval.-
- 30 Decreto 6.284 del 3/6/60: Reglamento del Trabajo para el Puerto de Buenos Aires.-

- 31 Resolución S.T. 414 del 27/6/60: Ampliación del concepto de tasa portuaria.-
- 32 Decreto 10.067 del 26/8/60: Régimen para la importación de barcos mercantes.-
- 33 Decreto 10.033, del 26/6/60: Protección a favor de la industria naval.-
- 34 Ley 15.729 del 30/9/60: Obras para la navegación en el Alto Paraná.-
- 35 Ley 15.761 del 30/9/60: Creación de ELMA.-
- 36 Resolución ST 701 y SM 1.359 del 4/11/60: Política de prioridades para el Crédito Naval.-
- 37 Decreto 15.248 del 6/12/60: Promoción de cargas a favor de barcos Argentinos.-
- 38 Ley 15.787 del 14/12/60: Adhesión a las Convenciones de Bruselas.-
- 39 Decreto 3.132 del 24/4/61: Estatuto de ELMA.-
- 40 Resolución SIM y SM5 del 9/5/61: Reglamentación de la importación de elementos para la construcción naval.-
- 41 Disposición SM del 24/7/61: Reglamentación de los subsidios a la construcción naval.-
- 42 Decreto 7.992 del 12/9/61: Plan de renovación de ELMA.-
- 43 Decreto 8.187 del 14/9/61: Financiación de trabajos y servicios portuarios.-
- 44 Decreto-Ley 6.675 del 9/8/63: Modificación del Estatuto de la Administración General de Puertos.-
- 45 Decreto-Ley 6.676 del 9/8/63: Comisiones Coordinadoras del Trabajo Portuario.-
- 46 Decreto-Ley 6.677 del 9/8/63: Creación del Consejo Nacional de la Marina Mercante.-
- 47 Decreto 9.095 del 10/10/63: Libre importación de elementos para el manipuleo de la carga en los puertos.-
- 48 Decreto 9.488 del 11/10/63: Monto del gravamen sobre los fletes para el Fondo de la Marina Mercante.-
- 49 Decreto 1.798 del 31/12/63: El manipuleo de los cereales en los puertos.-
- 50 Decreto 280 del 16/1/64: Bolsa de Trabajo Marítimo para Marinería y Maestranza.
- 51 Resolución 38 del 4/2/64: Liberación de derrochos a la importación de elementos destinados a barcos nacionales.-
- 52 Circular BCRA 161 del 13/4/64: Régimen cambiario sobre fletes y pasajes.-
- 53 Circular BCRA 163 del 16/4/64: Régimen cambiario sobre fletes y pasajes.-
- 54 Decreto 4.508 del 17/6/64: Autorización a barcos pesqueros de la ALALC para trabajar en aguas Argentinas.-
- 55 Decreto 5.649 del 29/7/64: Fecha de vigencia del gravamen sobre los fletes.-
- 56 Circular BCRA 184 del 23/8/64: Régimen cambiario sobre fletes y pasajes.-
- 57 Decreto 7.575 del 29/9/64: Plan de aumento de la flota carbonera de YEP.-
- 58 Circular BCRA 188 del 5/10/64: Régimen cambiario sobre fletes y pasajes.-
- 59 Decreto 8.372 del 27/10/64: Sede de la Bolsa de Trabajo Marítimo.-
- 60 Ley 16.526 del 27/10/64: Remoción de obstáculos en aguas jurisdiccionales.-
- 61 Decreto 8.741 del 30/10/64: El manipuleo de los cereales en los puertos.-
- 62 Decreto 9.672 del 30/11/64: Estatuto de EFFDEA.-
- 63 Decreto 664 del 29/1/65: Régimen para la importación y construcción de barcos.-
- 64 Decreto 2.614 del 6/4/65: Creación de la Comisión para la Planificación y Estudio del Transporte.-
- 65 Circular BCRA 277 del 18/5/65: Régimen cambiario sobre fletes y pasajes.-
- 66 Decreto 4420 del 7/6/65: Modificación del Estatuto de EFFDEA.-
- 67 Ley 16964 del 4/X/66: Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo.-

### LEYES INGLESAS DE NAVEGACION.

A comienzos del siglo XVII, se dictaron en Gran Bretaña leyes de protección a su marina mercante, que formaron a mediados de siglo las ordenanzas de navegación, a las que siguieron las Navigation Acts, que dieron el monopolio del tráfico a sus buques en el comercio de Gran Bretaña, con sus colonias.

La Navigation Act de 1660, en tiempos de Carlos II, llegó a extremos tales que provocaron las protestas de los comerciantes de Virginia, y de las Indias Occidentales, pues la obligación de transporte exclusivo bajo pabellón inglés les impedía colocar sus producciones y exigieron que se les permitiera alguna participación a los barcos extranjeros. Las medidas de protección a la marina mercante, permitieron eliminar a sus competidores holandeses y franceses.

Las Navigation Acts deben vincularse a una ola de medidas discriminatorias en toda la actividad económica inglesa puestas en vigor por el Parlamento Inglés en los siglos XVII y XVIII, subsidios, rebajas de derecho, prohibición de importación, tarifas proteccionistas.

Los ingleses practicaron una política de promoción de su marina mercante desde el siglo XIV. En tiempos del Rey Jaime I, los comerciantes debían utilizar barcos ingleses para su tráfico por agua. Los Tudor promulgaron las leyes de 1485 en adelante, otorgando proteccionismo al transporte por agua de mercancías a granel, que debían ser traídas exclusivamente en barcos ingleses.

Las Navigation Acts de 1650 en adelante, aparte de la ban

dera inglesa agregó la obligatoriedad de construir los barcos en astilleros ingleses.

La Navigation Act de 1660, estuvo en vigencia durante casi 190 años. La misma establecía que podían importarse o exportarse cargas que no fueran transportadas en barcos de Inglaterra, Gales o Irlanda. Los capitanes y tres cuartas partes de la tripulación debía ser inglesa. El autor inglés S.G. Sturney (British Shipping and World Competition, Londres 1962 - Anuario IEMMA 1963, página 229) estudia las causas que dieron origen a la marina mercante inglesa: su imperio colonial, el grado de industrialización, y el crecimiento de la población. Destaca que las Navigation Acts, que fueron derogadas en 1849, mantuvieron el tráfico intra-imperial en manos de los barcos ingleses, así como con los demás países, salvo el caso de que el país de procedencia de las mercaderías importadas por Gran Bretaña utilizara barcos de su propia bandera.

Las Navigation Acts fueron un factor importante en el desarrollo de la marina mercante inglesa. La evolución industrial del comercio, los grandes espacios abiertos que se integraban en la economía mundial. Las rutas a grandes distancias para el transporte de trigo, lana, carne, carbón y productos manufacturados, la instalación de la máquina a vapor, apropiada técnicamente a los buques, hicieron inapropiadas aquellas leyes de navegación inglesas, y el liberalismo llevado al campo económico, mediante la política del libre cambio, permitieron a los ingleses utilizar su marina mercante en competencia con otras marinas mercantes.

La política inglesa de vender sus exportaciones bajo cláusulas CIF, y comprar sus importaciones FOB, ha constituido una ayuda apreciable a los intereses navieros ingleses.

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA DE LA MARINA MERCANTE NORTEAMERICANA

LEY DE 1936

El 4 de marzo de 1935, el presidente Roosevelt envía un mensaje al Congreso de los Estados Unidos, en el que expresa que en varias oportunidades se han otorgado subsidios disfrazados a la Marina Mercante, y agrega: "Propongo que terminemos con estos subterfugios. Si el Congreso decide que es necesario mantener una Marina Mercante Norteamericana adecuada, creo que puede permitirse el llamar honestamente a los subsidios por su verdadero nombre".

Así nació la "Merchant Marine Act" de 1936, cuyo propósito principal es el de asegurar la existencia de una Marina Mercante Norteamericana fuerte, con barcos construídos en astilleros norteamericanos, con el objeto de: a) transportar una parte substancial del comercio exterior de los Estados Unidos; b) promover una industria naval eficiente; c) asegurarse - tripulaciones experimentadas; d) contar con barcos mercantes propios en caso de emergencias bélicas.

La Ley de 1936 creó asimismo la U.S. Maritime Commission, como dependencia del Departamento de Comercio, encargada de llevar adelante los propósitos de la ley, o sea:

- a) Aplicación del subsidio a la construcción a favor de barcos construídos en astilleros norteamericanos, para ser explotados, bajo bandera norteamericana, en las "rutas esenciales" del comercio exterior de los Estados Unidos.
- b) Aplicación del subsidio a la explotación a favor de barcos que se utilicen en dichas rutas.
- c) Ayuda financiera a la construcción de barcos, con o sin subsidio a la construcción mediante créditos sobre una parte del precio del barco, con garantía hipotecaria.

- d) Pago de los adicionales, cuando los barcos tengan ciertos elementos impuestos por razones bélicas.
- e) Formación de fondos de reserva, mediante exenciones impositivas a favor de los armadores que constituyan dichos fondos.
- f) Construcción de barcos para entregarlos en "charter" a los armadores privados.
- g) Subsidios adicionales para contrarrestar los efectos de los subsidios que otros Estados paguen a sus marinas mercantes.
- h) Educación y preparación de tripulaciones especializadas.
- i) Autoridad para requisar o comprar barcos por razones de defensa nacional o emergencias bélicas.

En los Estados Unidos la Ley de Marina Mercante, del año 1936, sección 212, autoriza a la Maritime Administration a cooperar con los Armadores para que los importadores y exportadores de los Estados Unidos puedan dar preferencia a los barcos mercantes norteamericanos, en el transporte del comercio exterior de ese país. El Presidente Kennedy, en 1963 en su mensaje acompañando el proyecto de ley nacional del transporte, propugnaba un régimen de promoción de cargas hacia los Armadores norteamericanos enfocando la idea que los cargueros norteamericanos modernos y rápidos están ofreciendo servicios eficientes a precios competitivos.

La Maritime Administration aprobó una formulación de objetivos destinados a aumentar las cargas transportadas en barcos norteamericanos:

- a) Participar, por parte de la Maritime Administration en forma activa en la promoción de cargas y pasajes a favor de barcos norteamericanos.
- b) Ayudar a los importadores, exportadores e industriales en sus problemas de transporte marítimo.

- c) Familiarizar a los compradores y vendedores norteamericanos con las muchas ventajas que se derivan de la utilización de los barcos norteamericanos.
- d) Ayudar a las empresas navieras norteamericanas a prestar mejores y más eficientes servicios.
- e) Ayudar a la solución técnica de problemas de empaque y manipuleo de cargas.
- f) Cooperar con los puertos para mejorar el despacho de barcos, el servicio a los cargadores.
- g) Alentar a las reparticiones gubernamentales a que utilicen bodegas norteamericanas para las cargas que controlan.
- h) Trabajar con todos los medios a su alcance para lograr un mejor entendimiento de las facilidades y servicios ofrecidos por los barcos norteamericanos.

La Ley de Marina Mercante de los Estados Unidos en 1936 implantó el subsidio a la navegación que persigue el propósito de colocar el costo de explotación de los barcos americanos a la par de la competencia de otros países. Lo mismo pasa con el subsidio a la construcción naval, el subsidio se acuerda en base al concepto de ruta esencial; concepto fijado por la autoridad marítima. Se fijaron 30 rutas esenciales para el comercio exterior norteamericano teniendo en cuenta el movimiento de cargas entre puertos, depósito de mercaderías, clase de barcos etc.-De acuerdo con la competencia de cada ruta esencial se estableció un número de servicios de la misma. En algunas rutas predomina el tráfico de pasajeros sobre el de carga.

En la actualidad existen 35 rutas esenciales. Algunos armadores reciben subsidios por tener barcos en varias rutas esenciales. La autoridad competente debe determinar:

- a) Que el subsidio sea necesario para compensar la competencia de buques de

otra nacionalidad.

- b) que el armador posea barcos adecuados para el tráfico.
- c) que el solicitante del subsidio posea habilidad comercial, experien  
cia y recursos financieros.
- d) que el subsidio lo sea en la medida necesaria para poner al solici-  
tante en igualdad de condiciones con el competidor extranjero.

El contrato de subsidio rige por un período no mayor de 20 años.

El armador subsidiado debe cumplir las siguientes condiciones:

- 1) No explotar un barco de antigüedad mayor de 20 años.
- 2) No ocuparse en servicios auxiliares vinculados con la explotación de los barcos con subsidio como el manipuleo de cargas, reparaciones, re  
molques etc.
- 3) No efectuar tráfico de cabotaje.
- 4) Dedicación exclusiva a la actividad naviera.
- 5) Está obligado a mantener un fondo de reserva especial y contar con un fondo de capital formado por recursos para un programa de reemplazo de barcos, gozando dichos fondos de exenciones impositivas.

El fondo de Capital debe formarse con las partidas de amortizaciones, indemnizaciones de seguros, productos de venta de barcos. etc.

El fondo especial se utiliza para las fluctuales cíclicas del negocio naviero. A este fondo el armador debe mandar el excedente de utili  
dades sobre el 10% del capital utilizado en la explotación de barcos subsi  
diados, además este fondo especial debe servir para devolver al gobierno par  
te del subsidio recibido a razón del 50% de la utilidad neta que exceda del 10% anual sobre el capital utilizado por el armador en la explotación de buques subsidiados. A este efecto se utiliza un promedio de utilidades y pérdidas en base de 10 años. Además con la autorización del Comité Marítima Fe  
deral cuando el fondo especial excede en el importe a devolver al gobierno más un 5% del capital empleado en las operaciones puede transferirse al fon  
do de reserva general y usado sin restricciones pagando previamente el im-

puesto que antes estuvo exento.

#### SUBSIDIO EN GRAN BRETAÑA:

En 1934 se sancionó en Gran Bretaña la ley de asistencia a la Marina Mercante que implantó un subsidio a favor de los armadores de buques británicos "Tramps" y se creó un sistema de préstamos para financiar a los armadores que enviaran al desguace barcos viejos y construyeran barcos nuevos o modernizaran los existentes.

#### SUBSIDIO EN EL JAPON:

Antes de la segunda guerra el gobierno japonés otorgaba apreciables subsidios a sus empresas de navegación con la obligación de ésta de aplicar fletes de promoción que en ocasiones, tales -- fletes no resultaran remunerativos y algunos armadores incurrieron en -- déficits.

A veces los subsidios pierden su función esencial cuando se utilizan para suplir deficiencias de la gestión naviera corriendo el peligro de mantener servicios artificiales.

#### VENTAJAS DEL SUBSIDIO

1°) Da ocupación a personal de tripulaciones; de astilleros y talleres de reparaciones navales; personas que se utilizan en los servicios portuarios, personas ocupadas en los suministros a los buques etc.

Lógicamente ese personal ocupado gana sueldos que gasta en bienes y servicios, en alimentación, y es notable el efecto multiplicador de las inversiones en marina mercante.

2°) Las compañías de seguros son beneficiadas en concepto de primas por seguros tomados por las empresas de navegación.

3°) En un plan de desarrollo con inversiones en astilleros y talleres de reparaciones se logró un impulso imponderable a favor de la industria y

el comercio.

4°) Las inversiones en marina mercante aseguran transporte para las exportaciones e importaciones del país que es un factor de garantía en casos de emergencia cuando nuestras exportaciones deben llegar a los lugares de consumo y nuestras importaciones esenciales deben recibirse para no perjudicar el ritmo de nuestra economía.

En lo referente a los Estados Unidos, antes de la segunda guerra mundial la Legislación Norteamericana requería que la carga del gobierno de dicho país fuera transportada en buques nacionales.- En aquellos tiempos no produjo objeciones debido a que la carga gubernamental era perteneciente a las fuerzas armadas.

Después de la guerra la estipulación del 50% del total de la carga de los Estados Unidos provista bajo el plan Marshall alteró la situación.

La resolución N° 17 y la Ley 644 de 1954 han sido aplicadas a cargamentos puramente comerciales.

La resolución pública 17 prescribe que cualquier préstamo de gobierno para incrementar la exportación de productos agrícolas u otros deben ser transportados exclusivamente en barcos de los Estados Unidos. Esta medida tiene que ver principalmente con los créditos extendidos y garantizados por el Eximbank.

En el caso de la ley pública 644 establece "por lo menos el 50% de todas las cargas resultantes de créditos y adelantos de ventas por parte de los Estados Unidos" deben ser transportadas en barcos norteamericanos.

Los países marítimos occidentales consideran ambas reproducciones con el carácter de discriminación de bandera por darle el concepto de carga preferencial a las cargas que deben considerarse cargas comerciales.

Estas medidas tienen efecto de eliminar a los barcos europeos de transporte en esos cargamentos.

El efecto práctico de la cláusula del 50% ha sido que del 80 al 100% de la totalidad de la carga ha sido transportada por barcos norteamericanos.

Las tarifas aplicadas por los Estados Unidos deben ser justas y razonables para barcos americanos que no son las del mercado mundial.- Las tarifas promedio de los barcos americanos han sido superiores a las tarifas del mercado abierto, y dado el volumen de cargas de carbón y granos embarcados en tarifas infladas, las mismas disfrazan el subsidio fuera del presupuesto en perjuicio de la economía naviera mundial.

Ademas al recibir tarifas superiores a las del mercado, están en una posición ventajosa para fijar el flete de retorno haciendo "Dumping" de flete.

Como el 50% del tonelaje está reservado para la bandera americana, el otro 50% está reservado para los barcos de los países recibidores de la carga que en caso de no tener tonelaje o tener lo insuficiente les permite aumentar su marina mercante. Las naciones marítimas tradicionales han desarrollado su marina mercante en algunos casos por exigencia de la división internacional del trabajo que especializó algunos países en el armamento de buques, por ejemplo: Noruega. Esta nación vende servicios marítimos para poder adquirir productos del exterior. El caso de Noruega se aplica con variaciones a otros países marítimos tradicionales. Estos países piden una competencia libre y justa practicando la libre circulación del transporte marítimo en el comercio internacional. La preferencia de gobierno que resulta de tratados bilaterales concluyen por destruir un sistema efectivo para el comercio marítimo mundial bajo los países marítimos tradicionales, el comercio naviero es la exportación de servicios de

transporte marítimo. En el campo del intercambio internacional hay países de ficitarios en su balance de pagos. Estos países "la generalidad de Latinoamérica", sostienen que una marina mercante nacional, ahorra y gana divisas y discriminan contra los buques pertenecientes a residentes en países que no es del origen o destino del intercambio.

Habíamos dicho en los primeros capítulos que la teoría económica espacial trataba de explicar la disparidad entre los diversos países y la urgencia para salvar los desniveles ha preocupado a los responsables de la política económica, quienes deben apoyarse cada vez más, en los conocimientos teóricos con referencia a las causas que originan aquellos.

Los estudios espaciales se iniciaron con Von Thunen (2) en Alemania, quién se especializó en la localización de las actividades de la agricultura. Weber hizo lo propio con la industria. Ambos tuvieron en cuenta la influencia de la distancia sobre el lugar económicamente productivo: localización sobre las fuentes o sobre los mercados.

Asimismo economistas con Launhardt, Palander siguieron aquellas teorías. La teoría se integró con la consideración de los componentes del costo (Fetter, Hoover). Lesch contribuyó en agregar esta teoría dentro de la del equilibrio general.

Predhol pasa de la localización a la teoría económica espacial y ésta fue complementada por la teoría del comercio internacional de Ohlin.

Como consecuencia de los aportes a la ciencia económica la consideración del espacio se hace necesaria y suficiente para la

(2) Dice Charles Kindleberger que "para el economista de la localización, la distancia es o bien un coste que es necesario cubrir, o bien un elemento integrante del producto, que equivale a un factor de la producción".

teoría del equilibrio general económico.

Dice Predohl que "en la formación del espacio económico, le toca al transporte, la tarea decisiva de la integración: él recoge las distintas partes de una economía en una unidad espacial y las vincula a través de grandes distancias por encima de las fronteras estatales".

La preferente ubicación geográfica desarrolla la pujanza de ciertos centros comerciales y la concentración de la industria en ciertas localizaciones se benefician como consecuencia del desarrollo, favorecido por un desarrollo igualmente fuerte del transporte.

Los centros son recepcionistas de las materias primas y constituyen el mercado de los productos de la agricultura, viniendo a configurar el sistema espacial, el cual se halla secundado por los modernos medios de transporte, permitiendo esta integración la unificación de la economía en torno de complejos industriales, en "un espacio económico unitario, en el sentido de que ninguna parte de este espacio sea capaz de existir sin las otras" (Predohl).

Pero es necesario hacer una diferenciación entre ciertas industrias como la siderúrgica apartada de los yacimientos merced a puntos favorables del transporte de carbón y mineral, y donde la fuerza de integración de aquél, ha posibilitado el traslado al lugar de producción a través de largas distancias, condicionando el transporte las zonas de mercado.

Por otra parte en la industria téxtil hay consideraciones

económicas influidas en ciertos aspectos por exceso poblacional. Siendo una industria orientada al trabajo, aquí, el abaratamiento del transporte ha posibilitado la reducción de costos pero no con la incidencia notable del caso anterior. En la industria téxtil la competencia se determina preponderantemente por diferencia de costos de trabajo.

La influencia del transporte marítimo ha permitido el traslado de grandes masas de población hacia América, abriendo e incorporando los nuevos espacios económicos al concierto mundial.

La navegación marítima con su propio dinamismo, como fue explicado, tuvo el primer lugar en esta integración. Ella ha permitido el desarrollo intensivo aumentando el intercambio económico mundial al mismo tiempo que reestructuraba el orden espacial.

En la evolución del último siglo, la industrialización ha conducido a aglomeraciones en franjas relativamente reducidas del mundo. Estos centros de industrialización produjeron la masa del producto social, y mejoraron el nivel de vida para su población en relación con otras partes del mundo. Gran Bretaña fue el punto de partida de la industrialización que luego se propagó en el norte de Europa.

Una serie de variables contribuyeron a esta industrialización, pero estas variables en forma conjunta pudieron imponerse en el espacio, gracias a un sistema de transportes relativamente eficiente.

En los Estados Unidos, con una población poseída de espíritu emprendedor los impulsos de la industrialización fueron más pronunciados que en Europa, de manera que pudieron desarrollarse y extenderse estos impulsos en forma acelerada.

En el Japón se produjo una considerable industrialización autónoma y que supo aprovechar del dinamismo del sistema de transporte; es por ello que actualmente se concentra en muy pocos estados el 85% del producto social.

La evolución de los últimos siglos se caracteriza con un acercamiento cada vez más estrecho de los países y continentes separados únicamente por fronteras económicas. Esta evolución desarrolló el sistema de transportes y promovió los procesos ya expuestos, en la ampliación de áreas económicas y en la mejora del mismo sistema de transportes.

El desarrollo promovido configurado y delimitado por el sistema de transportes diferenció las economías en áreas de

desarrollo, de indiferencia y de vaciado que se tradujo en Estados industriales y estados atrasados en su desarrollo. En el siglo pasado el desarrollo se adaptó al trazado de los ferrocarriles y resultaron favorecidos los puntos de cruce con la navegación interior y los puntos de contacto con la navegación marítima.

Se hace prácticamente decisiva para el desarrollo, la diferencia promovida por la fuerza estructurante del sistema de transporte en la eficiencia marginal del capital, con consecuencia de una propensión diversa de la inversión de un lugar a otro.

En efecto, cuando en una economía de mercado se produce un nuevo estímulo de inversión, el progreso técnico y el aumento de población pueden contribuir al incremento del producto social. Es necesario en esta economía que el sistema de transportes siga paralelamente el curso de la inversión, puesto que si queda a la zaga puede llegar a fremar la capacidad de desarrollo. Además, el incremento generado por el transporte es un adicional de impulsos especiales, cuyo efecto principal reside en la diferenciación de oportunidades geográfico-económicas de desarrollo, creando posibilidades de beneficio. Esta situación es causa y efecto de la eficiencia marginal del capital, que estimula a inversiones netas, las que fecundan en forma diversa un lugar de otro, como efecto de la actividad inversionista.

Hemos designado como fuerza estructurante del transporte, el impulso económico que parte del sistema y modifica la estructura existente, ocasionando las áreas de desarrollo, vaciado e indiferencia. Hemos visto también que en las primeras se desarrolla la industria a nivel moderno; sube el ingreso y la demanda adquisiti

va. La población acrecienta, diferencia y especializa sus conocimientos. La instrucción es concorde con el nivel técnico; se forman obreros especializados. Las otras áreas no fecundadas por el impulso de crecimiento, quedan estancadas, y luego atrasadas y empobrecidas. La gran empresa, por lógica, sólo se desarrolla en el área favorecida, donde las posibilidades y las oportunidades son ilimitadas.

Cuando se tratan de eliminar las disparidades espaciales mediante un sistema de transportes adecuado, se trata en principio de atenuar aquellas diferencias. Los países que se hallan en el estadio del desarrollo deben crear al mismo tiempo una constelación de datos para industria, a los efectos de lograr análogos resultados a los que existen en los países industrializados. Industrialización y educación de los hombres deben unirse para tener resultados prácticos. Procede como se ha recomendado la realización de inversiones netas:

- a) En el transporte.
- b) En la economía en general.
- c) En la economía en particular.

agregando la coordinación del desarrollo económico general con el sistema de transportes.

Las obras públicas relacionadas con las vías fluviales, puertos de cabotaje y ultramar son necesarias para crear las condiciones favorables. Los conceptos de rentabilidad deben estudiarse con un criterio socio-económico y las proyecciones

de desarrollo deben preverse a un largo plazo.

El Estado debe orientar interviniendo en el financiamiento de las inversiones y aceptar los déficits que resulten por las construcciones y explotaciones a realizar, hasta que la fuerza es tructurante del transporte pueda por si misma generar los procesos económicos positivos que condicionan la economía de mercado y la libre competencia.

El Estado debe continuar con el planeamiento y desarrollo programado, llevando sus proyecciones al análisis más estricto.

Una de las medidas más significativas será la de incrementar el elenco de unidades de ultramar teniendo en cuenta el transporte de los productos de nuestro comercio exterior.

Al mismo tiempo el Estado debe continuar y mejorar el fomento de la construcción naval, correlacionándola con las necesidades del punto anterior.

Los convenios internacionales deben reconocer la función de nuestra marina mercante para que sea ella factor de equilibrio en la balanza de pagos.

La marina mercante de cabotaje debe coordinarse con otros medios de transporte mejorando y desarrollando las zonas del interior argentino para que la vía fluvial, siendo la más barata en el sistema tarifario, pueda hallarse en competencia leal con los otros medios terrestres que deben serle subsidiarios.

La política económica en materia de transporte debe considerar la ampliación y mejoramiento de las vías de comunicación internas, para su perfecta conexión con las vías vinculadas al comercio de ultramar.

A las corrientes iberoamericanas de opinión favorable al mantenimiento de una flota constituida por los países de este continente bajo el rubro de ALAMAR, se han formulado severas críticas por los países tradicionales en marina mercante: es decir los del Báltico y aquellos agrupados en la Cámara Internacional de Londres.

Las naciones latinoamericanas se hallan en la tónica de atender su intercambio comercial marítimo, en reciprocidad para la explotación de sus fletes, y es notoria la intervención del Estado en el control del comercio exterior y en la utilización y armamento de los medios de transporte nacionales en defensa de su propio porvenir económico.

Es por lo tanto un imperativo racional introducir los cambios necesarios para ampliar e impulsar la marina mercante nacional, a los efectos que pueda transportar una parte substancial de nuestro intercambio internacional ó intrazonal.

Por consiguiente las medidas encauzadas hacia el desmantelamiento de unidades obsoletas y reposición de tonelaje, en un plan de fomento de la construcción naval, deben completarse con la apertura de rutas comerciales y el control de la eficiencia operativa de las unidades en funcionamiento.

La ordenación de la política naviera debe perseguir metas definidas y objetivos claramente determinados, mediante programas sistemáticos, respaldados por la seriedad de las concepciones de dicha política, revisando los sistemas y políticas actuales -para obtener un cuadro real-, mejorarla y adaptarla de acuerdo con los planes y programaciones previstos, los cuales deben ser el producto de la experiencia compartida. Entendemos por experiencia compartida la

conjunción armoniosa de todos los intereses que por su importancia y efectividad deben ponderarse para que la política naviera resulte un proceso de realizaciones concretas.

Los factores de cooperación, integrantes del sistema de política naviera deben tener una influencia mutua y de la habilidad para cooperar debe resultar una elección acertada en la eficiencia de dicha política.

La planeación acertada, verificada por procedimientos continuos y progresión de la política naviera en defensa de la promoción interna deben dar una solución efectiva manteniendo permanentemente la vigilancia sobre los factores de distorsión.

La progresión de la política debe cumplir el objetivo de la conservación y acrecentamiento de la flota fluvial y marítima. Asimismo, cuidar la conservación y crecimiento de una industria naval paralela a la importancia de la marina mercante.

Además, por el efecto de multiplicación de este tipo de obras tendrán que contribuir una cantidad de industrias afines a la naval, subsidiarias de la misma. Hay una cantidad de factores conexos que deben también considerarse, como es la creación de escuelas náuticas, y perfeccionamiento de las existentes.

El mejoramiento de los puertos, canales de acceso deben considerarse en esta política de crecimiento. Debe tenerse en cuenta que el 98% de nuestro comercio exterior se transporta por agua. Este porcentaje, que casi totaliza el comercio exterior, da idea de la magnitud y envergadura de la política económica que debe desarrollarse.

Los buques servirán para colocar nuestros productos en los

mercados más lucrativos. Tratar de que sean nuestros barcos mercantes los que orienten dicho comercio, ayudará a la diversificación de los mercados, según las conveniencias nacionales. La política naviera está conectada a las políticas en otras materias, se entronca en la política nacional, y en un proceso de síntesis podemos decir que nuestro desarrollo industrial, agropecuario, educacional necesitará contar con una marina mercante propia, que una vez impulsada se nutrirá a si misma. En ese momento se evitará la subordinación a otras banderas; la marina mercante nacional debe tener su propia acta de navegación que regirá y coordinará la política naviera.

El Instituto de Estudios de la Marina Mercante ha preparado Proyecto relacionado con la política naviera, cuyos puntos importantes son:

- 1) Debe transportarse en barcos de bandera argentina o asociados a Armadores argentinos, o tomados bajo Charter por dichos Armadores el 100% de las cargas de importación derivadas de:
  - a) Las compras de los organismos oficiales.
  - b) Las compras de las empresas del Estado o en las que el Estado tenga participación.
- 2) Deberá embarcarse en nuestra marina mercante no menos del 50% del valor del flete de las importaciones originados por:
  - a) Las compras de particulares que sean financiadas o avaladas por bancos oficiales.
  - b) Radicaciones de capitales en cuyo decreto de autorización deberá figurar la pertinente cláusula.
  - c) Importaciones libres de recargos por aplicación del decreto 13277/59.

Los respectivos contratos y órdenes de compra contendrán cláusulas consignando la obligatoriedad de embarque en bodega argentina.

- 3) Los Armadores no podrán percibir fletes superiores a los establecidos en la línea regular o vigente en el mercado internacional.
- 4) Excepciones:
  - a) Importaciones procedentes de países miembros de la ALALC.
  - b) Cargamentos provenientes de países con los que existen convenios especiales.
  - c) Cuando en determinado tráfico no existe línea argentina o cuando no haya buque en posición.
- 5) Las excepciones deben ser autorizadas por la Dirección Nacional de la Marina Mercante y Puertos.
- 6) Créase una comisión especial para la vigilancia, contralor y aplicación del decreto.
- 7) La Administración General de Puertos y la Dirección Nacional de Aduanas, exigirán un certificado extendido por la Dirección Nacional de la Marina Mercante.

Hemos visto que la segunda reunión de la ALALC examinó algunos problemas relacionados con la coordinación de la política comercial intrarregional en materia de transportes marítimos y fluviales recomendando la celebración de un convenio, en base de los siguientes principios:

- a) Reservar una cuota substancial de las cargas de intercambio en favor de las naves nacionales de los países signatarios, y fijar porcentajes de participación en el transporte de dichas cargas.

- b) Definir el concepto de nave nacional.
- c) Incorporar al concepto de nave arrendada y operado por empresas nacionales, criterios que tengan en cuenta las necesidades y condiciones del transporte en la zona.
- d) Poner en práctica los principios señalados sin perjudicar la productividad, la frecuencia y el costo del transporte marítimo y fluvial.

En la aludida reunión se acordó crear una comisión asesora del transporte C.A.T., cuyo papel sería impulsar y realizar trabajos tendientes al mejoramiento, ampliación y eficacia de los servicios respectivos. Asimismo, se recomendó extender en los puertos de la zona, los beneficios del tratamiento nacional a las naves de sus países integrantes.

Para facilitar la coordinación de los transportes la segunda reunión recomendó crear la Asociación Latinoamericana de Armadores (A.L.A.M.A.R.)

Con referencia al principio de reserva varios países latinoamericanos han propugnado su aplicación dentro de su política de estímulo al desarrollo de las marinas mercantes, de acuerdo a las siguientes consideraciones:

- a) Fomento del comercio exterior.
- b) Reducir el drenaje de divisas pagadas por empresas extranjeras por fletes.
- c) En casos de emergencia internacional evitar que se afecte la regularidad de las importaciones y exportaciones.

Por lo que se ha expuesto en este trabajo se hizo resaltar la importancia económica del transporte; con mucha razón la República Argentina debe encarar con toda seriedad los problemas vitales de desarrollo para recuperar su nivel económico estancado desde hace varias décadas. La evolución agrícola, pecuaria e industrial permitirá el crecimiento, previa superación de la obsolescencia técnica, y capacidad de transporte de las unidades fluviales y marítimas para rendir al máximo consecuente con la riqueza nacional que debe servir.

El transporte por su fuerza estructurante debe ir a la vanguardia del desarrollo para que puedan canalizarse las tendencias expansivas de la actividad económica.

Por consiguiente el transporte deba crecer con mas intensidad que el producto global de la economía.

Debe esperarse que el proceso de crecimiento de la producción de petróleo y de carbón así como también del mineral de hierro permitirá el desarrollo y mejoramiento de la capacidad de los medios marítimos de cabotaje.

Coetaneamente deben introducirse mejoras adecuadas y consideradas urgentes e imprescindibles en la infraestructura de la organización marítima: material instalaciones y organización debe desarrollarse mediante una política de inversiones que significa un complejo de relaciones financieras por la naturaleza de los bienes inmateriales de infraestructura y materiales de

movilizaciones; su cuantía y su productividad indirecta.

El incremento del transporte marítimo y fluvial permitirá la evolución favorable de la industria de la construcción naval para alcanzar el volumen adecuado.

Los grandes astilleros en los que se han construido remolcadores, ferry-boats, buques fluviales, buques de guerra y los astilleros medianos, públicos y privados, podrán prever en sus planes la fabricación de los elementos necesarios para la marina a la cual deben servir.

Las perspectivas de un régimen especial para el crédito naval permitirá la expansión de la industria naval que servirá para reequipar las flotas con unidades modernas indispensables para prestar servicios al desarrollo global de la República.

Lo expresado en las consideraciones que preceden nos lleva a las siguientes conclusiones particulares, que daremos en un orden analítico para facilitar la comprensión de los distintos aspectos de la explotación naviera, y que en una síntesis prieta conforman las mejoras de organización y métodos que deben regir la operatoria de la misma, y que reflejan las medidas de política económica que se recomiendan para una legislación positiva:

ASPECTO TECNICO:

- 1) Incrementar el tonelaje de bodega de nuestras flotas.
- 2) Racionalización de las líneas de navegación con mejora de equipos y distribución adecuada del personal.
- 3) Unificación y sistematización de astilleros y talleres de reparaciones navales, para adecuarlos a los niveles técnicos de eficiencia.
- 4) Distribución de la operatoria en los puertos para racionalizar las estadías de los navíos.

ASPECTO ADMINISTRATIVO:

- 5) Métodos de organización de tareas del personal.
- 6) Adopción de una técnica contable en pro de la reducción de gastos administrativos.
- 7) Normalización administrativa contable.
- 8) Ventajas de la centralización de compras.

ASPECTO COMERCIAL:

- 9) Reserva del tonelaje nacional para nuestro comercio exterior.
- 10) Aumento de la capacidad de transporte por motivo de la redistribución de las flotas.
- 11) Programación de los servicios de líneas de cabotaje y ultramar.
- 12) Convenios temporarios de "Pool" con Armadores del exterior que pertenezcan a países que resulten terminales o cabeceras del tráfico del intercambio con nuestro país.
- 13) Contratar en "Charter" buques del otro país contratante, en caso de no existir buque de bandera argentina para el tráfico.

ASPECTO FINANCIERO:

- 14) Canalización del crédito público interno y externo para construcciones y reparaciones navales.
- 15) Subsidios a las empresas de navegación y a los astilleros.
- 16) Premios a los astilleros y talleres de reparaciones.

ASPECTO IMPOSITIVO:

- 17) Impulsar la capitalización naviera mediante las desgravaciones impositivas, sobre los bienes que incrementen la capacidad productiva de la explotación y construcción y/o reparación naval.
- 18) Exoneración de derechos de importación a los equipos industriales que se carguen en buques nacionales.

La reserva de tonelaje y los subsidios y desgravaciones impositivas constituyen las medidas clásicas de envergadura para fortalecer la economía y protegerla contra las eventualidades de emergencia. El comercio internacional debe dirigirse por los propios interesados en el mismo, y en nuestra política naviera la reserva a favor del pabellón nacional del porcentaje de cargas que se estipule en los convenios internacionales, permitirá el fortalecimiento y desarrollo en que se halla encaminada nuestra gran Nación.

Las medidas antedichas llevan a la consecución de obtener lo que se llama una herramienta necesaria en la colocación de nuestros productos en los mercados internacionales, y la

diversificación de los mismos mercados consumidores.

La presencia de los armadores argentinos en las Conferencias de Fletes permitirá la regulación y ajuste de las decisiones de las mismas, en relación con nuestros tráficos marítimos, y en la medida del precio del transporte expresada en el flete como factor estructurante de la economía internacional de intercambio.

Si como hemos visto la Política Económica<sup>(25)</sup> comprende el estudio de la compatibilidad de los fines políticos y de la racionalidad económica de los medios alternativos aptos para conseguir aquellos y que ellos signifiquen la solución adecuada para corregir los déficits evidentes de nuestra política económica naviera y en este sentido entendemos que la solución debe resultar de la coordinación de entidades económicas autónomas, cuya libertad de empresa esté sometida a normas de orientación y regulaciones de carácter económico.

La intervención del poder político debe caracterizarse en esas normas reflexivas, racionales, que investigan orientan y regulan desde las causas de los fenómenos pero en el sentido de hacerlo para hallar soluciones trascendentes hacia fines éticos económicos.

Dentro de aquellas causas de nuestra política naviera debemos encaminarnos hacia el avance constante de la técnica. La progresiva rapidéz con que se suceden las innovaciones y perfeccionamientos que determinan la obsolescencia de los capitales fijos y origina los fenómenos de reajustes, es una emergencia para la que una intervención estatal enérgica, como forma o modo de readaptación de medios a las necesidades contemporáneas, es necesaria para el orden económico. Esta circunstancia de medios adaptados a necesidades debe complementarse con la debida preparación universitaria de técnicos y profesionales que deben actuar como elementos directivos de los empresarios innovadores que amalgamados son los que en definitiva manejan el timón de la

gran empresa moderna la cual dentro de un marco institucional y jurídico adecuado, puede lograr altos niveles de ingreso y excedentes de ahorro que es el desideratum de poder alcanzar mejoras épocas de progreso económico y social.

N°	AUTOR	TITULO	EDITOR	LUGAR	AÑO	PAG.
1	Walt W. Rostow	El Proceso del Desarrollo	Bib. del Des arrollo	Bs.As.	1960	120 y ss. 143 y s. 283/351
2	Naciones Unidas	El Desarrollo Económico de la Argentina	Nac.Unidas	Méjico	1959	—
		Parte 1	id	id		14 y ss.
		Parte 2	id	id		55 y ss.
3	IEMMA	Anuario	IEMMA	Bs.As.	1963	—
4	IEMMA	Anuario	IEMMA	Bs.As.	1964	—
5	Raúl Prebisch	Inflación y Desarrollo Eco nómico. Rev.Cemla N° 12 - 1960		Méjico		—
6	Aldo Ferrer	La Economía Argentina	F.Cultura Ec.	Méjico	1963	—
7	P.A. Samuelson	Curso Económ. Moderno	Aguilar	Madrid	1961	731
8	F. Zamora	Tratado de Teoría Económica	F.Cultura Ec.	Méjico	1966	558 y ss.
9	D.B. Marsch	Comercio Mundial e Inver- sión Internacional	F.Cultura Ec.	Méjico	1957	123/141
10	A. Predohl	Economía Internacional	El Ateneo	Bs.As.	1955	43/75 120/123 199/205
11	F. Voight	Economía de Los Transportes	F.Cultura Ec.	Méjico	1964	39 y ss. 97 - 198 280/288
12	C.P. Kindleberger	Economía Internacional	Aguilar	Madrid	1960	118/132
13	A. Gonzalez Climent	El Cabotaje en la Argentina	Librería de C. Económ.	Bs.As.	1954	127 y s.
14	A. Gonzalez Climent	Apuntes de Economía Naviera	Librería de C. Económ.	Bs.As.	1959	7/128
15	IEMMA	Anuario	IEMMA		1965	—
16	Lloyd's Register	Annual Report	Lloyd's Reg.	Londres	1966	90/95
17	Presidencia de la Nación	Plan Nac. de Desarrollo 1965 1969	Imprenta Bole tín Oficial	Bs.As.		293/316 451/54
18	Unión Panamericana	Comité de Puertos		Washington	1961	—
19	R.M. Ortiz	Valor Económico de los Puertos Argentinos	Losada	Bs.As.	1943	177 y ss.
20	Puertos Argentinos	N° 14-15-19	Administrac. Gral. de Puertos		1963	
21	A. Gonzalez Climent	Los Puertos Argentinos	Inst. Económ. Transp. f.2	Bs.As.	1949	—
22		Economic Survey	V. XIX N° 870	Bs.As.	1963	—
23		El mercado común latino- americano	Naciones Unidas	Méjico	1959	—
24	Felipe Herrera	América Latina Integrada	Losada	Bs.As.	1964	—
25	Leopoldo Portnoy	Del Método de la Política Económica	Rev. de Cien- cias Económ. N° 22	Bs.As.	1966	—

AUTOR	TITULO	EDITOR	LUGAR	AÑO	PAG.
Aurelio González Climent	Una nueva Potencia Naval	Inst. de	Bs.As.	1950	f.5
	Organiz.de los Transp.	Econom.de	"	1952	f.7
	Ed. Industria Naval	los Transp.	"	1956	
Manuel S.Miguel	Contribución de la Alianza para el Progreso en el Desarrollo Econ.y Social de América Latina	Rev.de C.Eco N° 18		1962	
	Revista Panorama de la Econ.Argentina		Bs.As.	1965-1960	
	Boletín de Estadística Navegación Comercial Comercio Exterior Intercambio	Direcc.Nac.Abr/Jun.1966 de Estadís-Cuadro 1960-64 tica y Cen Informe C 78 so Informe CN 12		BA	1966
Banco Central R.A.	Memoria Anual 1964		Bs.As.	1965	
" " "	" " 1963		" "	1964	
Memorias del Centro de Naveg.Transatlántica	1960-1965		Bs.As.		
Memoria del Centro Coordinador de Act.Port.	id.		id.		
Memoria del C.de Empresas de Estibajes	id.		id.		
S.Gutierrez Olivos	Subdesarrollo Integración y Alianza	Emecé	id.	1963	
R.Prebisch	Hacia una dinámica del desarrollo latinoamericano		Májico	1963	
Bresciani y Turrioni	Introducción a la Política Económica		F.Cultura E.		
Leopoldo Portna y	La Realidad Argentina en el siglo XX		Barcelona	1953	
			F.Cultura E.	Bs.As.	1961
A.K.Frers	Política Econ. Argentina	Theoría	Bs.As.	1964	