

UNIVERSIDAD DE LA PLATA

FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

(ESCUELA CIENCIAS ECONOMICAS)

LA MARINA MERCANTE EN LA ECONOMIA ARGENTINA

Tesis presentada para optar al título

de

Doctor en Ciencias Económicas

JUAN CARLOS BASSI

1952

LA MARINA MERCANTE EN LA ECONOMIA ARGENTINA

CAPITULO I

Función de la navegación: Social, política, económica. Importancia de la Marina Mercante en la República Argentina. Instrumento efectivo de soberanía.-

CAPITULO II

Factores que facilitan el desarrollo en la Marina Mercante: Geográficos, económicos, humanos. Factores favorables y desfavorables para la navegación en la República Argentina.-

CAPITULO III

La Marina Mercante Argentina: constitución, Administración General de la Flota Mercante del Estado. Antecedentes. Integración. Convenios firmados. Devoluciones. Recuperación. Situación actual. La Marina Mercante Argentina y su posición entre las marinas mercantes del mundo. Índice de crecimiento.-

CAPITULO IV

La Marina Mercante en la economía argentina: Actividad portuaria de los buques de bandera argentina y su participación en el intercambio comercial. La Flota Mercante del Estado y su explotación comercial. Cargas transportadas. Fletes percibidos. Resultados financieros de la empresa. Segundo plan quinquenal.-

CAPITULO V

Tratados internacionales de comercio y navegación celebrados por la República Argentina: La cláusula de la "Nación más favorecida". "La cláusula del Transporte". Fomento de la Marina Mercante. Decreto 6.087/1948. Medidas tendientes a conservar el potencial de nuestra marina mercante.-

CAPITULO VI

Necesidad de la formación de la "Conciencia Marítima" en el pueblo argentino; Acción de la Liga Naval Argentina. La Escuela Nacional de Náutica.-

CAPITULO VII

Seguridad, bienestar e higiene del marino, convenciones internacionales, disposiciones extranjeras. Normas que protegen al trabajador marítimo en la República Argentina.-

CAPITULO VIII

Conclusiones finales:-

APENDICE

Convenio relativo a la adquisición de buques mercantes italianos.
Convenio relativo a la adquisición de buques mercantes daneses.-

GRAFICOS: Buques de ultramar entrados a puertos argentinos.-

Distribución de la importación por barco según bandera en el año 196

Distribución de la exportación por barco según bandera en el año 196

Fluctuaciones del tonelaje de porte bruto y número de buques de la Flota Mercante del Estado.

Líneas regulares de la Flota Mercante del Estado.

Cargas transportadas de ultramar por la Flota Mercante del Estado.

Fletes percibidos por la Flota Mercante del Estado.-

BIBLIOGRAFIA

- GONZALEZ CLIMENT, Aurelio.- "Una nueva potencia naval: La República Argentina".- Publicación del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.- 1950.-
- GONZALEZ CLIMENT, Aurelio.- "La competencia en el mar y la marina mercante Argentina".- Publicación del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.- (1951).-
- GONZALEZ CLIMENT, Aurelio.- Contribución al estudio de la Marina Mercante Argentina".- 1947.-
- GONZALEZ CLIMENT, Aurelio.- "Política económica de la Marina Mercante Argentina".- Revista Económica Argentina (Noviembre de 1947).-
- RUSO, Luis Arlo.- "La Marina Mercante Argentina".- (1938).-
- SPINELLI, Armando P.- Clases dictadas en el curso del año 1949.
- MALVAGNI, Atilio.- "Derecho laboral de la navegación".- Bs. As.- 1949.-
- KARL, Evang.- "Higiene y bienestar de la gente de mar".- Revista Internacional del Trabajo.- Enero de 1951.-
- STADLER, Remigio.- "Política de la Marina Mercante Nacional".-
- MAIREAUX, Carlos.- "El factor marítimo en la economía Nacional".-
- PASTORE DAGNINO, Lorenzo.- "Geografía económica Nacional".- Buenos Aires, 1945.-
- ARCE, José.- "Flota Mercante del Estado.- Su organización defi-

nitiva.- "Anales de la Academia Ciencias Económicas".- Buenos Aires.- 1943.-

MORENO QUINTANA, Lucio.- "Política Económica".- Buenos Aires.- 1944.-

RIEFOLE BESSONE, José.- "Marina Mercante de ultramar del Estado", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas Comerciales y Políticas.- (Rosario, 1942).-

SOLER, Julio.- "La Flota Mercante del Estado: su importancia y significado".- Revista Náutica.- (Julio, 1944).-

MEMORIAS de la Administración General de la Flota Mercante del Estado (1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947).-

"NOTICIAS DE LA FLOTA".- Publicación mensual de la Administración General de la Flota Mercante del Estado.-

"MARINA".- Revista mensual de la Liga Naval Argentina.-

SUPINO, Camilo.- "La navigazione dal punto di vista economico" Torino, 1905.-

ESCUELA NACIONAL DE NAUTICA "MANUEL BELGRANO".- Condiciones exigidas y programas de ingreso.- Publicación del Ministerio de Marina (1951).

Publicaciones del Instituto de Economía de los Transportes en la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.-

CASTRO ESTEBEZ, Ramón.- "Origen y desarrollo de la marina mer-

cante Argentina".- Revista Duperial.- (Buenos Aires, Septiembre 1945).-

"Organización del bienestar de los marinos en Gran Bretaña".-
Revista internacional del Trabajo (Abril 1941).-

"SINTESIS ESTADISTICA MENSUAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA"

LOPEZ MAYER, Adolfo.- "Transportes en la Argentina" (Rosario 1946).-

SEGUNDO PLAN QUINCUENAL.- Datos suministrados por la Administración General de la Flota Mercante del Estado.-

CAPITULO I

Función de la Navegación: Social, política, económica. Importancia de la Marina Mercante en la República Argentina. Instrumento efectivo de soberanía.-

Entre los diversos medios de transportes, la navegación desempeña una función social, económica y política superior a la de los restantes, pues el facilitar el intercambio entre los continentes, hace posible la unidad comercial del mundo.-

Función Social:

Desde el punto de vista social, es notorio, que la sociedad humana sufre la acción de las comunicaciones y en especial de las vías navegables.-

Los pueblos se conocen mejor gracias a la rapidez del transporte marítimo, contribuyendo así mismo a que las costumbres de los países más adelantados se generalicen en las demás partes del mundo.-

Camilo Supino al respecto señala en su obra "La navigazione dal punto di vista economico" que "la rapidez de los viajes por mar ha hecho posible a un mayor número de personas ver el mundo, formarse un concepto claro de las instituciones y de las ideas de otras regiones, de afluir hacia el foco de la intelectualidad". Más adelante expresa que la "revista que debe su existencia y su

.difusión al progreso del transporte, lleva sin tregua a los pueblos a una gran cantidad de material instructivo".-

Por el contacto de los pueblos y la recíproca penetración que las comunicaciones origina, se extraen los hábitos más refinados y la modificación substancial de las comodidades, mentalidades, temperamentos y costumbres que el progreso va acumulando, estableciéndose además vínculos de sangre que, por intermedio de la inmigración trae la fusión de las distintas razas, surgiendo nuevas generaciones con sus características propias que diluyen las de sus ascendientes.-

La Argentina acogió la inmensa inmigración de todos los países del mundo y en pocos años presentó el resultado asombroso de sus propias características.-

Función Política:-

La navegación al facilitar el intercambio ha hecho más visible la unidad política entre regiones separadas por las aguas.-

Llena pues una función política de incuestionable trascendencia al unir las metrópolis y sus colonias.-

La protección acordada por los Estados a la Marina Mercante demuestra el interés de favorecer su desenvolvimiento, en vista de fines militares, puesto que la defensa de un país requiere que la flota de guerra disponga de buques auxiliares en buenas condiciones y en número adecuado.-

En otros países, como en la Argentina, se procura el desarrollo de su marina mercante como medida de independencia

económica y reafirmación de su soberanía.-

Función Económica:

La navegación cumple una función económica significativa contribuyendo al mayor desarrollo de la economía mundial, al permitir el tráfico entre los continentes.-

La marina mercante como medio de transporte, al ser más barato que el terrestre, hace posible la disminución del flete de las cargas, permitiendo la disminución del precio de venta de las mismas, al ser menor su costo.- Dicha disminución trae diversas consecuencias:

Estimula la producción en lugares diversos y el desarrollo de las industrias, que pueden disponer de materias primas provenientes de lugares distantes. Favorece la subdivisión del trabajo entre los diversos países e incrementa el comercio internacional que se traduce en el aumento del bienestar colectivo.-

La movilización de la mano de obra es otro aspecto de la función económica de la navegación. El transporte marítimo torna posible la movilización de las clases obreras hacia los sitios donde los salarios que pagan, les sean más remunerativos permitiendo elevar su nivel de vida.-

Los medios de transporte constituyen un elemento vital para el desarrollo normal, y el progreso de las actividades de un pueblo, particularmente dentro de la esfera comercial e industrial. Por consiguiente el volumen de la Marina Mercante de los países marítimos constituyen un fiel reflejo de su grado de evolución económica.-

Importancia de la Marina Mercante en la República Argentina.-

Instrumento efectivo de soberanía:-

La Marina Mercante adquiere para la República Argentina, una importancia excepcional si tenemos en cuenta que más del 98% del comercio exterior se efectúa por vía marítima. En el año 1950, sobre un intercambio de 18.226.000 toneladas, - 17.892.200 Ts. se transportaron por medio de buques. El proceso de integración de la economía argentina no comprende solo el aspecto de su producción, sino que abarca los fenómenos complejos de la comercialización de los mismos, realizada en vastísima escala por marinas de ultramar.-

Nuestro país por imposiciones geográficas, políticas, comerciales e históricas reclama una Marina Mercante en consonancia con la importancia de su comercio internacional.-

Constituye la Marina Mercante un elemento esencial para emprender cualquier política económica propia. La influencia sobre el balance de pagos, de la marina mercante propia, se traduce en el ingreso de sumas cuantiosas, provenientes de fletes, seguros, etc.-

Parece innecesario destacar a este respecto que anteriormente a la creación de la flota mercante, nuestro país sufrió un fuerte drenaje de fondos hacia el extranjero, provenientes en primer término, de flotas que, en épocas de firmes embarques alcanzaron suma significación.-

Además de ello la salida de la producción nacional era efectuada por naves extranjeras, estando sujeta al interés de nuestros compradores y de terceros, ya que ellos fijaban con-

diciones ventajosas que sometan nuestra independencia económica.-

La Argentina era país cargador y no transportador de sus propias riquezas, que eran llevadas a través de redes mundiales de distribución y de mercados internacionales a los cuales la Argentina era totalmente ajena.-

Dijimos ya que el proceso económico no concluye con la colocación de los productos en los muelles de los puertos argentinos, sino que se prolonga hasta que aquellos arriban a los puertos de destino. De ahí resulta que con una marina mercante propia, el Estado puede ir trazando su política económica, según sus propias necesidades, afirmando las bases para la independencia económica del país.-

La Marina Mercante Nacional contribuye a que el ejercicio de la soberanía sea realmente efectivo, pues podemos ordenar nuestra vida de relación según las propias conveniencias, no estando supeditados a la voluntad de las potencias marítimas extranjeras.-

La soberanía, como todo derecho, no se proclama sino que se ejerce. Ese ejercicio constituye una conquista nacional desde el momento mismo en que nuestros buques navegaron por las distintas rutas marítimas estrechando lazos de amistad y contribuyendo a que los standards de vida mundiales se eleven al llevar y traer excedentes compensatorios para la economía.-

Con la creación de nuestra flota se logró completar, con un sistema propio de distribución, el ciclo incompleto hasta ahora, de producción y elaboración nacional, dando así satisfacción a una necesidad reclamada desde mucho tiempo.-

CAPITULO II

Factores que facilitan el desarrollo de la Marina Mercante: Geográficos, Económicos, Humanos.- Factores favorables y des- favorables para la navegación en la República Argentina.-

La posesión de una marina mercante de significación por parte de un país cualquiera, debemos considerarla como consecuencia de una serie de factores favorables que forman el ambiente propicio para su desarrollo.-

Los distintos factores podemos considerarlos de tres órdenes: geográficos, económicos y humanos.-

Factor Geográfico:

La configuración del territorio de un país, influye en forma apreciable para la práctica de la navegación. Si las costas son regulares, con pocas entradas, como bahías, ensenadas, puertos naturales, constituye un litoral nada favorable para la navegación, que requiere costas irregulares que permiten la fácil construcción de puertos y hacen más segura las comunicaciones marítimas.-

La continuidad o discontinuidad del territorio de un Estado, influye en la creación y desarrollo de una marina mercante, como en el caso de los países insulares o peninsulares, que forzosamente deben efectuar sus comunicaciones por vía marítima.-

La ubicación de un país en el globo terráqueo en relación a las corrientes del tráfico mercantil tiene importancia en cuanto a la intensificación de las actividades navieras; pues si se

se encuentra dentro de las rutas comerciales más cortas aumenta la posibilidad del intercambio comercial, al ser más fácil la colocación de sus productos en los mercados extranjeros.-

El hecho que el territorio de un país se encuentre surcado por ríos navegables, hace más factible la práctica de la navegación, por ser el medio de comunicación más barato.-

Factor Económico:

El factor económico en sus aspectos de importación, exportación, consumo y grado estructural de un país determinado, incluye en la posibilidad de crear y mantener una marina mercante propia.- Las relaciones económicas generalmente se realizan entre países de diferentes estructuras y como éstos se encuentran distantes y separados por el mar en la mayoría de los casos, corresponde al tráfico marítimo la posibilidad de dichas relaciones.-

Factor Humano:

Entre las distintas causas que influyen en el desarrollo de la marina mercante de un país, debemos señalar el papel que desempeña el factor humano, ya que si bien la ubicación del país y la configuración del mismo influyen considerablemente en las actividades navieras, no olvidemos que el hombre con el andar del tiempo se ha convertido en modificador del medio, haciendo posible la navegación en lugares no accesibles, mediante el dragado o construyendo puertos artificiales en países que no tengan lugares naturales para ello.-

Tenemos que considerar por otro lado que no todos los

pueblos han sentido vocación por las tareas marítimas, aunque tengan un medio geográfico propicio, siendo varios los factores que podemos mencionar como causa de esa falta de conciencia marítima.-

Luis A. Russo dice al respecto en su obra "La Marina Mercante Argentina", que esa diferente vocación por las actividades marítimas reside en la constitución del factor humano que puebla el territorio y en las características económicas del mismo.- En lo que se refiere al factor humano diremos que de su raza, de su origen, densidad y distribución geográfica, resultaran los elementos de su psicología y en consecuencia, de su mayor o menor interés por las cosas del mar.-

En los países nuevos la falta de preocupación de las autoridades para seleccionar a los inmigrantes formando poblaciones costeras con los de origen marítimo, hizo que éstos abandonados a su suerte, fuesen absorbidos por las tareas agropecuarias.- Solo en los Estados Unidos se fomentó desde los primeros tiempos de la colonia la radicación de pobladores costeros y se estimuló la construcción naval.-

Es sumamente importante para que en un país se dediquen a las actividades marítimas la distribución de la población, pues es más factible que se dediquen a dichas tareas si se radican en las costas de los mares y de los ríos, influyendo en ello la riqueza del hinterland.-

Factores favorables y desfavorables para la navegación en la República Argentina:

Analizados en forma rápida los principales factores que

inciden en el desarrollo de las actividades navieras, consideremos ahora los factores favorables y desfavorables para la navegación en la República Argentina y por consiguiente para el mantenimiento de una marina mercante nacional.-

Los favorables los podemos considerar de orden geográfico y económico. Del punto de vista geográfico, nuestro país es eminentemente marítimo. Nuestras dilatadas costas marítimas tienen en línea recta 2.500 Kms. y con sus accidentes llegan a los 4.000 kilómetros. Tiene pues nuestro país un amplio frente marítimo tan necesario para el desarrollo de la navegación.-

El hecho de poseer un extenso mar epicontinental que favorece la existencia de la fauna marina, ofrece grandes posibilidades para la explotación pesquera, tan íntimamente ligada a la navegación, como lo demuestran las flotillas especiales de Gran Bretaña, Holanda, etc.-

En lo que respecta a la red fluvial navegable, podemos decir que pocos países cuentan con tan vasta red fluvial, que por sus condiciones de navegabilidad ha llamado poderosamente la atención a quienes las ha comparado con las principales rutas europeas. La extensión de la misma alcanza a 3.750 Kms. de los cuales, 3.215 son navegables admitiendo calados superiores a 20 pies unos 2.000 kilómetros.-

La red fluvial de la República Argentina favorece a la práctica de la navegación, ya que sus ríos constituyen la obligada salida al exterior de ricas zonas productoras.-

El factor económico favorable, constituye la gran producción agropecuaria de nuestro país y la demanda intensa de

los mismos por parte de los mercados extranjeros que origina un activo comercio de ultramar.-

La riqueza nacional viene a compensar los inconvenientes de nuestra ubicación geográfica para el establecimiento de líneas transoceánicas.-

Entre los factores desfavorables para la evolución de nuestra marina mercante, podemos enunciar:

1ª- La falta de espíritu marino de la población del país. El nativo se dedicó a las tareas del campo abandonando la navegación de sus costas a los extranjeros. Con los inmigrantes que entraron en nuestro país, llegaron pobladores originarios de países marítimos que se dedicaron aquí a la fundación de las primeras compañías marítimas, pero no encontraron el apoyo oficial, tan necesario, ya que el gobierno para ese entonces dedicaba su atención a las líneas férreas que se estaban contruyendo en el país.-

La falta de espíritu marino en nuestro pueblo es notoria, por lo que corresponde a las autoridades recurrir a todos los medios para ir formando en el mismo una conciencia marítima.-

2ª- Costas escasamente articuladas.-

No obstante lo dilatado de nuestro litoral atlántico, los escasos accidentes costeros constituyen un factor adverso para el desarrollo de la navegación, pues no le brindan refugio en caso de tormenta, además de requerir construcciones portuarias muy costosas, a falta de puertos naturales.-

Las grandes mareas en la costa patagónica, constituyen también serio inconveniente para las actividades navieras.-

3^a- Ubicación geográfica del país con relación a las grandes rutas regulares de navegación transatlántica.-

Situada la República Argentina en el extremo meridional del continente americano, se halla alejada en realidad de las grandes rutas comerciales, que irradian de Europa y de América del Norte.-

La apertura del canal de Panamá fué la causa de la desviación de las rutas tradicionales que bordeaban las costas occidentales y orientales de América luego del cruce del estrecho de Magallanes o del canal de Beagle.-

No obstante constituye la Argentina punto terminal de una larga serie de líneas de navegación que se alimentan del tráfico de nuestros saldos exportables tan solicitados por los mercados extranjeros y por la importación de productos requeridos por nuestra economía, sirviendo a su vez al comercio de los países vecinos.-

Como bien dice el Ing. Dagnino Pastores en su obra "Geografía Económica Nacional", los capitales extranjeros, que afluyeron al país tuvieron una marcada preferencia por la implantación de servicios ferroviarios y no mostraron interés por los de la navegación, hecho explicable desde que, a su vez, eran poseedoras de importantes flotas comerciales, a las cuales aseguraron el transporte de los productos argentinos. Tal preferencia incidió en dar a la política ferroviaria una marcada preferencia, casi de exclusión de aquella concerniente a los vapores y a los puertos".-

El ferrocarril mediante la aplicación de tarifas dife-

renciales ilegales combatió a nuestra marina mercante de cabotaje, ya que solamente regían para los puertos servidos por la navegación, manteniéndose tarifas mucho más elevadas para los lugares no servidos, sin proporción a la longitud de los recorridos.-

Desde luego esta situación ha cambiado desde la nacionalización de los ferrocarriles y la creación del Ministerio de Transportes en el que se creó la Dirección Nacional de Coordinación y Planificación.-

CAPITULO III

La Marina Mercante Argentina: Constitución, Administración general de la Flota Mercante del Estado, Antecedentes, Integración, Convenios firmados, Devoluciones, Recuperación, Situación actual, La Marina Mercante Argentina y su posición entre las marinas mercantes del mundo, Índice de crecimiento.

Antes de considerar la creación de la Flota Mercante del Estado, veamos como está constituida la marina mercante argentina y que organismos ejercen el contralor de la misma.

En una primera clasificación los buques que constituyen nuestra marina mercante los podemos dividir en: a) buques pertenecientes a empresas privadas y b) buques de empresas del Estado.

En 1950 las naves de entidades privadas representaban 195.000 toneladas de registro bruto, constituyendo las principales compañías, la Cia. Argentina de Pesca y la Cia. General de Combustibles.

En lo que al "Estado armador" se refiere, haremos la siguiente discriminación.

- 1) Flota Mercante del Estado.
- 2) Dirección Nacional Flotas Doderó.
- 3) Administración del Transporte Fluvial.
- 4) Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Dejando lo referente a la Flota Mercante del Estado que será tratado más adelante, digamos que en 1949 el estado adquirió tres empresas privadas: La Compañía Argentina de Navegación Dodero S.A.; la Compañía de Navegación Fluvial Argentina y la "Rio de la Plata" Compañía de Navegación de Ultramar S.A.

Estas empresas fueron adquiridas por el Estado de acuerdo a los términos del decreto 11.923 del 12 de Mayo de 1949; siendo ratificada posteriormente esta operación por la ley 13.542 sancionada el 5 de Agosto de 1949.

La Compañía de Navegación Dodero y la Rio de la Plata, se han reunido en la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (F.A.N.U.) Por su parte la Compañía Fluvial Argentina se ha convertido en la Flota Argentina de Navegación Fluvial (F.A.N.F.).

Estas empresas pasaron a depender del Ministerio de Transportes y tiene superintendencia directa sobre ellas la Dirección Nacional de Flota Dodero.

La Administración de la Flota Fluvial del Estado fué creada por decreto 9.906 del año 1945 y tiene por función la prestación de servicios de navegación fluvial en base a un plantel inicial transferido por la Dirección de Navegación y Puertos.

Mediante la cooperación de astilleros nacionales

y extranjeros ha formado un gran elenco de buques, para el transporte fluvial, principalmente mediante la adopción del sistema "por empuje", cuya economicidad y grado de eficiencia ha quedado claramente demostrado.

La Flota Fluvial del Estado contaba en 1949 con 32 barcos autopropulsores y 60 barcazas sin propulsión, con una capacidad de bodegas de 46.110 toneladas; 24 remolcadores y 12 barcos auxiliares, habiendo transportado en 1948, 405.000 toneladas de carga. En cumplimiento del primer plan quinquenal se están incorporando nuevas unidades que forman parte del programa de incorporación trazado que era de 15 barcos auto-propulsores y 58 barcazas, con 61.190 toneladas y 11 remolcadores; alcanzando en 1951 a transportar 921.000 toneladas de carga general.

En cuanto a la Flota petrolera dependiente de Y. P.F.(ENDE) digamos que se mantenía estacionaria hasta hace unos años, cobrando últimamente un ritmo acelerado, con la incorporación de modernísimas unidades.

Con el buque tanque "Eva Perón" ha quedado íntegramente cumplido el programa de construcciones y adquisiciones navales para reforzar la flota de Ultramar y cabotaje de Y.P.F. (ENDE), de acuerdo con las previsiones del primer plan quinquenal. De esta manera se han incorporado a dicha flota 14 buques-tanques con un porte bruto de 208.165 toneladas y

dos buques de carga con 5.514 toneladas, con lo cual Y.P.F. cuenta actualmente con 26 unidades de 309.694 y tres buques de carga con 9.661 toneladas.

Con su actual flota Y.P.F. debe cumplir en el curso del año 1952 un programa de transporte de combustible líquidos, estimado en siete millones de toneladas, incluyéndose en esta cifra aproximadamente 1.200.000 toneladas en el tráfico de ultramar.

Pasemos a considerar ahora que organismos tienen superintendencia sobre las distintas empresas navieras del Estado.

La Administración General de la Flota del Estado, la Dirección Nacional de Flota Dodero y la Administración del Transporte Fluvial dependen de la Subsecretaría de Marina Mercante del Ministerio de Transportes y la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales del Ministerio de Industria y Comercio.

De la Subsecretaría de Marina Mercante dependen cuatro direcciones a saber:

- a) Dirección Nacional de Puertos
- b) Dirección Nacional de Flota Mercante
- c) Dirección de Flota Dodero
- d) Dirección General de Flota Fluvial.

Administración General de la Flota Mercante del Estado - Antecedentes: Ante la seria situación que se le planteó a nuestro

país en lo referente a su comercio exterior al producirse la primera guerra mundial, surgieron varios proyectos parlamentarios encaminados a dotar a la Argentina de una flota mercante de ultramar.

Antes del estallido de la guerra, el diputado Estanislao S. Zeballos presenta un proyecto de ley tendiente a desarrollar la navegación marítima de alto bordo bajo pabellón argentino.

A este proyecto del 4 de Agosto de 1913 siguió el de Le Bretón-Melo del 19 de Junio de 1916 que prohíbe la venta o cesión de buques nacionales necesarios para satisfacer nuestras necesidades, que eran adquiridos por las naciones beligerantes a precios exorbitantes dejandonos sin buques en los momentos que más hacían falta...

Uno de los proyectos de ley más completo fué el presentado por el diputado Lauro Lagos el 24 de Julio de 1916 por el que se creaba una flota mercante de ultramar que contaría al comienzo con diez buques de 10.000 toneladas de porte bruto cada uno, que el Estado administraría. Para la adquisición de dicha flota y de cuatro buques para reforzar la navegación de cabotaje, se destinaba la suma de - \$ 2.200.000 libras esterlinas.

Podemos también destacar el proyecto de los diputados José Arce, Miguel Padilla y Alfredo Rodríguez presentado el 15 de Septiembre de 1916 en el que se establecía que el Estado directamente o constituyendo una so-

ciudad de economía mixta con el capital argentino adquiriría la flota mercante, cuya creación se proyectaba. Legislabá dicho proyecto sobre la financiación de la misma, el sistema de explotación, el personal de servicio, etc.

Finalizada la guerra tomando el comercio exterior su anterior nivel desaparecen todas esas iniciativas tendientes a formar nuestra marina mercante quedando como antes el transporte de nuestra riqueza por intermedio de las compañías de navegación extranjeras.

La Marina Mercante Argentina siguió la evolución que señala el cuadro siguiente:

1920	198 buques	150.000 toneladas
1925	226 "	223.000 "
1930	335 "	322.000 "
1935	340 "	343.000 "

Por decreto 53.414 dictado por el Poder Ejecutivo del 17 de Diciembre de 1934 se creó una comisión organizadora de la Marina Mercante Nacional que presentó su informe después de tres años de labor, dando soluciones acertadas.

Así llegamos a 1939 en que el estallido de la segunda contienda mundial colocó a nuestro país nuevamente en una situación delicada por la falta de una flota mercante de ultramar. Los buques de los distintos países dejaron de venir a nuestros puertos a causa de las pro-

pias circunstancias bélicas ó lo hicieron en forma limitada, lo que trajo la disminución de las importaciones de elementos esenciales para nuestra economía, al mismo tiempo que las cosechas se acumulaban en nuestros puertos sin poder salir - para los mercados consumidores.

La situación que se planteaba para nuestro país, sirvió para que las autoridades pusiesen en ejecución la idea tantas veces proyectada y nunca realizada de poseer una flota mercante de ultramar. El decreto del 29 de Enero de 1940, designando la comisión de creación de la marina mercante, señala el comienzo de la tarea constructiva que en poco tiempo se vió paralizada.

El 6 de Mayo del año siguiente fué designada la Comisión Asesora de la Marina Mercante. En sus fundamentos el decreto respectivo expresa: "Considerando que la guerra europea ha tenido como consecuencia una carencia casi absoluta de bodegas y que la continuación de la misma paralizará la navegación extranjera en nuestras aguas; siendo de imprescindible necesidad tomar medidas para solucionar con urgencia esa falta de bodegas para poder dar salida dentro de lo posible a la producción nacional, base de la economía del país".

Y dice en su articulado:

Artículo 1º.- Créase una comisión asesora integrada por representantes de los departamentos de Marina, Relaciones Ex-

teriores y Culto, Hacienda y Agricultura, cuya misión será informar sobre:

a) La situación de los buques de bandera argentina ó extranjera existentes en aguas de jurisdicción nacional, a los fines de su posible adquisición, locación o requisación como así también la conveniencia de su explotación, directa ó indirecta, mediante convenios con entidades privadas.

b) Conveniencia de explotar los buques del Estado, destinándolos eventual ó definitivamente a fines comerciales.

c) Formar de organizar y financiar los seguros marítimos.

d) Medidas a adoptarse en las actuales circunstancias para conjurar el peligro de la falta de bodegas.

Esta Comisión fué la encargada de llevar a feliz término las negociaciones entabladas para la adquisición de los buques italianos surtos en nuestros puertos, de acuerdo a las directivas del "Plan Summer Welles" ó "Plan para poner en servicio a los buques inmovilizados que se encuentran en puertos americanos" aprobado por el Comité Consultivo Económico Financiero Interamericano de Wáshington.

El primer resultado práctico se tradujo en el convenio firmado el 25 de Agosto de 1941, entre re-

presentantes argentinos italianos, por el se adquirirían dieciséis barcos de bandera italiana inmovilizados en nuestros puertos.

BUQUES ADQUIRIDOS A ITALIA

<u>NOMBRES ITALIANOS</u>		<u>NOMBRES ARGENTINOS</u>	<u>TONELAJE (porte bruto)</u>
Principessa María (x)		Río de la Plata	9.042
Teseo (x)		" Corrientes	8.780
Castelbianco (x)		" Chubut	8.382
Capo Rosa (x)		" Dulce	7.854
Gianfranco (x)		" Salado	12.100
Monte Santo (x)		" Colorado	9.306
Valdarno (x)		" Neuquen	8.904
Amabilitas (x)		" Bermejo	8.260
Cervifio		" Primero	7.620
Dante		" Segundo	8.219
Fortunstella		" Tercero	7.569
Corrado		" Diamante	8.339
Maristella		" Atuel	7.569
Pelorum		" Chico	8.362
Vittorio Venetó		" Gualeguay	7.383
Voluntas		" Teuco	<u>8.865</u>
		TOTAL:	<u>136.554.</u>

Los barcos marcados con (x) fueron comprados en forma definitiva mientras que los ocho restantes fueron adquiridos con pacto de retroventa con opción del gobierno italiano de recuperarlos dentro de los 6 meses de finalizada la guerra, previa bonificación a su favor del 10% sobre el precio total de los 8 buques.

El convenio del 25 de Agosto de 1941 fué firmado por los representantes argentinos "ad referendum" del Congreso Nacional, motivo por el cual el Poder Ejecutivo envió al parlamento un mensaje y proyecto de ley solicitando la aprobación de la operación que quedó convertido en ley el 4 de Octubre de 1941 bajo el número 12.736.

El precio pagado por los buques italianos fué de 2.850 liras por tonelada de porte bruto de los buques adquiridos definitivamente y 2.375 liras los sujetos a la cláusula de retroventa, que en moneda argentina representaba en total mⁿ 63.541.936.12.-

El 7 de Setiembre de 1941 fué izada la bandera en los barcos adquiridos a Italia y el 16 de Octubre fué creada por decreto la Flota Mercante del Estado para la administración y explotación de los mismos.

Mientras tanto una empresa privada argentina (el Lloyd Argentino S.R.L.) adquirió tres buques alemanes pertenecientes a la compañía Norddeutscher Lloyd de Bremen; el Anatolia, el Lahn y el Nienburg, que se encontraban en el puerto de la capital desde principio de la guerra, que represen-

taba 23.870 toneladas de porte bruto.

La Flota Mercante del Estado por convenio firmado el 7 de Setiembre de 1942 adquirió dichos buques abonando por los mismos la cantidad de 19.635.000 \$ m/n.

En Diciembre de 1941 fué suscripto el convenio relativo a la adquisición de tres barcos frigoríficos pertenecientes a la empresa danesa J. Lauritzen, el Brazilian Reefer, el Indian Reefer y el American Reefer; y el Bretagne perteneciente a la Dansk-Frnske Dampsikebs; que representaban en total 13.985 toneladas de porte bruto.

El convenio estipulaba que al terminar la contienda los armadores daneses tendrían opción para readquirir los buques transferidos. Afines de 1945 la Lauritzen hizo uso de su derecho, pero solo en lo que se refiere al "Indian Reefer" La flota adquirió definitivamente el resto mediante el pago de 4.307.092,85 dólares, operaciones que fueron aprobadas por los decretos 30.870 (1944) 26.551 (1945) 19.353 (1945).

Abonó además por compensación de uso del Indian Reefer la cantidad de 722.487,24 dólares.

Por decreto 127.120 del 8 de Agosto de 1942 fueron transferidos cuatro transportes de la armada Nacional a saber: El "Comodoro Rivadavia", el "Patagonia", el "Chaco" y el "Ushuaia" a la Flota Mercante del Estado.

Estos transportes juntamente con el "1º de Mayo" y "Vicente López", también adquiridos por la Flota pasaron

nuevamente a la Marina de Guerra, excepto el "Comodoro Rivadavia" por el cual abonó la cantidad de 3.900.000 \$ pasando a llamarse "Rio Santa Cruz".

La Flota Mercante adquirió también el "Madryn" (Rio Blanco) perteneciente a la empresa Importadora y Exportadora de la Patagonia S.A. abonando la suma de pesos 2.500.000 y el "Esmeralda" de la Compañía Argentina de Navegación Ultramar S.A. que costó 1.154.850 dólares que en 1949 fué vendido a un armador brasileño.

A l no poder llegar a feliz término las negociaciones entabladas el Poder Ejecutivo declaró de utilidad pública tres buques franceses refugiados en el puerto de Buenos Aires por decreto 3.852 del 27 de Julio de 1943.

La medida se basó en la falta de tonelaje y la necesidad de atender a las crecientes exigencias del intercambio comercial entre nuestro país y las demás repúblicas del continente americano, que obligaban a utilizar todas las bodegas disponibles e impedían el inmediato aprovechamiento de los buques que todavía se encontrasen inmovilizados en los puertos del continente.

Estos buques pasaron a depender de la Flota Mercante del Estado con los nombres de "Rio Jachal" (Campana), "Rio Tunuyán" (Formose) y "Rio Luján" (Katiola) y con un tonelaje total de 17.294 de Porte bruto.

Dispone el decreto de la Administración General

de la Flota del Estado adoptará todas las medidas necesarias para que los propietarios de dichos barcos sean compensados justa y adecuadamente.

En 1946 luego de prolongadas negociaciones se llegó aun acuerdo por el cual los barcos de bandera francesa pasaron nuevamente a poder de sus primitivos armadores.

Todas las adquisiciones anteriores no había tenido la aprobación del Congreso, excepto la de los buques de bandera italiana, en virtud de la ley 12.736 y fué por ello que el Poder Ejecutivo dictó el decreto 14.707, del 7 de Junio de 1944, aprobado en conjunto todas esas incorporaciones.

Sintetizando podemos decir que el elenco de la Flota Mercante del Estado estaba formado en 1944 por 27 buques con un porte bruto de 192.308 toneladas, con el siguiente composición según la bandera de origen de los barcos.

	<u>Bandera de origen</u>	
14 buques	Italiana	119.943 Ts.porte brut
4 "	Danesa	13.985 "
3 "	Alemana	23.870
3 "	Francesa	17.294
1 "Río Santa Cruz"		4.931
1 "Río Blanco"		4.470
1 "Esmeralda"		<u>7.815</u> " " "
		192.308 Ts.porte brut

Digamos que de los dos buques que faltan para

completar los dieciseis adquiridos a Italia; uno el "Rio Tercero" (Fortunaestella) fué hundido en 1942 frente a las costas norteamericanas por un submarino y el "Rio de la Plata" (ex "Principessa María") se incendió en la bahía de Acañulco (México) en 1944.

DEVOLUCIONES:

El comienzo del año 1946 trajo aparejada la - disminución del material flotante con que contaba la Flota Mercante del Estado, pues fué entonces que se inició la devolución a sus antiguos armadores de diversas unidades que se inició con la entrega de la motonave "Rio Gallegos" (ex Indian Reefer") a su primitivo armador danés J. Lauritzen que enarboló nuevamente su bandera originaria el 31 de Diciembre de 1945.

El total de unidades devueltas alcanzó a un total de once que representa un tonelaje de 77.061 toneladas de porte bruto.

UNIDADES DEVUELTAS	BANDERA DE ORIGEN	PORTE BRUTO
Rio Gallegos	Danesa	3.410
Rio Diamante	Italiana	8.339
Rio Gualaguay	"	7.383
Rio Teuco	"	8.865
Rio Chico	"	8.362
	Transporte	<u>36.359</u>

	Transporte	36.359
Río Segundo	Italiana	8.219
Río Primero	"	8.219
Río Atuel	"	7.569
Río Jachal	Francesa	7.025
Río Tunuyan	"	8.400
Río Lujan	"	<u>1.869.</u>
	TOTAL:	<u>77.061</u>

Estas devoluciones representaron para la Flota una disminución del 40% de su material flotante, lo que repercutió sensiblemente en especial, en el movimiento, de pasajeros y carga frigorífica pues entre las unidades devueltas, se encontraban el Río Gallegos, Río Jachal, Río Tunuyan y Río Luján particularmente aptos para los servicios arriba mencionados, y que satisfacían las necesidades de productos refrigerados de los mercados americanos, dentro de cuyas aguas limitaba su acción a raíz de los compromisos internacionales vigentes. Así vemos que de 61.921 toneladas de productos refrigerados (carne, manteca, queso, fruta fresca) transportados en buques de la Flota Mercante del Estado en el año 1945, solamente se exportaron en nuestros buques 23.468 toneladas y 16.474 toneladas en los años 1946 y 1947 respectivamente.

Pero, ya se habían tomando por anticipado las providencias del caso, contratando con astilleros extranjeros la provisión de nuevas unidades, con lo que entraríamos en

parte del capítulo que trata de la recuperación de nuestra flota.

RECUPERACION.

Es así que en 1946 la Flota contrata la construcción de 5 buques en Inglaterra y uno en Suecia de acuerdo al siguiente detalle:

a) Tres con los astilleros de Short Brothers de los cuales el "Río Diamante" y el "Río Gualeguay" se entregaron en 1946, incorporándose a la nueva línea que unía puertos argentinos con Amberes y/o Rotterdam; y el "Río Teuco" en 1947.

b) Una motonave ("Río Chico") con los astilleros de Bartram & Sons cuyo costo fué de 284.000 libras esterlinas.

c) Un buque con los astilleros de Burtisland presupuestado en 352.000 libras esterlinas (Río Segundo) Estos dos buques fueron incorporados a nuestra flota en el año 1947.

d) Con el astillero sueco de Kockums se contrató la construcción de una nave con una capacidad frigorífica de 70.110 pies cúbicos, que se entregó en el año 1948 ("Río Primero").

La construcción de la motonave "Río Tercero" también se contrató con el astillero Babbam & Sons que la entregó en 1947.

El 23 de Diciembre de 1946 se firmó un contrato con la empresa italiana Cantieri Riuniti Dell Adriático de Trieste de dos motonaves de carga con una capacidad de bodega frigorífica de 165.015 pies cúbicos para cada uno. El "Río Luján" y el "Río Gallegos" que costaron \$ 9.074.521 se incorporaron en el año 1949.

En 1947 pasaron a formar parte del elenco de la Flota Mercante del Estado tres buques "Victory" adquiridos a la "Maritime Commision" de Washington, con los nombres de "Río Aguapey", "Río Araza" y "Río Atuel" con un costo conjunto de 10 millones de dólares.

En 1949 fueron incorporados los buques "Río Santiago" "Río Quequén" construídos en los astilleros ingleses Samuel Xhite y el "Río Belén" en los astilleros de Cammell - Laird y Co. Ltd. donde le fué colocada la quilla en Junio de 1948.

En 1950 dando cumplimiento en parte al contrato firmado en 1946 entre la Flota Mercante del Estado y el astillero Ansaldo de Génova se entregaron dos unidades. El "Río de la Plata" y el "Río Jachal" completándose en 1951 con el "Río Tunuyán". El contrato fué firmado por \$ 33.380.000 para las tres unidades.

Para completar las adquisiciones efectuadas digamos que en 1950 se incorporaron los buques "Río Belgrano" y "Río Bermejo" construídos en astilleros ingleses y las mo-

tonaves "Río Cuarto" y "Río Quinto" en el astillero Cantieri Riuniti dell Adriático, de Monfalcone, Italia.

En resumen digamos que dando cumplimiento al plan de adquisiciones trazado desde 1946 a 1952 fueron incorporadas a la Flota Mercante del Estado 22 unidades nuevas que representan 179.119 toneladas de porte bruto.

En ese mismo lapso se transfirieron los buques "Río Bermejo" (ex Amabilita) la Prefectura Nacional Marítima en 1947 y el "Río Corrientes (ex Tesao) y "Río Deseado" (ex Esmeralda) al Brasil, en 1949.

El elenco actual de la Flota Mercante del Estado está formado:

TIPO	BUQUE	AÑO Y PAIS DE CONSTRUCCION	PORTE BRUTO TS.
Carguero	"Río Salado"	1915 (Alemania)	12.100
"	"Río Carcaraña"	1923 "	4.530
"	"Río Aguapey"	1945 (EE.UU.)	10.951
"	"Río Araza"	1944 (")	11.024
"	"Río Atuel"	1945 (")	11.055
"	"Río Blanco"	1921 (Holanda)	4.470
Carg.y Frig.	"Río Belén"	1949 (G.Bretaña)	9.144
"	" "Río Belgrano"	1950 (")	9.144
"	" "Río Bermejo"	1950 (")	9.144
Carguero	"Río Colorado"	1920 (")	9.306
"	"Río Chico"	1947 (")	9.245

TIPO	BUQUE	AÑO Y PAIS DE CONSTRUCCION	PORTE BRUTO TS.
Carguero	"Rio Chubut"	1924 (G?Bretaña)	8.382
"	"Rio Diamante"	1946 (")	9.345
"	"Rio Dulce"	1919 (")	7.854
Frigorífico	"Rio Gallegos"	1949 (Italia)	2.637
Carguero	"Rio Gualeguay"	1946 (G.Bretaña)	9.345
"	"Rio Iguazú"	1928 (Dinamarca)	5.583
"	"Rio Juramento"	1922 (Alemania)	6.450
Frigorífico	"Rio Luján"	1946 (G.Bretaña)	9.345
"	"Rio Mendoza"	1939 (Dinamarca)	2.387
Carguero	"Rio Neuquen"	1919 (G.Bretaña)	8.904.-
"	"Rio Paraná"	1927 (Alemania)	12.890
Carg.y Frig.	"Rio Primero"	1948 (Suecia)	9.500
Frigorífico	"Rio Quequen"	1949 (G.Bretaña)	3.796
"	"Rio San Juan"	1936 (Dinamarca)	2.600
Transatlántico	"Rio Sta.Cruz"	1905 (G.Bretaña)	4.931
Frigorífico	"Rio Santiago"	1949 "	3.796
Carguero	"Rio Segundo"	1947 "	9.601
"	"Rio Teuco"	1947 "	9.345
"	"Rio Tercero"	1947 "	7.061
Carg.y Frig.	"Rio Cuarto"	1950 (Italia)	7.943
Trans.y Frig.	"Rio de la Plata"	1950 "	8.820
"	"Rio Jachal"	1950 "	8.820
"	"Rio Tunuyan"	1951 "	<u>8.820</u>
Total:			<u>269.511</u>

La Administración General de la Flota del Estado posee además cuatro pesqueros, tres de los cuales fueron adquiridos juntamente con las instalaciones frigoríficas a la empresa Pesquerías Angel Gardella S.A. en Junio de 1943 por la suma de pesos 898.848,40 m/n. El "Biguá", incorporado juntamente con los otros pesqueros, se hundió a raíz de una colisión, por lo que la Flota procedió a adquirir el pesquero "Centolla", con fecha 5 de Diciembre de 1944.

Las principales características de la actual flota pesquera oficial es:

BUQUES	AÑO Y PAIS DE CONSTRUCCION	REG. BRUTO
Maneco	1911 en Inglaterra	358
Pescadilla	1923 en Alemania	219
Centolla		231
Trucha	1894 en Alemania	<u>201</u>
		1.009

Tomando como base el total de registro bruto de la flota mercante del Estado que alcanza a 202.690 toneladas podemos clasificar el elenco actual según el país de construcción de los buques:

PAIS	REGISTRO BRUTO TS.	UNIDADES	PORCIENTO
Inglaterra	86.606	16	42.73 %
Italia	53.355	7	26.32 "
Alemania	23.411	4	11.55 "
Estados Unidos	22.815	3	11.26 "
Dinamarca	7.334	3	3.62 "
Suecia	6.574	1	3.24 "
Holanda	2.595	1	1.28 "
TOTALES:	202.690	35	100.- %

También los buques de ultramar de la Flot Mercante pueden clasificarse según la época de su construcción:

CONSTRUIDOS ENTRE LOS AÑOS	REG. BRUTO TS.	UNIDADES	PORCIENTO %
1900 - 1920	24.140	4	11.91
1920 - 1940	35.939	9	17.73
1940 - 1946	22.815	3	11.26
1946 - 1952	119.796	19	59.10
TOTALES:	202.690	35	100.-

Como se aprecia en el cuadro anterior el

70% del material flotante ha sido construido en los 10 años últimos por lo que la Flota cuenta con un modernísimo y eficiente plantel.

Las fluctuaciones del tonelaje de porte bruto y del número de barcos de la flota Mercante del Estado, puede apreciarse en el cuadro que sigue, que abarca los años desde 1941 a 1951.

AÑO	UNIDADES	PORTE BRUTO
1941	20	150.539
1942	27	179.735
1943	34	208.481
1944	27	192.308
1945	26	188.898
1946	18	132.937
1947	24	193.959
1948	25	203.459
1949	29	216.692
1950	34	260.691
1951	35	269.511

La disminución del tonelaje en 1946 se debió como ya se ha expresado a que nuestro país tuvo que devolver 7 barcos a Italia, 3 a Francia y uno a Dinamarca que re-

presentan 77.061 tonel. de porte bruto.

El incremento del tonalaje de porte bruto entre 1941 y 1951 fué de 79 % y entre 1946, año en que comenzó la recuperación de nuestra Flota Mercante y 1951 fué del 101,2 %.

La Marina Mercante Argentina y su posición entre las Marinas Mercantes del mundo. Indices de incremento.

Para señalar la posición de la Marina Mercante Argentina entre las restantes del mundo veamos el tonalaje de registro bruto de cada país en 1939, 1950 y 1951 y al mismo tiempo los porcentajes de aumentos ó disminuciones de cada marina mercante, comparando los tonelajes de preguerra y los que tenía al 1º de Enero de 1950 y 1951.

Los cuadros que siguen proceden de publicaciones del Dr. González Climent en base a las cifras contenidas en "Chamber of shipping of the United Kingdom".

Al estallar la segunda contienda en Setiembre de 1939, el tonalaje de las distintas marinas mercantes era:

PAISES	TONELAJE DE REGISTRO BRUTO	PORCENTAJE
Com. Británica de Naciones	18.608.000	30.29
Estados Unidos de N. América	8.722.000	14.20

Japón	5.427.000	8.83
Noruega	4.686.000	7.63
Alemania	4.185.000	6.81
Italia	3.322.000	5.41
Holanda	2.792.000	4.54
Francia	2.748.000	4.47
Grecia	1.763.000	2.87
Suecia	1.442.000	2.35
Rusia	1.154.000	1.88
Dinamarca	1.093.000	1.78
España	932.000	1.52
Finlandia	553.000	0.90
Brasil	446.000	0.73
Bélgica	386.000	0.63
<u>ARGENTINA</u>	246.000	0.40
Portugal	213.000	0.35
Otros países	<u>2.708.000</u>	<u>4.41</u>
Totales:	<u>61.426.000</u>	<u>100.00</u>

La situación al 1º de Enero de 1950, tomando los buques de más de 500 toneladas de registro bruto siguiendo la publicación "La competencia en el mar y la Marina Mercante Argentina" del Dr. González Climent en la siguiente:

PAISES	TONELAJE DE REGISTRO BRUTO	PORCIENTO
ESTADOS UNIDOS DE N.A.	26.000.000	34.75
COMUNIDAD BRITANICA	19.382.000	25.89
Noruega	4.809.000	6.42
Holanda	2.789.000	3.73
Francia	2.686.000	3.59
Italia	2.373.000	3.17
Suecia	1.893.000	2.53
Grecia	1.334.000	1.78
Japón	1.200.000	1.60
Dinamarca	1.127.000	1.51
Rusia	1.059.000	1.41
España	971.000	1.30
China	787.000	1.05
<u>ARGENTINA</u>	744.000	0.99
Brasil	675.000	0.90
Finlandia	463.000	0.62
Portugal	440.000	0.59
Bélgica	435.000	0.58
Alemania	93.000	0.12
Otros países	<u>5.604.000</u>	<u>7.47</u>
<u>TOTALES:</u>	<u>74.864.000</u>	<u>100.00</u>

La situación al 1º de Enero de 1951 según -
"Chamber of Shipping of the United Kingdom" Annual Report
1950-51" pag. 101 era:

PAISES	TONELAJE DE PORTE BRUTO	PORCENTAJE
Estados Unidos de N.A.	28.114.000	33.74
Comunidad Británica	19.626.000	25.35
Noruega	26.223.000	6.75
Holanda	2.908.000	3.76
Francia	2.330.000	3.72
Italia	2.615.000	3.38
Suecia	1.919.000	2.48
Grecia	1.306.000	1.69
Japón	1.200.000	1.55
Dinamarca	1.170.000	1.51
Rusia	1.141.000	1.47
España	971.000	1.25
ARGENTINA	826.000	1.07
Brasil	636.000	0.82
China	616.000	0.80
Alemania	509.000	0.65
Finlandia	497.000	0.64
Bélgica	450.000	0.59

Portugal	406.000	0.52
Otros países	6.383.000	8.25
	<hr/>	<hr/>
TOTALES:	77.405.000	100.00
	<hr/>	<hr/>

Al compararse los distintos cuadros se nota claramente el progreso alcanzado por nuestra marina mercante en los últimos años.

En 1939 la Argentina ocupaba el décimo lugar en el mundo con 246.000 toneladas de registro bruto, lo que representaba el 0.40 % del total mundial, mientras que en 1950 con 744.000 toneladas de registro bruto ocupaba el décimo cuarto puesto con el 1% del tonelaje mundial.

Comparando el año 1939 con 1950 nuestra marina tuvo un aumento en lo que respecta a tonelaje bruto del 202.4% lo que la coloca en el primer puesto en el orden mundial en cuanto al incremento de tonelaje entre las distintas marinas mercantes. Le sigue Estados Unidos de N.A. con 190,1% y Portugal con 105.6%.

En 1951 nuestro país pasa el décimo tercer lugar con 825.600 toneladas de registro bruto y con el 1,07 por ciento sobre el total de toneladas de registro bruto de las distintas marinas mercantes.

Comparando el promedio por buque, de toneladas de registro bruto de cada marina mercante del mundo, la

Argentina ocupa en 1951 el noveno lugar con un promedio por buque de 4.236 toneladas de registro bruto, siendo Estados Unidos de N.A. quien ocupa la primer colocación con 7.427 toneladas por barco.

Comparando los tonelajes de preguerra y los existentes al 1° de Enero de 1951 pueden obtenerse los porcentajes de aumento o disminución de las marinas mercantes de los distintos países.

Como podrá observarse en el cuadro que sigue a continuación las marinas mercantes del Japón y Alemania a causa de la guerra han visto disminuir su tonelaje en forma apreciable, mientras que la de otros países a causa de ella, han pasado a primer plano como en el caso de la Marina Mercante Argentina.

PORCENTAJE DE AUMENTO O DISMINUCION DEL TONELAJE DE LA MARINA
MERCANTE ENTRE 1939 y 1951

PAISES	AUMENTO	DISMINUCION
ARGENTINA	235,8 %	
Estados Unidos	199,4 %	
Portugal	90,6 %	
Brasil	42,6 %	
Suecia	33,1 %	
Bélgica	18,9 %	
Noruega	11,5 %	

Dinamarca	7,0 %	
Comunidad Británica	5,5 %	
Francia	4,8 %	
España	4,2 %	
Holanda	4,2 %	1,1 %
Rusia		10,1 %
Finlandia		10,1 %
Italia		21,3 %
Grecia		25,9 %
Japón		77,9 %
Alemania		87,8 %

-----,0,-----

CAPITULO IV

La Marina Mercante en la Economía Argentina.- Actividad portuaria de los buques de bandera Argentina y su participación en el intercambio comercial.- La Flota Mercante del Estado y su explotación comercial.- Cargas transportadas.- Fletes percibidos.- Resultados financieros de la empresa.- 2º Plan quinquenal.-

Es indudable que la posesión por parte de la República Argentina de su propia marina mercante, constituye uno de los más firmes bastiones sobre los que se afirma la independencia económica del país, al dotarnos del medio de transportar las mercaderías que forman nuestro comercio exterior, en proporción jamás conocida en otros tiempos.- La Marina Mercante ha permitido en grado bien significativo, conservar el ritmo que ha llevado nuestra economía en éstos últimos tiempos vinculándonos a los mercados extranjeros.- Sus buques llegan a todos los puertos del mundo y expresan altivamente lo que la Argentina representa en el concierto internacional de las naciones y cual es su destino.-

Antes de ver que papel desempeña nuestra marina

mercante en el intercambio comercial, veamos cual ha sido la participación de los buques argentinos de ultramar sobre el total de tonelaje entrado a nuestros puertos durante los últimos doce años, para comprobar el constante aumento de la actividad de los buques nacionales.-

Las cifras que figuran en el cuadro que sigue a continuación han sido extraídas de la "Síntesis Estadística - Mensual de la República Argentina".-

BARCOS DE ULTRAMAR ENTRADOS A PUERTOS ARGENTINOS

AÑO	TONELAJE TOTAL ENTRADO A PUERTO (reg. bruto)	TONELAJE ARGENTINO	PORCENTAJE DE TONELAJE ARGENTINO
1939	9.452.000	170.136	1,8 %
1940	6.690.000	187.320	2,8 %
1942	4.645.000	444.500	14,15 %
1943	3.139.700	530.600	19,18 %
1944	2.765.400	496.000	15,40 %
1945	3.624,800	453.800	12,87 %
1946	6.945.200	484.400	7,97 %
1947	8.452.300	757.700	8,96 %
1948	9.712.800	925.400	9,53 %
1949	8.631.000	1.108.000	12,84 %
1950	9.462.000	1.212.200	12,81 %

Puede observarse en el cuadro anterior que sobre un tonelaje de buques de ultramar entrados a puertos argentinos prácticamente igual en los años 1939 y 1950 el porcentaje de buques nacionales sube del 1,8% del movimiento total en el año 1939 al 12,8% en el año 1950.-

El brusco aumento registrado en 1942 y 1943 se debió a la creación de la Flota Mercante del Estado y a la disminución del comercio exterior debido a la contienda que, al finalizar trae un aumento del mismo que coincide con la devolución de varias de nuestras unidades a sus antiguos armadores haciendo caer el porcentaje correspondiente a nuestra marina, mercante del 8,3%.-

La Flota Mercante del Estado se abocó de inmediato al estudio del reemplazo de dichas unidades y a la ampliación de su tonelaje, concertando varias contratos con astilleros extranjeros.- Consecuencia de ello es el incremento que se ha venido operando en nuestra Flota Mercante.-

Al no poseer datos completos sobre el año 1952, tomaremos los ocho primeros meses de dicho año, y lo relacionamos con los ocho primeros de 1951.-

Así tenemos que:

	Tonelaje total entrado a puerto	Tonelaje argentino	%
1950.....	6.381.200	784.000	12,30
1951.....	6.157.100	1.092.300	17,74

Vemos que el movimiento de los buques de bandera argentina ha incrementado en los primeros meses de 1952 en un 39,30%, en relación a 1951, lo que nos demuestra que nuestra marina mercante sigue su marcha ascendiente.-

En el cuadro que a continuación figura, confeccionado a base de las cifras contenidas en la Síntesis Estadística Mensual tenemos la evolución de la participación de los buques de distinta bandera en el movimiento portuario, sobre la base del tonelaje total entrado a puerto.-

PORCIENTO DE TONELAJE DE BUQUES DE DISTINTAS BANDERAS ENTRADO A PUERTO:

AÑOS	ARGENTINA	REINO UNIDO	EE.UU.	SUECIA	HOLANDA	NORUEGA
1946	7,97	26,06	30,01	5,62	2,69	6,87
1947	8,96	20,27	27,28	4,29	3,92	7,67
1948	9,53	24,23	19	3,41	4,11	7,28
1949	12,84	25,67	12,31	4,14	5,62	6,58
1950	12,81	25,26	10,77	3,20	5,72	8,12

Los barcos de bandera norteamericana, como se desprende del cuadro anterior vienen disminuyendo su actividad en nuestros puertos, pasando del 30 % en 1946, al 10 % en 1950 del total de tonelaje entrado a puerto, mientras que los de bandera inglesa se mantiene estable y el porcentaje correspondiente a nuestra marina mercante sube del 7,9 al 12,8 por ciento en 1950, ocupando el segundo lugar.-

Pasemos a considerar ahora la participación de nuestra marina mercante en el comercio internacional, observando que porcentaje del total de cargas exportadas e importadas por vía marítima y sus respectivos valores han sido transportadas por buques de bandera argentina.-

Tomando las cifras publicadas en la Síntesis Estadística mensual de la República Argentina correspondiente al año 1950, podemos confeccionar los cuadros que a continuación figuran:

**DISTRIBUCION DE LA IMPORTACION POR BARCO SEGUN BANDERA
AÑO 1950**

PAISES	TONELADAS TRANSPORTADAS	POR CIENTO
TOTAL IMPORTADO.....	10.510.800	100,00
Gran Bretaña.....	2.971.400	28,27

<u>ARGENTINA</u>	1.658.100	.....	15,77
Panamá.....	1.259.600	.....	11,98
Noruega.....	1.162.800	.....	6,77
Italia.....	712.000	.....	6,77
Estados Unidos.....	538.700	.....	5,12
Países Bajos.....	391.100	.....	3,72
Grecia.....	285.000	.....	2,71
Francia.....	231.300	.....	2,80
Suecia.....	171.000	.....	1,63
España.....	166.700	.....	1,59

En cuanto a los valores efectivos de las cargas transportadas por los distintos buques tenemos que para las importaciones de 1950, la distribución según la nacionalidad de los barcos es la siguiente:

DISTRIBUCION DE LA IMPORTACION POR BARCO SEGUN BANDERA
AÑO 1950

PAISES	VALORES EFECTIVOS	POR CIENTO
	M/N.	%
TOTAL	4.682.900.000	100,00
ARGENTINA	1.234.900.000	26,37
Reino Unido	892.100.000	19,05
Países Bajos	403.400.000	8,61
Italia	362.700.000	7,74
Estados Unidos	360.300.000	7,69
Francia	280.000.000	5,98
Noruega	245.400.000	5,24
Suecia	177.800.000	3,80
España	152.700.000	3,26
Panamá	108.800.000	2,32
Dinamarca	80.000.000	1,71

En cuanto a la exportación de nuestros productos por vía marítima; la participación que han tenido en su transporte los buques argentinos puede observarse en el cuadro que sigue:

DISTRIBUCION DE LA EXPORTACION POR BARCO SEGUN BANDERA
AÑO 1950

PAISES	TONELADAS TRANSPORTADAS	POR CIENTO
TOTAL EXPORTADO	7.381.400	100,00
Gran Bretaña	1.611,700	21,83
<u>ARGENTINA</u>	1.166.100	15,80
Italia	864.700	11,70
Paises Bajos	496.100	6,68
Suecia	328.600	4,45
Francia	317.100	4,50
Noruega	316.500	4,29
España	295.800	4,00
Panamá	291.100	3,94
Brasil	280.400	3,80
Bélgica	274.100	3,71
Estados Unidos	224.500	3,04

Tomando los valores efectivos de las exportaciones, la distribución de las mismas por los buques de las distintas banderas sería la siguiente:

AÑO 1950

PAISES	VALORES EFECTIVOS M\$N.	POR CIENTO
TOTAL	5.294.400.000	100,00
Reino Unido	976.800.000	18,45
<u>ARGENTINA</u>	600.000.000	11,33
Países Bajos	573.000.000	10,82
Estados Unidos	549.100.000	8,52
Suecia	451.000.000	7,92
Italia	419.609.000	6,88
Noruega	364.500.000	4,77
Francia	252.600.000	3,05
Bélgica	161.309.000	3,66

España	140.800.000	2,66
Panamá	122.400.000	2,31
Dinamarca	109.600.000	2,07
Finlandia	84.000.000	1,77

Resumiendo los cuadros anteriores tenemos que del total exportado lo transportado en buques argentinos representa al 15,8% del total de cargas y el 11,33% del valor efectivo de las mismas.-

En lo que a las importaciones se refiere, los buques nacionales transportaron el 15,77% del total de cargas, que se eleva al 26,37% tomando el valor efectivo de lo transportado.-

Como lo interesante de los datos estadísticos son las comparaciones, ya que de las mismas se pueden sacar conclusiones y a falta de datos anteriores a 1950, tomaremos los 10 primeros meses de 1950 y 1951 para observar las variaciones que se han producido en el porcentaje de cargas transportadas por buques argentinos.-

EXPORTACION POR VIA MARITIMA

	10 meses 1950 (toneladas)	10 meses 1951 (toneladas)
Total exportado	6.296.600 Ts.	4.932.600 Ts.
Por intermedio de buques argentinos	966.100 Ts.	1.148.800 Ts.
Porcentaje en buques argentinos	15,34 %	23,28 %

No obstante haber disminuido en los 10 primeros meses de 1951 el total exportado por vía marítima en un 21,66% con respecto a 1950 los transportado en buques argentinos ha tenido un incremento de 182.700 toneladas que representa el 18,91% en relación a 1950.-

En cuanto el valor efectivo de las cargas transportadas para el exterior tenemos que:

Valor efectivo de la Exportación por vía marítima

	10 meses de 1950	10 meses 1951
En millones de m\$.		
Valor efectivo del Total exportado.....	4.116,5	5.678,2

Valor efectivo de lo		
transport. en buques argentinos.....	465,1	1.001,5
Porcentaje en buques argentinos.....	11,30 %	17,64 %

Si bien lo transportado en distintos buques tuvo un aumento del 37,94% en cuanto al valor efectivo de las cargas, mucho mayor ha sido considerando las transportadas en nuestros buques, pues hubo un incremento de 536.400.000 M\$N. en el valor de las mismas que representa un 115,33 % de aumento en relación a los 10 primeros meses de 1950.-

En cuanto a las importaciones tendríamos en cuanto al tonelaje de cargas transportadas:

IMPORTACION POR VIA MARITIMA

	10 meses 1950 (toneladas)	10 meses 1951 (toneladas)
TOTAL IMPORTADO	9.021.600	9.855.100
Por intermedio de buques argentinos	1.427.600	1.684.600
En buques argentinos	15,83 %	17,09 %

Lo transportado por los distintos buques aumentó en un 9,25% mientras que lo importado por intermedio de la Marina Mercante Argentina tuvo un incremento del 19% al transportar 257.000 toneladas más que en 1950; siempre considerando los 10 primeros meses.-

En cuanto al valor efectivo de las importaciones en el cuadro que sigue vemos las variaciones que ha habido de un año a otro.-

Valor efectivo de la importación por Vía Marítima

	10 meses de 1950	10 meses de 1951
	En millones de m\$.	
Valor efectivo del total importado	3.880,8	3.163,2
Valor efectivo de lo transportado en buques argentinos	1.137,2	2.407,6
En buques argentinos %	26,72	29,50

El aumento del valor efectivo de lo importado es del 110,35% y en cuanto a lo importado por intermedio de nuestros buques es del 111,70 %.-

Estos cuadros demuestran a las claras el importante papel que están desempeñando nuestras naves en el intercambio comercial, al mismo tiempo que pone de manifiesto el incremento constante de nuestra marina mercante que ha llegado a ser un elemento ponderable en la competencia marítima mundial.-

La Flota Mercante del Estado y su explotación comercial.- Cargas transportadas.- Fletes percibidos.-

Desde que la Flota del Estado inició sus actividades el 1º de Noviembre de 1941, por intermedio del buque "Río Dulce" que zarpó rumbo a El Callao (Perú) con un cargamento de trigo, el número de buques, las cargas transportadas, la organización de los servicios la pericia de sus tripulantes, etc.; han sido en continuo aumento.-

Al comienzo, la explotación de los buques según el "Plan Summer Welles" originario del Comité Consultivo Económico Financiero Interamericano de Washington, de fecha 21 de Agosto de 1941, debía ajustarse exclusivamente al comercio de la República Americanas entre sí.- Frente a esta limitación de horizontes le fué necesario a la Flota Mercante del Estado abocarse al estudio de las posibilidades de exportación y necesidades de importación de cada uno de sus mercados, y el valor -

que ello representaba desde el punto de vista de la economía nacional.-

El de Nueva Orleans constituía al comienzo el único puerto norteamericano que era frecuentado por los barcos de la flota.-

Una vez finalizada la contienda y obtenida la libertad de movimiento para los buques del organismo oficial naviero mediante el cese del "Plan Summer Welles" la Flota encaró de inmediato tráficos al margen de las aguas interamericanas, los cuales habían sido previamente objeto de detenido estudio, comprobándose al llevarlos a la práctica lo acertado de la medida, que permitió ampliar sus actividades hacia lugares que constituyen importantes centros consumidores de nuestros productos y al mismo tiempo abastecedoras de nuestra economía.-

En 1946 se organizaron con carácter permanente los siguientes servicios:

- a) Buenos Aires a puertos de la Patagonia.-
- b) Puertos Argentinos a Costa Atlántica de los EE.UU. de Norte América, con escalas en puertos del Brasil.-
- c) Buenos Aires a Santos y Río de Janeiro.-
- d) Puertos Argentinos a Cuba, Méjico y Nueva Orleans, con escalas intermedias en Brasil.-
- e) Puertos Argentinos a las Islas de las Antillas Menores (Martinica, Guadalupe, Haití y República Dominicana).-
- f) Puertos Argentinos a Amers y Rotterdam.-
- g) Puertos Argentinos a Barcelona, Marsella y Génova, con esca-

las en puertos del Brasil.-

h) Esporádicamente buques con destino a Chile, Perú y Sud Africa.-

En el año 1947 se pudo comprobar el acierto del establecimiento de líneas regulares con los países americanos y europeos, ya que si bien se incorporaron durante dicho año 7 unidades con 68.282 toneladas de porte bruto, resultó insuficiente el material flotante para satisfacer los compromisos contraídos, habiendo sido necesarios para cumplir dicho excedente el fletamiento de 7 buques tomados en alquiler (Time charter) con lo que se acrecentó el transporte en 50.900 toneladas de carga general.-

Los buques de la Flota Mercante del Estado alcanzaron a navegar durante 1946, 629.460 millas siendo en los años sucesivos superadas por la incorporación de nuevas unidades, como figura en el cuadro que sigue a continuación:

1946.....	629.460 millas
1947.....	724.307 "
1948.....	916.683 "
1949.....	1.056.000 "
1950.....	1.218.232 "
1951.....	1.323.600 "

En abril de 1950 con la partida del vapor "Río Aguapey" con rumbo a Yokohama (Japón) quedó inaugurada una nueva línea regular con el extremo oriente.-

La Flota Mercante del Estado constituye sin lugar a duda un factor de peso en cuanto a la participación de la bodega argentina en el transporte de las mercaderías que hacen a nuestro comercio exterior.-

En el cuadro que sigue puede apreciarse el movimiento de las cargas transportadas en buques de la Flota Mercante del Estado desde el año 1942 a 1950, incluyendo los dos últimos meses de 1941 en el año 1942.-

AÑOS	COMERCIO EXTERIOR (TON.)	TRANSP. EN BUQUES DE LA FLOTA (TON.)	POR CIENTO
1942	9.837.000	862.941	8,77
1943	9.020.300	881.393	9,77
1944	10.104.600	1.000.554	9,90
1945	10.681.300	877.777	8,22
1946	16.540.200	455.082	2,75
1947	20.198.000	575.325	2,84
1948	23.092.000	622.341	2,70
1949	18.105.100	736.373	4,07
1950	18.219.600	754.820	4,14
1951	19.500.000	866.6989	4,44

Como puede observarse en cuadro anterior la participación de la Flota oficial en el comercio exterior experimentó una disminución en el año 1946 en que el porcentaje baja del 8,22 % a 2,75 %.-

Esta baja se debe a que terminada la contienda se tuvo que devolver a sus primitivos armadores once buques en cumplimiento de los contratos suscriptos oportunamente.- Además en 1946, el comercio exterior experimentó un enorme incremento ya que pasó de 10.681.300 toneladas a 16.540.200 lo que representa un aumento del 54,86 %.-

A partir de 1948, debido a las nuevas adquisiciones y al resultado de la aplicación de la "cláusula del transporte" en los convenios suscriptos por nuestro país, el porcentaje comienza a ascender paulatinamente.-

Los principales mercados de fletes para los buques de nuestra flota han sido durante los últimos años los EE.UU. de Norteamérica, Brasil, España, Italia, Holanda, Bélgica y Alemania, países con quienes se mantienen un mayor intercambio comercial.-

Como los fletes que abonan los países extranjeros por el transporte de las cargas en naves argentinas, lo efectúan con monedas de los mismos, la Flota Mercante del Estado constituye una fuente de capital importancia en lo que a recaudación de divisas extranjeras se refiere, habiendo aportado al país el monto en pesos m/n. de divisas que a continuación se detalla.-

AÑOS	INGRESO DE DIVISAS EN M\$N.
1946	8.452.625,32
1947	27.991.662,96
1948	27.120.212,07
1949	34.190.513,89
1950	69.293,089,96
1951	115.958.814,08

El total de fletes percibidos en los últimos 10 años por la Flota Mercante del Estado suman pesos m/n. 1.196.872.534,13, siendo la utilidad para el país doble de esa cantidad, puesto que esa suma no sale del mismo para pagar fletes de buques foráneos y porque, por el contrario, esa suma entra a favor de la economía nacional.-

Para obtener un índice empírico del rendimiento de bodegas cotejaremos lo ingresado por fletes con el tonelaje de porte bruto existente a fin de cada año y con la carga transportada en cada uno de los periodos.-

Estas relaciones no toman en cuenta, entre otros factores, el de la longitud de los itinerarios, ni las demoras portuarias.-

Los datos que figuran a continuación son extraídos de una publicación del Dr. Gonzalez Climent en la Revista "Marina" N° 183 (Octubre 1951).-

Los fletes producidos por un buque (ingreso de los armadores) dependen de la tarifa que se aplica, la capacidad de carga del mismo y el índice de aprovechamiento; vale decir la frecuencia con que se lo emplea en el tráfico a que ese buque está asignado.-

El total de cargas que figura en el cuadro que a continuación se expone comprende lo transportado de ultramar, de cabotaje y en "time charter".-

En el año 1942 está comprendido los dos últimos meses de 1941.-

AÑOS	FLETES PRODUCIDOS	CARGAS	PORTE BRUTO
	(A)	TRANSPORTADAS (B) (Ts.)	A FIN DE c/AÑO (Ts.) (C)
1942	79.683.095,53	879.941	189.735
1943	106.546.453,51	1.023.844	208.481
1944	120.400.829,33	1.064.213	192.302
1945	104.296.325,30	922.113	188.828
1946	51.395.801,14	429.186	133.937
1947	79.216.606,17	607.898	193.959

1948	88.897.335,52	688.558	203.459
1949	98.943.354,80	790.425	216.529
1950	154.104.640,83	915.733	260.691
1951	308.378.022.--	936.263	289.511

AÑOS	RELACION (A) / (B)	RELACION (A) / (B)
1942	90,57	443,39
1943	104,06	511,06
1944	113,14	626,08
1945	112,37	552,13
1946	105,06	383,73
1947	130,33	408,42
1948	129,11	436,93
1949	126,78	456,61
1950	188,92	591,14
1951	329,37	1.144,21

Resultado financiero de la empresa.-

La falta de publicación de las memorias de la Administración General de la Flota Mercante del Estado desde 1947, constituye serio inconveniente para analizar la evolución económica-financiera de los distintos ejercicios.- Poseemos solamente los resultados financieros que han sido publicados en la Revista "Marina" en Octubre de 1951 y datos obtenidos en la Administración General de la Flota del Estado.-

Digamos con satisfacción que la Flota Mercante del Estado ha financiado todas sus adquisiciones con sus propios recursos no necesitando la ayuda del Superior Gobierno.-

En 1946, las unidades adquiridas definitivamente en oportunidad de la creación de éste Organismo se encontraban totalmente amortizadas, pues se adoptó un porcentaje (20 %) de amortización del activo fijo de manera de mantenerlo lo más saneado posible.-

La amortizaciones efectuadas sobre sus buques desde la iniciación de sus actividades es la que sigue:

1941/42.....m\$.	9.072.375,29
1943....."	7.871.547,14
1944....."	8.317.123,27
1945....."	10.714.238,27
1946....."	10.621.381,31
1947....."	6.380.497,22

La disminución de las cifras correspondientes a 1947, se debe, a que las primeras unidades se encuentran amortizadas y por otra parte los regímenes de amortización implantados para las nuevas buques adquiridos es menos gravoso en razón de tratarse de naves recién construidas.-

La existencia de títulos de propiedad de este Organismo a la fecha de cierre de cada ejercicio y las sumas recaudadas en concepto de Renta de Títulos hasta 1947, es la que sigue:

EJERCICIO	EXISTENCIA DE TITULOS	RENTA
	v\$u.	m\$u.
1941/42.....	37.316.400.--	804.664,83
1943.....	94.456.600.--	2.796.632,76
1944.....	149.623,500.--	4.761.713,11
1945.....	151.149.000.--	6.953.105,43
1946.....	108.201.100.--	4.603.352,25
1947.....	87.201.100.--	2.993.394,33

La disminución en 1946 se debió a que fué menester realizar en el mercado, títulos nacionales de pertenencia de la Flota, con el fin de proceder a cancelar las letras de Tesorería, emitidas y los créditos, incluso sus respectivos intereses, abiertos oportunamente por el Superior Gobierno de la Nación a favor de gobiernos y armadores extranjeros, lo cual según las normas legales vigentes debía efectuarse con recursos propios de la Flota.- También para la adquisición y construcción de nuevas unidades se efectuaron ventas de dichos valores durante 1946 y 1947.-

El art. 9º del Decreto 12.941/43 (ratificado por Ley 12.941), establece que el producido, de la explotación de la Administración General de la Flota Mercante del Estado, se destinará en primer término al pago de las obligaciones y al servicio de los empréstitos contraídos para la adquisición de sus buques; al pago de los gastos administrativos y a la constitución de las reservas previstas en éste decreto, debiendo destinarse el remanente del producido, una vez satisfechos aquellos gastos, para la adquisición de nuevas embarcaciones.-

De las utilidades líquidas y realizadas se destinará hasta un 5% para la institución de un fondo de estímulo, destinado al personal de la Flota y el resto de acuerdo al art. 9, del Decreto Nº 12.941/43, a la Reserva de Adquisición de buques.-

Los resultados financieros de los distintos ejercicios nos muestran lo acertado que fué la creación de la Flota Mercante del Estado.-

Las utilidades obtenidas por dicha empresa en los distintos ejercicios es la que sigue:

AÑO	UTILIDAD
1941/42.....	11.434.268,11
1943.....	29.959.064,56
1944.....	15.678.480,23
1945.....	11.287.834,02
1946.....	13.109.615,69
1947.....	13.220.172,87
1948.....	8.354.613,63
1949.....	7.499.576,32
1950.....	30.000.000.--
1951.....	30.000.000.--

La utilidad de 1951, es aproximada, siendo de 328.00.000.- m\$n., los ingresos y de 298.000.000.- m/n. los egresos.-

Segundo Plan quinquenal 1953/58.-

En el Segundo Plan quinquenal se contempla la consolidación definitiva de nuestra Flota Mercante.- Según el proyecto en estudio se piensa invertir 762 millones de pesos con la siguiente discriminación.-

Taller para reparaciones, Depósitos.

Edificios.....m\$n.	25.000.000.--
Diques, grúas flotantes y anexos.....m\$n.	19.000.000.--
Buques para tráfico de ultramar	
27 buques con 227.000 ts. de p. bruto..m\$n.	587.000.000.--
Buques para la Costa Sud (8 unidades)..m\$n.	90.000.000.--
Repuestos para dichas unidades.....m\$n.	20.000.000.--
Buques para la Flota Pesquera(8 unidad.m\$n.	<u>21.000.000.--</u>
m\$n.	762.000.000.--

En posesión de todo este material flotante nuestra independencia económica queda sellada en lo que a la Marina Mercante se refiere.-

La construcción de 8 buques pesqueros vienen a llenar una sentida necesidad, pues la renovación de todo el material flotante era requerido con urgencia.-

El departamento de Pesca de la Administración General de la Flota Mercante se ha desenvuelto con resultado económico adverso desde 1943, en la mayoría de los ejercicios, debido a que, por el mal estado de sus embarcaciones, construidas entre 1894 y 1911, las reparaciones que les fueron necesario realizar insumieron en su casi totalidad las recaudaciones provenientes de su explotación y a la vez exigieron a sus naves largos periodos de inactividad.-

CAPITULO V

Tratados internacionales de comercio y navegación celebrados por la República Argentina. La cláusula de la "Nación más favorecida". - "La cláusula del transporte", fomento de la Marina Mercante Decreto 6.087/48. medidas tendientes a conservar el potencial de nuestra marina mercante. -

En los primeros tratados de Comercio celebrados por el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, se nota la disposición de las autoridades de facilitar el desenvolvimiento de los intereses extranjeros.-

En el primer tratado celebrado por nuestro país el 2 de Febrero de 1825 con Gran Bretaña, que constituye el primer instrumento concreto de política económica, se beneficiaba exclusivamente a dicho país.-

En el art. 2º de dicho tratado se establecía que los habitantes de los dos países contratantes gozan, respectivamente de la libertad de llegar con sus buques y cargas a todos aquellos puertos y ríos de Gran Bretaña y de las Provincias Unidas del Río de la Plata en donde es permitido a otros extranjeros arribar.-

Por el art. 3º Gran Bretaña se compromete a que todos los habitantes de estas tierras gocen de la más entera libertad de comercio y navegación en su territorio y con toda la extensión que otorga a cualquier otra nación.-

En el art. 5º se establece que no se impondrán mayor ni alguna otra clase de derecho, para los barcos mayores de 120 toneladas, que aquellos que pagaren los buques de las Provincias

Unidas.-

Este tratado estipulaba la cláusula de la nación más favorecida en forma incondicional, recíproca e ilimitada.-

Veamos en que consiste esta reciprocidad.-

Las cláusulas de este tratado, en lo que se refiere a nuestro país, eran completamente inoperantes, ya que en esa época no contaba con marina mercante que hiciera posible la pretendida "reciprocidad".-

En el tratamiento de los barcos mercantes de Gran Bretaña hay una asimilación al de los barcos de las Provincias Unidas del Río de la Plata, motivo por el cual nuestro país no habría podido acordar un tratamiento preferencial dentro del mismo, ni realizar una política de primas pues la cláusula del art.5º se lo hubiese impedido, ya que la igualdad es con los barcos nuestros.-

Este tratado está aún en vigencia, pero actualmente puede reportarnos beneficios pues los buques de nuestra flota mercante llegan regularmente a los puertos ingleses.-

Por este mismo tratado los barcos extranjeros podían efectuar el comercio entre puertos de nuestro país, por lo que entregábanos el comercio de cabotaje.-

En Julio de 1853 se firman tres tratados con Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos, por los cuales se acuerdan en forma unilateral e incondicional la libre navegación de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, lo que demuestra el exceso de liberalidad por parte de nuestras autoridades.-

Rectifica sin embargo estos convenios, la disposi-

ción del art. 5º del tratado de 1825, al establecer que "la Confederación se compromete a no conceder a otra nación, inmunidad ó favor al pabellón o al comercio que no se extiende a los barcos de S.M. Británica. Con esta disposición se pacta la igualdad para todas las naciones y es el prototipo de la cláusula de la nación más favorecida y del tipo incondicional.-

Con el Brasil se firma el 7 de Marzo de 1856 un tratado de paz, comercio, amistad y navegación estableciendo el art.6º el principio de la reciprocidad en cuanto al tráfico naviero.-

Como puede observarse en estos convenios firmados por nuestro país, se obró con ligereza, beneficiando los mismos en forma unilateral a los países extranjeros.-

Terminada la contienda de 1939 comienza para la República Argentina una nueva etapa en lo que se relaciona con el contenido de los nuevos tratados comerciales que el país firmará.-

El hecho de que la Argentina posea su propia marina mercante hace que en los nuevos convenios desempeñe un papel importante, ya que se le reserva toda ó una parte del transporte de los productos intercambiables entre los dos países contratantes, Es decir en los nuevos tratados entra a actuar lo que se ha dado en llamar la "cláusula del transporte".-

Veamos ahora como juega esta cláusula en los distintos convenios, ya que presenta varias modalidades.-

1) En los tratados comerciales firmados con España en Octubre de 1946, Francia en Julio de 1947 e Italia en Octu-

bre de 1947 se estipuló que el transporte de las mercaderías que se intercambiarían se efectuaría preferentemente en buques de nacionalidad de las partes contratantes, en igualdad de proporciones.-

2) Una nueva modalidad de esta cláusula del transporte consiste en el agregado a la anterior de que si cualquiera de los dos países contratantes no tuviese barcos suficientes para llevar la carga que le corresponde, deberá suplir esa falta de buques utilizando, con preferencia, y en igualdad de condiciones, buques de la bandera del otro país contratante.-

De este tipo son los convenios comerciales firmados con Rumania en Octubre de 1947, Suiza el 20 de Enero de 1947, Yugoslavia en Junio de 1948 y Chile en Diciembre de 1946.-

3) La tercera modalidad sería que para el transporte de los productos a intercambiar, las partes contratantes conviniere en que se utilicen preferentemente buques de nacionalidad Argentina. En el tratado con la Unión Sudafricana firmado el 31 de Julio de 1946 se convino que para el intercambio de carbón por maíz se daría preferencia para el transporte a los buques argentinos.-

En el tratado comercial con Checoslovaquia firmado el 2 de Julio de 1947 se estipula igualmente de que el transporte de las mercaderías objeto se efectúa preferentemente en buques de nuestra bandera.-

Podemos señalar una 4ª modalidad siguiendo a González Climent en su obra "La Competencia en el mar y la Marina Mercante Argentina" lo que establece que la Argentina se reser-

va el derecho de transportar el cincuenta por ciento de las mercaderías a intercambiar como en el caso de los convenios firmados con Finlandia el 8 de Julio de 1948, y Hungría el 14 de Julio del mismo año.-

En la mayoría de los convenios firmados se estipula que la aplicación de este sistema de transporte no podrá tener por consecuencia un atraso en la entrega ó el encarecimiento de los productos a transportar.-

No hay duda que la incorporación de la "cláusula del transporte" a los convenios firmados por nuestro país constituye una medida de fomento de positivos resultados al asegurar carga a los buques argentinos.-

Fomento de la Marina Mercante, Decreto 6.037/48:

Para llegar a la constitución de una marina mercante o fomentar su engrandecimiento; los Estados se valen de distintos medios, a los cuales también recurren con el fin de conseguir de esa misma marina un servicio que contribuye a aumentar el comercio nacional y afirmar su fuerza política.-

Con la política protectora se persigue que la marina mercante nacional satisfaga casi exclusivamente las necesidades de transporte del país evitando el empleo de buques extranjeros.-

Los Estados poseedores de una gran flota mercante lo deben a la preocupación y constante brogar de sus gobiernos, abocados a protegerla, en desmedro de la competencia extranjera.-

Tanto en Francia como en Gran Bretaña desde muy antiguo se crearon sistemas de protección y fomento que encuentran

su perfeccionamiento en el Acto de Navegación de Cromwell, Lord protector de Inglaterra.-

Promover la navegación y abatir a Holanda fueron las dos principales preocupaciones de Oliverio Cromwell y su política económica; y con ese fin dió su famosa Acta de Navegación de 1651.-

Por ella se atribuye a la marina mercante inglesa el monopolio del tráfico de las mercaderías que llegara a Inglaterra de países extranjeros, el monopolio del comercio con las colonias y entre las colonias. Cuando los productos no viniesen en barcos ingleses deberían transportarlos barcos del país de origen de las mercaderías y en caso contrario se aplicaba una fuerte sobretasa. Esta disposición constituyó un recuerdo golpe para la marina holandesa.-

Díganos también que las compañías de navegación comercio y colonización, aparentemente de carácter privado, pero oficiales en el fondo, tuvieron una función importante, siendo instrumentos muy valiosos de las expansiones territoriales y del desarrollo de las marinas mercantes.-

Entre los distintos sistemas proteccionistas podemos mencionar las Sobretasas de pabellón aplicadas con el fin de favorecer el transporte de las mercaderías en buques nacionales, disminuyendo para ello los derechos de Aduana, o por el contrario recurriendo a un derecho adicional cuando el transporte se efectuara en naves extranjeras.-

Una forma de protección directa constituye las subvenciones, siendo su fin contribuir con las empresas en el cos-

to de la construcción de los barcos y en la explotación de las líneas.-

En cuanto a las primas, se otorgan a los buques que posean ciertas condiciones que se señalan en cada caso, de manera tal, que la existencia de dichos requisitos es suficiente para que el armador tenga el derecho de reclamarlas sin que se le exija en cambio el cumplimiento de obligación alguna.-

En cuanto a las primas otorgadas a la construcción de buques tienen el fin de compensar la diferencia de precio entre los buques construídos en el país y los fabricados en el extranjero, no teniendo motivo entonces los armadores de adquirir buques en el extranjero.-

En la Argentina la ley 10.606 de Cabotaje preveía el otorgamiento de subvenciones a las empresas de navegación y astilleros de construcción navales, pero nunca se llevó a la práctica.-

Es necesario que el Estado, titular de la política económica respalde la actividad naviera nacional, asegurando las cargas para sus buques.-

El establecimiento de cláusulas en los convenios, del tipo que ya hemos visto, que aseguran el transporte de las mercaderías en buques nacionales constituyen medidas efectivas de protección de nuestra marina mercante.-

Con el mismo fin de asegurar el transporte de cargas por la marina mercante oficial, y al mismo tiempo de coordinar la acción de las dependencias nacionales y entidades descentralizadas en materia de contratación de servicios para el trans-

porte marítimo de las mercaderías que comprenden al exterior y se dictó, el decreto 6.037 el 9 de Marzo de 1948.-

Por el Art.1º se establece que las adquisiciones de mercaderías a importarse, que efectúen las dependencias nacionales y reparticiones descentralizadas, deben convenirse preferentemente por su valor F.O.B.-

El art.2º dispone que el transporte de las mercaderías mencionadas en el artículo anterior, deberá ser realizado preferentemente en barcos de bandera argentina.-

En el mencionado decreto se establece además que el transporte de las mercaderías vendidas al exterior por las mencionadas reparticiones que hayan sido convenidas por su valor C.I.F. serán efectuado exclusivamente en buques nacionales.-

El fin de las disposiciones contenidas en dicho decreto es que el transporte de los artículos importados y exportados por las reparticiones del Estado se efectúe en buques argentinos pero para ello es necesario que en el caso de las importaciones se convenga la aplicación de la cláusula F.O.B. porque en caso de que la operación se convenga C.I.F. los vendedores tienen la facultad de elegir el buque en el cual se llevará a cabo el transporte.-

En el caso de las exportaciones, solamente en aquellos que se efectúen con la cláusula C.I.F. que otorga la exclusividad a nuestros buques y siempre que no haya convenios comerciales que contemplen la cuestión.-

Además la Subsecretaría de Marina Mercante podrá autorizar excepciones en casos especiales que así lo exijan, como

lo establecido en el artículo 7º del decreto mencionado.-

Otras medidas de fomento constituyen el otorgamiento del crédito necesario a las construcciones navales y la disminución de los derechos aduaneros a los materiales importados y que se emplean en las mismas.-

Medidas tendientes a conservar el potencial de nuestra Marina ..

Mercante:

Después de largos años de lucha, de dependencia del extranjero, con todas las derivaciones políticas y económicas que ello comporta, hemos conseguido dominar el mar, al poseer nuestra propia marina mercante, lo que nos reporta grandes beneficios.-

Es por eso que debemos permanecer en el mar y tomar todas las medidas necesarias para superar los problemas que se nos presentan, pues defender esa posición interesa tanto al Estado como al comercio, industrias y clases trabajadoras.-

La capacidad de una marina mercante no se mide solamente por el tonelaje efectivo de que dispone, sino también por la posibilidad de mantener sus buques en condiciones permanentes de navegabilidad para lo cual es indispensable que todos los elementos concurrentes a obtener del material flotante la mayor eficiencia se desarrolle paralelamente.-

Es necesario que el total de barcos que poseemos se encuentren en actividad y para ello se requiere mantenerlos constantemente en buenas condiciones. Nos encontramos frente al problema que plantea la atención regular de todo ese material, a fin de que no se resiente su explotación por una para-

lización de cierto tiempo como consecuencia de desperdicios sufridos.-

El constante aumento de las unidades de la marina mercante argentina, trajo por consecuencia que la capacidad material de los talleres y diques fuese insuficiente para atender a todas las reparaciones requeridas. Ello trae la paralización de los buques en espera del turno correspondiente al envío al exterior de los mismos, con los correspondientes gastos ocasionados por la tripulación durante el viaje de ida, estada y vuelta. Además el pago de las reparaciones ocasiona el envío de divisas que se podrían utilizar en la adquisición de materiales esenciales para nuestras industrias.-

Para la formación de una industria naval poderosa se requieren varios factores. Siguiendo a Gonzalez Climent en su obra "Una nueva potencia naval: La "República Argentina" señala que en primer lugar, es necesario contar con una industria siderúrgica de alguna importancia, lo cual, requiere a su vez, la disponibilidad regular y continua de hierro y combustible. Luego debemos considerar como factor importante la mano de obra especializada y el crédito a la industria naval, cuando no el subsidio estatal.-

En el plan Quinquenal 1947-1951 se contempló la manera de desarrollar las construcciones navales, creándose en 1948 la Dirección General de Construcciones e Industrias Navales por Decreto del P.E. que debía gestionar las medidas pertinentes para el fomento y regulación de la industria naval privada.-

En el Plan Quinquenal 1953-58 está contemplado la construcción de un taller de reparaciones, con distintas secciones, calderería, tornaría, herrería, cordería, etc.-

También se proyecta la inversión de 19.000.000 m\$n. en diques y grúas flotantes. Disponer de dique flotante para carenar cualquier buque de ultramar nos significaría economía de divisas, mejoramiento técnico de profesionales de obra, independencia de nuestros buques con respecto a diques extranjeros y el ingreso de divisas por carenado y reparaciones de naves de otros países.-

Por eso vuelvo a repetir que nuestra Flota Mercante estará asegurada en su mantenimiento cuando contemos con el número suficiente de estilleros y grandes varaderos, con su correspondiente personal técnico, que permitan el carenaje de nuestras unidades cualquiera sea su porte.-

Otros de los problemas que se presentan consiste en el constante aumento de las remuneraciones en nuestras tripulaciones mercantes que hacen que el costo de explotación de nuestros buques comparados con los de otros países sea superior. Influye en ello también el hecho que se apliquen a los trabajadores marítimos las disposiciones del artículo 5 de la ley 11.544 referente a la remuneración de los trabajos extraordinarios. Los buques argentinos deben abonar muchas horas extras o bien embarcar una tripulación numerosa para establecer los turnos de acuerdo a los plazos legales.-

El Diputado ing. Eduardo Rumbo expuso en la Cámara, algunos ejemplos del número de tripulantes que requiere nues-

tros buques en relación con los extranjeros. En el vapor "Río Paraná" se requiere 90 hombres, cuando con bandera alemana solamente era tripulado con 48 a 55 hombres (Revista "Marina" Nº153).-

Como dice el Dr. Atilio Malvagni hay un principio fundamental que preside toda la legislación del trabajo marítimo que no se aplica en nuestro país y es que el trabajo marítimo es de una índole y características completamente distintas del trabajo terrestre y por consiguiente no debe legislarse uniformemente para ambos trabajos.-

En la primera Conferencia del Trabajo de Washington de 1919, se resolvió que todas las cuestiones referentes al trabajo marítimo debían ser debatidas en conferencias destinadas especialmente a ellas.-

Sobre este particular digamos recordando las directivas dictadas por el Señor Presidente de la Nación que creemos que la solución integral radica en la existencia de una legislación marítima adecuada, que establezca con precisión los deberes, obligaciones y derechos de los tripulantes, para fijar luego, a la luz de esas normas permanentes una retribución justa y adecuada a la responsabilidad y tarea de cada uno.-

Es también necesario inculcar en los gremios marítimos la conciencia de que ellos son elementos de real importancia en la consolidación e incremento de nuestra marina mercante, que es uno de los puntales de nuestra independencia económica.-

La marina mercante como parte integrante del siste-

ma de los transportes, es uno de los instrumentos de la política económica de cada Nación, y el Estado es el encargado de fijar las directivas de esa política.-

Digamos también que cumpliendo la consigna del momento -producir- cada uno dentro de la órbita de sus actividades, debe dar de sí el máximo, en especial el hombre de campo, puesto que la existencia de grandes saldos exportables asegura a nuestra marina mercante un porcentaje de cargas acorde con la trascendencia de nuestro comercio exterior.-

Todo el personal que de una manera u otra está vinculado a la marina mercante debe recapacitar y comprender lo que constituye hoy un deber y poner a su servicio lo mejor de ellos mismos, en beneficio de los intereses que están sirviendo, que no son otros que los de la Patria.-

CAPITULO VI

Necesidad de la formación de la "Conciencia Marítima" en el Puerto Argentino. Acción de la Liga Naval Argentina. La Escuela Nacional de Náutica.

Como hemos dicho anteriormente el nativo en la República Argentina se caracterizó por su falta de interés por las actividades marítimas, prefiriendo dedicarse a las tareas del campo.

Sin embargo diremos que en pueblos reacios a todo lo referente al mar pueden crearse una conciencia marítima recurriéndose a todos los medios oficiales y privados tratando que el hombre encuentre en las faenas marítimas un campo propicio para orientar sus actividades para bien propio y de su país.

Para contribuir a formar esa conciencia marítima es necesario ir despertando desde la escuela en el niño su interés y curiosidad por todas las cosas del mar. En la escuela media los temas relacionados con la navegación deben ser motivo de estudio bajo el aspecto histórico, político, económico y social.

Esta acción para ir despertando la conciencia marítima puede complementarse por intermedio de publicaciones y conferencias sobre temas marítimos que hagan comprender el alto significado que tiene para un país, la existencia y mantenimiento de una marina mercante propia.

Pero como expresa el Dr. González Climent es en la escuela primaria mediante la enseñanza de los tópicos marítimos, donde se obtendrán los mejores resultados, comenzando por las características marítimas del territorio; por la riqueza de la fauna de nuestro mar y de nuestros ríos y por el estudio de la navegación argentina.

Para destacar la importancia de la formación de una conciencia marítima en el pueblo, transcribió el artículo publicado en la Revista Marina de la Liga Naval Argentina en Junio de 1950, que expresa la imperiosa necesidad de formar en el argentino, lo que hemos llamado "Conciencia Marítima", si queremos formar avezados tripulantes, técnicos y maestranzas para nuestros astilleros, destacados juristas que defiendan nuestra posición en las convenciones internacionales, hábiles dirigentes en la faz comercial del negocio del flote marítimo, desarrollar la explotación pesquera, crear especialistas y organizadores de la industria naval; en una palabra si queremos desarrollar ese mundo complejo que tiene sus afeos en el ambiente tan característico del mar":

La Liga Naval Argentina, institución fundada en 1933 por un grupo de marinos y civiles, cumple una obra patriótica al hacer conocer la importancia que tienen las actividades marítimas en el porvenir de la Nación, por intermedio de su revista "Marina" órgano periodística encargado de difundir todos los asuntos relacionado con la marina.

La Liga Naval contribuye con la organización de cursos de navegación que se dictan en su sede a que numerosos grupos de jóvenes se interesen por las cuestiones náuticas.

Los cursos de la Liga Naval Argentina tienen por finalidad (Rev. Marina, Marzo de 1949).

- 1) Capacitar a los aficionados a la navegación deportiva para poder desempeñarse como timoneles de los clubes náuticos.
- 2) Capacitar a los aspirantes para poder presentarse al examen reglamentario para obtener el título de Piloto de Yacht.
- 3) Capacitar al personal embarcado de los buques de la Marina Mercante con la preparación teórica necesaria para rendir examen de ascenso.
- 4) Enseñar dibujo Naval y otras materias afines en las posibilidades que se presenten.
- 5) Colaborar con las instituciones oficiales en la formación técnica de los futuros reservas navales.

No otorga la Liga Naval Argentina títulos habilitantes para ejercer ninguna profesión náutica. Solamente busca ayudar al alumno en su preparación para el examen que reglamentariamente exige la Fre-

fectura General Marítima para otorgar el título de Piloto de Yacht y ampliar los conocimientos de quienes se interesan en estos estudios.

Con el mismo fin de fomentar la conciencia marítima entre la juventud la Liga Naval Argentina dicta desde el año 1942 en la Universidad popular de la Boca, un curso para marineros timoneles con el fin de constituir un plantel de elementos especializados en las faenas de abordo, dotados de la instrucción suficiente para cubrir las plazas tan necesitadas a nuestra marina mercante.

Escuela Nacional de Náutica

La primera escuela creada por Manuel Belgrano en 1799 y recibió el nombre de Academia Náutica. Belgrano sostenía que uno de los medios de por los cuales se protegería el comercio era justamente la creación de dicha escuela. Fue disuelta al poco tiempo pues la metrópoli declaró como establecimiento de "moro lujo".

Fue creada más adelante varias veces hasta que se organiza definitivamente en 1896 como Escuela Nacional de Pilotos estando destinada a dotar de oficiales capacitados a la marina mercante y crear el practicaaje de los buques que llegan a nuestros puertos.

Actualmente funciona con el nombre de Escuela Nacional de Náutica "Manuel Belgrano" y se halla en la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires

Tiene por misión:

- a) Formar oficiales para la Marina Mercante Nacional en todas las especialidades que requiera el servicio.
- b) Facilitar al personal de la Marina Mercante Nacional la preparación necesaria para satisfacer los exámenes de competencia que deban rendir para obtener los distintos títulos o habilitaciones establecidas por la Prefectura General Marítima.

Los cursos que se dictan son cuatro:

El curso de Pilotos comprende 4 años aula en la escuela y 10 meses a bordo en buques de la Marina Mercante Nacional.

El curso de Radiotelegrafistas tiene una duración de 2 años, uno en la escuela y otro de aplicación a bordo como Ayudante Radiotelegrafista.

Por último el curso de Comisarios, de 2 años de duración, uno en la escuela y otro de aplicación a bordo.

El embarco tiene para los alumnos el fin de proporcionarles la práctica de buque y la instrucción marinera profesional, al mismo tiempo que los hace desarrollar sus aptitudes para el servicio de abordó.

El embarco es obligatorio y se realiza al finalizar cada año escolar de duración de 30 días y al egresar del último año de estudios, de 10 meses de navegación.

Los egresados del curso de Piloto inician su carrera con la categoría de Pilotín y a los 2 años de antigüedad puede ser promovido a Piloto y a los tres años como Piloto, a Capitán de Ultramar.

En cuanto al curso de Maquinistas salen como Ayudante Maquinista y a los 360 días de mar efectivos puede ser promovido a Maquinista de 3ra. pasando a Maquinista de 2da. y de 1ra. después de otros 360 días de navegación sucesivamente.

Resumiendo este capítulo digamos que es necesario fomentar la enseñanza náutica, para suministrar a nuestros buques, hombres que además de contar con los conocimientos que los habiliten para una tarea que requiere gran espíritu de responsabilidad, posean también clara conciencia de la importancia de la labor a ellos confiada.

El temple de nuestro marino debe fraguarse sobre una personalidad y doctrina argentina, incontaminable a través de todos los credos que no responden a nuestra nacionalidad.

CAPITULO VII

Seguridad bienestar e higiene del marino. Convenciones internacionales. Disposiciones extranjeras. Normas que rigen el trabajo marítimo en la República Argentina.

El marino por las tareas que se encuentra abocado se halla en una situación especial por lo que se ha tratado de mejorar su situación, tanto del punto de vista económico, social como sanitario, por medio de disposiciones que reglamentan las condiciones de trabajo, e higiene y que mejoren su alimentación y alojamiento a bordo.

Antiguamente desde el punto de vista sanitario, la principal preocupación era la falta de alimentación del marino, pero al ir disminuyendo el escorbuto y el beriberi; constituyen las enfermedades venéreas y el alcoholismo las enfermedades que principalmente hay que combatir en la gente de mar.

Evang Karl en su artículo publicado en la revista Internacional del Trabajo de Enero de 1951 dice al respecto que " el marino no tiene oportunidad de llevar una vida sexual normal y al llegar a puerto tiene una irresistible afán de relaciones humanas y al encontrarse en un país cuyo idioma, costumbres y condiciones generales de la población ignora, toma el camino más fácil y el alcohol se lo ofrece como medio más indicado".

Las condiciones de vida del marino y las variaciones de clima a que se halla sometido hacen que se encuentre propenso para ciertas enfermedades y a pesar de estos riesgos no se

han adoptado reglas internacionales que impongan el exámen médico de los marinos enrolados ni su vacunación obligatoria al navegar de un puerto a otro.

Una de las primeras cuestiones de que se ocupó la Organización Internacional del Trabajo fué el bienestar e Higiene del hombre de mar. En 1920 fué creada la Comisión Sanitaria Marítima que es un organismo consultivo que formula recomendaciones y prepara el camino para los progresos que la Organización Internacional realiza en las cuestiones relativas al trabajo marítimo.

En el orden Internacional las Convenciones sobre seguridad e higiene del trabajo marítimo que se han proyectado en las reuniones de la oficina Internacional del Trabajo podemos señalar las siguientes por su importancia.

- 1) La convención de Génova de 1920 que trata sobre la indemnización por desocupación en caso de naufragio que fué aprobada por nuestro país por Ley No 11.727 del 21 de Septiembre de 1933.
- 2) La convención de Génova de 1920 sobre Edad mínima de admisión de los niños en el trabajo marítimo (14 años) ratificada por ley no 11.727 del 23 de Septiembre de 1933.
- 3) Convención de Génova de 1920 relativa a la colocación de los niños; aprobada también por Ley 11.727 del 23 de Septiembre de 1933.

- 4) Convención de Ginebra de 1921 relativa al exámen médico obligatorio para la admisión de tripulantes menores de 18 años a bordo de los buques mercantes, que nuestro país ratificó por Ley No 12.232 del 4 de Octubre de 1935.
 - 5) Convención de Ginebra de 1921 relativa a la edad mínima de admisión de los menores en el trabajo de hornos y paños calientes, aprobada por la República Argentina por Ley No 12.332.
 - 6) Convención de Ginebra de 1926 que trata lo referente al contrato de ajuste.
 - 7) Convención de Ginebra de 1926 relativa a la repatriación de los tripulantes
- Estas dos últimas convenciones han sido aprobadas por ley 13.566 de septiembre de 1949.
- Las convenciones que siguen a continuación no han sido ratificadas por nuestro país.
- 8) Convención de Bruselas de 1924 relativa al tratamiento de las enfermedades venéreas entre los tripulantes.
 - 9) Convención de Ginebra de 1936 relativa a la jornada de trabajo a bordo.
 - 10) Convención de Ginebra de 1936 referente a la edad mínima de admisión a bordo de los menores de (15 años).
 - 11) Convención de Ginebra de 1936 relativa al mínimo de capacidad profesional para capitanos y oficiales de buques mercantes.

- 12) Convención de Ginebra de 1936, que trata de la responsabilidad del armador por enfermedad, lesiones o muerte del tripulante.
- 13) Convención de Ginebra de 1936 relativa al seguro por enfermedad del tripulante.
- 14) Convención de Ginebra de 1936 relativos a las vacaciones pagas de los tripulantes.
- 15) Reunión marítima técnica preparatoria de Copenhague de 1945 que se ocupó de cuestiones referentes al trabajo marítimo, en la que se realizaron las tareas previas a la reunión de Seattle.
- 16) Convenciones de Seattle de 1946 sumamente importantes por los temas tratados y que se refieren a la seguridad, higiene y bienestar del marino:
 - a) Alimentación a bordo y el personal de cámara para las tripulaciones de los buques.
 - b) Certificado de aptitud a los cocineros de buques.
 - c) Seguridad social de los marinos.
 - d) Pensiones de los marinos.
 - e) Certificados de capacidad profesional de los marinos.
 - f) Alojamiento de la tripulación a bordo.
 - g) Salarios, duración del trabajo y dotación.
 - h) Vacaciones pagas a los marinos.
 - i) Examen médico de los marinos.

Dada la importancia de estas convenciones de Seattle señalaremos algunos aspectos de las mismas.

El convenio referente a la alimentación a bordo y el personal de cámara para los tripulantes de barcos en su art. 5º expresa que todo miembro deberá mantener en vigor leyes o reglamentos en relación con las disposiciones referentes a la alimentación a bordo y el personal de cámara, destinado a mantener la buena salud y el bienestar de las tripulaciones.

Estas leyes o reglamentos deberán exigir:

- a) que el suministro de viveres y agua potable, de acuerdo con el número de tripulantes y la duración y naturaleza de del viaje, sea el adecuado en lo que se refiere a cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad.
- b) que la organización y equipo del personal de cámara a bordo de todo barco, sea tal que permita a la tripulación, recibir las comidas adecuadas.

El convenio referente a la concesión de un certificado de aptitud a los cocineros de barcos establece que no deberá contratarse a persona alguna como cocinero a bordo de cualquier barco a quien sea aplicable el presente Convenio, a menos que posea un certificado de aptitud profesional. Sin embargo la autoridad competente podrá otorgar exenciones a dicho artículo si en su opinión, no hay adecuada cantidad de cocineros de barcos que posean certificados.

El convenio referente al alojamiento de la tripulación a bordo expresa que la ubicación del alojamiento de la tripulación, sus medios de accesos, su estructura garantizarán: la suficiente seguridad; protección contra las variaciones del tiempo

y del mar; aislamiento del calor y del frío, del ruido excesivo o de las emanaciones provenientes de otras secciones (art. 62).

También se refiere a la prohibición de los dormitorios se comuniquen directamente con las bodegas, salas de máquinas y calderas, debiendo estar debidamente aislados, para impedir esta condensación o todo exceso de calor. Además las tuberías maestras de vapor no pasarán por los mismos, debiendo estar provistos de medios mecánicos de ventilación los barcos destinados regularmente a la navegación en los trópicos.

El Convenio referente a salarios, duración del trabajo y dotación, establece en el art. 23 a los efectos de fijar la dotación; que todo buque debe llevar una tripulación suficiente en número y calidad para:

- a) garantizar la seguridad de la vida en el mar
- b) poner en ejecución lo referente a la jornada de trabajo
- c) evitar la fatiga excesiva.

El art. 2º de la Convención referente al examen médico de los marinos dispone que no deberá contratarse a ninguna persona a quien se aplique este Convenio, para trabajar en un buque, al cual se aplique el Convenio, a menos que presente un certificado declarando que se halla apto para el trabajo a que se va a dedicar en el mar, expedido por un médico practicante.

El certificado médico deberá ser válido por un período que no exceda de dos años a partir de la fecha en que se ha expedido.

Disposiciones extranjeras:

Una de las naciones que con mayor empeño se ha dedicado a mejorar la situación de sus marinos, ha sido Noruega, a que en 1948 creó un Consejo de Servicios Sociales y un Fondo de bienestar social de la marina mercante.

La Inspección del fondo corresponde a una Junta de 8 vocales nombrados por el gobierno. El trabajo de gestión se lleva a cabo por la Oficina de Mejora Social y los comités locales que dependen de ella.

Las actividades principales comprenden la dirección de hoteles, clubs, salas de lectura, etc.

Con el fin de facilitar el alojamiento y alimentación de los marinos la Junta mantiene 7 hoteles en distintos puertos.

La Junta ha constituido una Comisión Central para fomentar el deporte entre la gente de mar; pues ello contribuye a intensificar las relaciones entre los miembros de la tripulación al mismo tiempo que fortalece la salud de los mismos. Noruega con este fin ha adquirido en distintos puertos, (Nueva York, Rotterdam), campos de deportes.

En Gran Bretaña los esfuerzos para proveer al bienestar de los marinos desarrollados a iniciativa privada datan de más de un siglo.

Las sociedades voluntarias que se interesan en el bienestar de los marinos tienen el apoyo decidido tanto moral como financiero de las organizaciones navieras.

En 1938 los marinos ocuparon y pagaron solamente de la Sociedad de Marineros Británicos aproximadamente 260.000 camas, además la Sociedad proporcionó gratuitamente 20.000 camas a marino indigentes.

Esta era la situación que prevaleció en 1938 cuando el gobierno inglés aceptó la Recomendación relativa a las condiciones de estancia de los marinos en los puertos. Después el gobierno dispuso que se hiciese un estudio acerca de las medidas organizadas que existían para el bienestar de los marinos en los puertos de Gran Bretaña.

Dicho estudio fue hecho por los funcionarios del Ministerio del Trabajo efectuándose investigaciones detalladas en los puertos más importantes respecto a todas las cuestiones que afectan al bienestar de los marinos, creándose una junta de bienestar de los Marineros con el objeto de aconsejar al Ministro de Trabajo y Servicio Social sobre todas aquellas cuestiones concernientes al bienestar de los marinos en los puertos británicos.

Entre sus funciones se incluye la coordinación de las labores de bienestar en los puertos y la adopción de medidas para el establecimiento o mejoramiento de las hosterías y facilidades de recreo de los marinos y el estudio de todas las cuestiones que afectan su salud.

En estados Unidos de Norte América son sumamente interesante los principios fijados por los tribunales, pues en materia de asistencia médica y farmacéutica, así como de pago de salarios a los tripulantes enfermos, o lesionados, están fundados

no en ley propia como en los demás países, sino en lo que el derecho norteamericano llama la General Maritime Law que es el conjunto de principales principios generales de derecho marítimo que las distintas naciones vienen aplicando fundado en antiguas y modernas leyes ó en usos y costumbres y que han sido transformadas en normas jurídicas por la aplicación que de ellos ha hecho la jurisprudencia norteamericana. Lo que quiere decir que constituye una síntesis o resumen de normas marítimas universales.

Otras leyes referentes a la gente de mar que rigen en Norteamérica son:

Act to promote de Welfare of Seamen

Merchant Marine act.

En Francia el Codo du Travail rige detalladamente todo lo referente al bienestar y seguridad de los marinos.

Provee por ejemplo que la alimentación debe ser sana y en cantidad suficiente y de naturaleza apropiada al viaje a realizarse. La disminución de las raciones mientras no esté motivada por fuerza mayor, da lugar a una indemnización en favor de los tripulantes.

Normas que protegen al trabajador marítimo en la República Argentina.

Las normas que rigen las actividades marítimas en nuestro país pueden clasificarse en dos clases, unas que son específicas del tripulante y otras de carácter general para todos los trabaja

dores y aplicables por consiguiente al hombre de mar.

Entre las que rigen exclusivamente para la gente de mar debemos señalar :

1) El libro III, título III del Código de Comercio titulado "De la Contrata y de los sueldos de los oficiales y gente de mar, sus derechos y obligaciones.

2) Reglamento Consular (Reglamentación de ley 12.951) aprobado por Decreto Nº 12.354/1947.-

3) Ley Nº 3.445 de Policía Marítima y Fluvial.

4) Decreto ley Nº 19.432 del 25 de Julio de 1944 aprobado por Ley Nº 12.920 sobre navegación y comercio de cabotaje.

5) Digesto Marítimo y Fluvial.

6) Reglamento sanitario Marítimo y fluvial.

7) Ley Nº 12.612 de creación de la Caja de Jubilaciones, Pensiones y Retiros de la Marina Mercante Nacional, y Decretos Ley 6.395 de Marzo de 1946 aprobado por Ley 12.920.-

Entre estas disposiciones las que se relacionan principalmente con el bienestar, seguridad e higiene del tripulante podemos mencionar:

El Código de Comercio en lo que respecta a la alimentación de la tripulación dice en el Art. 923 párrafo 2º : " La obligación de alimentar a los oficiales y hombres de la tripulación durante el viaje, ó el tiempo que estuviesen en servicio se entiende siempre comprendida en el contrato además de los sueldos estipulados".

El importe de alimentación integra también el salario para

calcular el sueldo anual complementario y para el cálculo de los aportes jubilatorios a la Caja de Jubilaciones de la Marina Mercante.

En cuanto al alojamiento el Reglamento Sanitario y Fluvial provee en sus disposiciones, diversas comodidades que deberán tener los buques para sus tripulantes, como ser departamentos de baños (art. 141, inc k) cubaje de los compartimientos destinados a alojamientos de aquellos (Art. 143) dimensión de las cuinetas (art. 146) etc.; todo ello con el objeto de velar por la higiene del buque y buena salud de los tripulantes.

El art. 147 del Reglamento Consular (reglamentario de la Ley 12.981) dispone: "Los funcionarios consulares procurarán la admisión en los hospitales del lugar, de los tripulantes de buques argentinos, que se hallaren enfermos, heridos ó inutilizados y no pudiesen seguir viaje sin peligro. Los gastos de asistencia correrán por cuenta del buque sino concurrieran ciertas circunstancias referentes al tripulante que salió del buque sin licencia.

Si el buque zarpara antes del restablecimiento del enfermo, el funcionario consular exigirá que el capitán le entregue una cantidad suficiente para cubrir los gastos de asistencia y/o manutención del enfermo ó herido y los del regreso de éste al puerto de iniciación del viaje".

El trabajador marítimo se encuentra amparado además por las distintas leyes que son aplicables para todos los trabajadores del país.

Le son aplicables por consiguiente las leyes sobre descan-

co dominical (No 4.661), sobre descanso en días de fiestas (No 9.105) sobre accidentes de trabajo (No 9.638); sobre pago del salario (No 11.273), sobre trabajo de menores (No 11.317), sobre jornada de trabajo (No 11.544), la Ley 12.921 que ratifica el Decreto 33.302/45 y otras muchas que benefician a los trabajadores argentinos.

Vamos a referirnos brevemente a la aplicación de la Ley No 11.544 y sus reglamentaciones que al establecer la jornada de 8 horas o 48 semanales para el trabajo marítimo coloca a los buques nacionales en desigualdad de condiciones con los de otra bandera, ya que para cumplir las disposiciones legales deben embarcar una tripulación mayor ó sino pagar muchas horas extras.

El principio adoptado por la Conferencia de Ginebra de 1936 y de Seattle y seguido por la mayoría de las naciones es de 56 horas semanales.

En el orden marítimo la unificación internacional tiene por finalidad colocar a las explotaciones marítimas en un pie de igualdad, obligando a las naciones rezagadas a modificar sus legislaciones e incorporarse al movimiento universal en favor del mejoramiento de las condiciones del tripulante.

Podemos decir que la mejor manera de asegurar al trabajador marítimo un mayor bienestar e higiene es mediante la acción conjunta de los distintos países del mundo. Así por ejemplo es difícil para un país contar con centros médicos en los distintos puertos extranjeros, lo cual se facilitaría mediante un régimen de cooperación entre los diversos países.

Sobre una base internacional pueden organizarse en bien del marino:

a) El servicio de alojamiento de los marinos enfermos en hospitales.

b) Servicios de mejoras sociales, excursiones, admisión a los campos de deportes, alojamiento en los puertos etc.

c) Creación de servicios de sanidad sobre un plano internacional a bordo.

Hay que destacar que ha influido considerablemente en el mejoramiento de las condiciones de trabajo y vida de los marinos mercantes la elevación del standard de vida de la clase trabajadora.

El acortamiento de los viajes en razón del progreso de la técnica de la navegación, ha permitido que las condiciones de vida a tripulación de abordaje estén constantemente sometidos a la fiscalización de la autoridad marítima del respectivo país.

El interés que todo Estado toma actualmente por impulso, progreso y fomento de su propia marina mercante, redanda un interés estatal directo hacia las condiciones del trabajo a bordo.

La administración General de la Flota Mercante del Estado cuenta con su sanatorio propio que presta sus servicios al personal de toda la Flota y a sus familiares inmediatos.

ARTICULO VIII

Conclusiones Singulares

Al llegar al final del trabajo sobre la "Marina Mercante en la economía argentina", resumiremos las conclusiones fundamentales del mismo.

- 1º) La República Argentina debe continuar con su plan de renovación y adquisición de nuevos buques, pues nuestro país requiere una marina mercante acorde con su comercio exterior, que asegure el transporte del 50 % del mismo; conseguido lo cual no estaremos sujetos con tanta impotencia como antes, a las contingencias derivadas de conflictos internacionales. Las naves argentinas se encargarán de hacer llegar los productos nacionales a los mercados consumidores y de proveernos de los elementos necesarios para la propia economía, con lo que tendremos asegurada la independencia económica.
- 2º) Para el establecimiento de nuevas líneas regulares debe tenerse muy en cuenta el carácter de los mercados; si son consumidores tradicionales o accidentales de productos argentinos y se aseguran cargas para nuestros buques.
- 3º) En los convenios comerciales con los demás países debe continuarse con la aplicación de la "cláusula del transporte" de manera de asegurar el transporte del 50 % de los productos comprendidos en dichos convenios.
- 4º) Debemos tener en cuenta al seguir esta política de incrementación y renovación del potencial marítimo, la necesidad de contar con una industria de reparaciones navales en gran escala y con personal especializado.

69) La implantación de la industria naval en gran escala es correlativa de la del hierro, y, por lo tanto resulta conveniente la integración del plan siderúrgico argentino, cuya iniciación en Zapla, Palpalá (Jujuy), encontrará impulso con la planta de Punta Argerich (San Nicolás).

En una industria naval la mano de obra especializada tiene mucha importancia, así como la disposición de crédito barato. Como las construcciones requieren un tiempo largo para su financiación, es indispensable que se le faciliten el crédito necesario, y el Banco de Crédito Industrial Argentino es el organismo encargado de facilitarlos.

El Estado debe consolidar la situación de los astilleros nacionales recurriendo al otorgamiento de subsidios, con el fin de disminuir el costo de construcción de los buques.

Como hemos visto anteriormente, la disposición de diques flotantes para carenar cualquier buque de ultramar nos significaría economía de divisas al no tener que enviarlos al exterior y al mismo tiempo ingreso de las mismas, por reparaciones y carenado de navos de otros países.

69) Los talleres de reparaciones deben ser de una capacidad que esté en consonancia a la demanda de trabajo; de manera que puedan permanecer constantemente en servicio y mantener de este modo al personal en actividad, para ejecutar los trabajos a menor costo.

70) El incremento de nuestra marina mercante requiere un mayor número de personal especializado, por lo que es preciso crear escuelas de marinería y fomentar la instrucción de gente de

mar con el fin de que adquirieran los conocimientos inherentes a esta actividad.

89) El recordamiento de todas las disposiciones legales, reglamentos, digestos, ordenanzas referentes a la marina mercante, repercutiría favorablemente sin lugar a duda, sobre las actividades navales como una medida de apoyo directo.

90) El estímulo de una política de alta producción, que se traduzca en grandes saldos exportables, asegurando carga a los buques de nuestra marina mercante, es capital función de gobierno, exteriorizada ampliamente en el Plan Económico actualmente en vigencia.



A P E N D I C E



CONVENIO RELATIVO A LA ADQUISICION DE BUQUES MERCANTES ITALIA-
NOS. 25 DE AGOSTO DE 1941

Texto del Convenio

El gobierno de la República Argentina, representado por su excelencia el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Doctor Enrique Ruiz Guiñazú; su excelencia el Señor Ministro de Marina, don Mario Fincati y el Gobierno de Italia representado por su excelencia el señor embajador extraordinario y plenipotenciario acreditado ante el gobierno argentino doctor Raffaele Nob. Boscarelli, han convenido en las disposiciones siguientes para transferir al gobierno de la República Argentina la propiedad de las nuevas mercantes refugiadas en puertos argentinos:

1º.- El gobierno italiano vende la totalidad de los buques italianos refugiados en puertos argentinos, al gobierno de la República Argentina, el cual se compromete a no utilizar en favor de las potencias beligerantes, contra Italia y sus aliados;

2º.- El gobierno italiano vende al gobierno argentino, al precio y en las condiciones que se estipulan más adelante, ocho de los buques que se encuentran refugiados en puertos argentinos.- Los ocho buques refugiados restantes, serán también vendidos por el gobierno italiano al gobierno argentino, pero el gobierno italiano tendrá opción para read-

quirirlos dentro de un plazo de seis meses, contados desde la terminación de la guerra.- Hecha efectiva la opción, el gobierno argentino se compromete a entregar los buques en puertos argentinos, dentro de un plazo no mayor de 30 días.- La opción sólo podrá hacerse efectiva para el conjunto de los ocho buques sujetos a ella, y caducará si vencido el plazo el gobierno italiano no hiciere uso de ese derecho;

3º.- Se adquirirá en forma definitiva, los siguientes buques: Teseo, Principessa María, Monte Santo, Castel bianco, Gianfranco, Amabilitas, Capo Rosa y Valdarno;

4º.- Se adquirirá sujetos a las condiciones de opción especificada en el punto 2º, los buques Cerviño, Voluntas, Dante, Fortunstella, Maristella, Inés Corrado, Vittorio Veneto y Pelorum.-

5º.- El gobierno argentino se compromete a abonar el precio de los buques en la siguiente forma:

a) El 50% (cincuenta por ciento), en letras de tesorería, en liras, que quedarán depositadas en el Banco Central de la República Argentina, a la orden del gobierno italiano;

b) El 50% (cincuenta por ciento) restante, en un crédito en liras a favor del gobierno de Italia, que será pagado al terminar la guerra y que deberá ser utilizado totalmente para la adquisición de productos argentinos.-

Tanto las letras de tesorería en liras, como el crédito a que se refiere el punto 5º, b), devenga

rán un interés del 2,25% (dos veinticinco por ciento) anual.-

A los efectos de este convenio se considerará que una lira tiene el contenido de oro fino de 0,04677 gramos (establecido por el decreto-ley del Reino de Italia, N° 1745) y que el gobierno argentino quedará liberado de toda obligación, mediante la entrega en Buenos Aires a la embajada de Italia, de una cantidad de oro, igual a la que resulte de multiplicar el total de liras adeudado por dicho contenido de oro, o mediante la entrega de una suma de divisas equiparables al oro y de libre disponibilidad, que represente un valor oro equivalente.-

6°.- Las letras de tesorería a que se refiere el punto 5° a), y los intereses que ellas devenguen, como así también los intereses del crédito a que se refiere el punto 5° b), quedarán depositados en el Banco Central de la República Argentina y hasta la terminación de la guerra no podrán ser utilizados para operaciones financieras, cualquiera sea su naturaleza.- Al quedar libradas estas letras se utilizarán en primer término, para satisfacer los pagos que deba efectuar el gobierno italiano, si hace uso de la opción a que se refiere el punto 2°.-

7°.- Los productos argentinos que Italia adquiere de acuerdo con el punto 5° b), serán abonados de conformidad con las cotizaciones internacionales.- Los fletes por el transporte de esos productos en caso de efectuarse en los buques comprendidos en este convenio, serán los que rijan en -

el momento de efectuarse el embarque.-

8º.- En lo posible, el gobierno argentino destinará con preferencia los barcos italianos que pasen a su poder, para el transporte de los productos que adquiriera Italia en virtud del punto 5º, párrafo b).-

9º.- El gobierno argentino permitirá la entrada al país de los tripulantes de los barcos que se adquirieran por este convenio, de acuerdo con las disposiciones de la ley Nº 817, del 19 de octubre de 1876 (de inmigración y colonización).

10º.- El gobierno argentino adquiere los buques italianos en los puertos en que se encuentran y en estado de funcionamiento, con todos los materiales que forman parte de su equipo normal y que está a bordo, según inventario.- Están excluidos del precio de venta los combustibles y lubricantes que serán comprados por el gobierno argentino, de acuerdo a los precios en vigencia.-

11º.- El gobierno argentino despondrá libremente de la carga que actualmente se halle a bordo de los buques vendidos, desembarcándola en el puerto de Buenos Aires.-

12º.- El gobierno italiano toma a su cargo todas las obligaciones, cualquiera sea su naturaleza, que puedan gravar los buques vendidos, con anterioridad a la fecha de la toma de posesión por el gobierno argentino.-

13º.- El gobierno italiano podrá reuquirir los buques vendidos con la correspondiente cláusula de opción pagando por ellos el importe que ha sido satisfecho por el go-

bierno argentino previa bonificación al gobierno italiano de un 10% (diez por ciento anual).-

14º.- El gobierno argentino pagará al gobierno italiano dos mil ochocientas cincuenta liras (2.850 liras) por tonelada métrica de porte bruto de los buques que adquiriera con carácter definitivo, y de dos mil trescientas setenta y cinco liras (2375 liras) por toneladas de porte bruto de los barcos que adquiriera con derecho a opción.-

15º.- El gobierno argentino tomará posesión de los buques adquiridos inmediatamente de firmado este convenio y la recepción formal se realizará mediante inventario, dentro de los cuarenta días siguientes.- Hasta ese momento, el gobierno italiano se compromete a mantener a bordo el personal necesario para el cuidado y conservación de los buques.-

Simultáneamente a la toma de posesión definitiva serán depositadas las letras de tesorería y será abierto a favor del gobierno italiano el crédito a que se refiere el punto 5º b) en este convenio.-

16º.- La escritura de los buques se otorgará también dentro de los cuarenta días de la fecha de éste convenio, por ante escribano que designe el gobierno argentino.-

17º.- Para la solución de cualquier cuestión o divergencia que pudiera surgir con motivo de la aplicación de las cláusulas del presente convenio, el ministro de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina y el real embajador de Italia en Buenos Aires, designarán de común acuerdo un

Árbitro, cuyo laudo será definitivo para ambas partes.-

18º.- Los representantes del gobierno argentino firman el presente convenio ad referendum del Honorable Congreso de la Nación.-

En fé de lo cual, los infrascriptos, debidamente autorizados al efecto firman y sellan el presente convenio, en dos ejemplares de un mismo tenor, en la ciudad de Buenos Aires a los veinticinco días del mes de Agosto del año mil novecientos cuarenta y uno.- Enrique Ruiz Guñazú.- Mario Fincati.- Raffaele Nob. Boscarelli.-

CONVENIO RELATIVO A LA ADQUISICION DE BUQUES MERCANTES

DANESES - 29 DE DICIEMBRE DE 1941

Entre el vicealmirante don Francisco Stewart, en representación de la comisión Administradora de la Flota Mercante del Estado, por una parte, y el capitán K.G. Nielsson en representación de los señores J. Lauritzen y Dans Franske - Dampskibs, domiciliados en Copenhague, que en este contrato se designan Armadores Daneses, por la otra, convienen en celebrar el siguiente contrato de compra-venta:

1º.- Los armadores daneses venden al gobierno argentino y el gobierno argentino compra a los precios y en las condiciones que se estipulan en las cláusulas siguientes, los buques daneses actualmente inmovilizados en puertos argentinos y listos para hacerse a la mar, cuyos nombres se dan a continuación: Bretagne, Brazilian Reefer, Indian Reefer y American Reefer.-

2º.- Los armadores daneses, al cesar las hostilidades o al concertar un armisticio que permita navegar libremente a los buques referidos en la cláusula anterior, tendrán opción para readquirirlos separadamente al gobierno argentino, dentro de las condiciones estipuladas en el presente contrato.-

3º.- Asimismo los armadores daneses se comprometen a recomprar los buques que venden por este contrato, si dentro de los 180 días de la cesación de las hostilidades o celebración de un armisticio que permita navegar libremente a los buques referidos, el gobierno argentino les notifica su -

decisión de revendérselos.- Producida esta notificación, los armadores daneses tendrán obligación de recibir los buques dentro de los 60 días siguientes.-

4º.- Los buques serán destinados por el gobierno argentino únicamente al tráfico entre repúblicas americanas.-

5º.- El gobierno argentino se compromete a no arrendar ni transferir los buques a terceros, sean particulares o potencias extranjeras, ni a cambiar el pabellón de los mismos, sin previo consentimiento de los armadores daneses.-

6º.- La opción de los armadores daneses para readquirir los buques deberán ser formulada al gobierno argentino dentro de los 6 meses de la oportunidad referida en la cláusula 2a., en cuyo caso el gobierno argentino deberá devolverlos dentro de los 90 días de esta notificación.- Sin embargo, el gobierno argentino no estará obligado a hacerlo antes de los 6 meses, contados a partir de la oportunidad referida en la cláusula 2a.-

7º.- En cualquiera de los casos en que el American Reefer, Brazilian Reefer o Indian Reefer fueran readquiridos por los armadores daneses, el gobierno argentino tendrá opción para explotarlos por su cuenta, durante 6 meses el primero y durante 12 meses los dos últimos, contando a partir de la fecha en que los armadores daneses tomen nuevamente posesión de los mismos.- En tal caso los buques navegarán con bandera, oficialidad y tripulación danesa, contratada por los armadores

daneses y el gobierno argentino abonará a estos armadores daneses y el gobierno argentino abonará a estos armadores daneses las mismas indemnizaciones estipuladas en las cláusulas novena y undécima y correrán por su cuenta todos los gastos de explotación, inclusive el seguro y los salarios de las tripulaciones que serán los mismos que abonó la Flota Mercante del Estado a las de sus buques en esa época.-

8º.- El gobierno argentino depositará en el Banco Central de la República Argentina, a la orden de los armadores, una letra de tesorería por el importe de cada uno de los buques en la fecha de toma de posesión de cada buque por el gobierno argentino, con arreglo a la cláusula duodécima.- Si de acuerdo con lo previsto en las cláusulas 2a. y 3a., los armadores daneses readquiriesen los buques, esas letras vencerán el día que se efectúe la devolución de los barcos.- Si en cambio los armadores daneses no recompraran los buques, las letras vencerán en el momento de cumplir el término previsto en la cláusula 6a., para ejercitar el derecho de opción.- Mientras no se opere el vencimiento de dichas letras, quedarán depositadas en custodia en el Banco Central de la República Argentina, no pudiendo ser utilizadas para operaciones financieras, cualquiera sea su naturaleza.- Las letras de tesorería a que se refiere el párrafo 1º de esta cláusula, ganarán un interés de 2,25% anual, pagadero al vencimiento de dichos documentos.- Para el pago de los intereses regirán las disposiciones relati-

vas al pago de las letras de tesorería.-

A los efectos de este contrato, se considerará que un dólar tiene un contenido fino de oro de 0,888671 gramos, y que el gobierno argentino quedará liberado de toda obligación mediante la entrega en Buenos Aires a los armadores daneses o a su representante debidamente autorizado, de una cantidad de oro igual a la que resulte de multiplicar el total de dólares adeudados, por dicho contenido de oro, o mediante la entrega de una suma de divisas equiparable al oro y de libre disponibilidad que represente un valor oro equivalente.-

9º.- Si el gobierno argentino hiciera uso de la opción referida en la cláusula 7a., las indemnizaciones previstas por compensación de uso, se abonarán mensualmente en efectivo.-

10º.- El gobierno argentino abonará los siguientes precios en dólares estadounidenses: un millón de dólares por el Brazilian Reefer, un millón doscientos cincuenta mil dólares por el American Reefer y un millón cuatrocientos mil dólares por el Indian Reefer.-

11º.- En cualquiera de los casos en que los armadores daneses readquiriesen los buques abonarán por ellos el mismo precio abonado por el gobierno argentino, menos las siguientes indemnizaciones como compensación de uso: 11% anual (once por ciento) y a prorrata por fracción de año por el Bretagne; trece por ciento anual (13%) y a prorrata por fracción

de año por los Brazilian Reefer, American Reefer e Indian Reefer, que se calcularán a partir de la fecha en que el gobierno argentino tome posesión de los buques.- Estas indemnizaciones se calculan sobre el precio básico de cada buque.- En ningún caso la indemnización como compensación de uso será superior al precio de venta.-

12º.- Los armadores Daneses entregarán al gobierno argentino los buques inmediatamente que el Poder Ejecutivo apruebe este contrato y la recepción formal se realizará mediante inventario dentro de los veinte días de la fecha de referida aprobación.-

13º.- La escritura de los buques se otorgará por el escribano que designe el gobierno dentro de los treinta días de la fecha de la aprobación de este contrato por el Poder Ejecutivo, y será firmada por los representantes de las partes debidamente autorizados.- Cualquier impuesto al acto de la venta que sea a cargo de los armadores, será satisfecho por el gobierno argentino con imputación a la cuenta de intereses.- El gobierno argentino abonará por cuenta de los Armadores Daneses la facturas conformadas por el capitán D.K.G. Nilsson que se refieran a los siguientes rubros: a) reparaciones de los buques para ser reclasificados; b) deudas que tengan contraídas los armadores daneses en la República Argentina.- El importe de las mismas será descintado del precio.-

14º.- Los Armadores Daneses toman a su cargo to-

das las obligaciones cualquiera sea su naturaleza que puedan gravar los buques vendidos con anterioridad a la fecha de toma de posesión de los mismos por el gobierno argentino.-

15º.- El gobierno argentino tomará posesión de los buques en los puertos en que se encuentran actualmente - con todo el material que tengan a bordo, excepto los efectos personales de los capitales y tripulación.- El estado de conservación de los buques se determinará previa entrada a dique seco, por una comisión designada de común acuerdo por los Armadores Daneses y el gobierno argentino.- Los gastos de dique para la recepción de los buques serán de cuenta del gobierno argentino.- En caso de recompra por los Armadores Daneses, éstos cargarán con cualquier gastos que demande la verificación del estado de los buques.- El combustible, lubricante y comestibles existentes a bordo en el momento de la entrega serán - determinados de común acuerdo por ambas partes y el gobierno argentino en caso de readquisición de los buques por parte de los Armadores Daneses, se compromete a devolverles una cantidad igual de dichos elementos.- En caso de pérdida de los buques o adquisición definitiva de los mismos por el gobierno argentino, este compensará a los Armadores Daneses por el valor de los referidos elementos.-

16º.- El gobierno argentino se compromete a mantener la clasificación actual de los buques hasta la época en que los armadores daneses los hayan readquirido o la opción - respectiva haya expirado, debiendo ser devueltos en el mismo

estado en que fueron entregados, salvo el desgaste natural por el uso.-

17º.- Si los armadores daneses readquiriesen los buques, éstos serán entregados en puertos sudamericanos que serán comunicados a los mismos con dos meses de anticipación a la fecha de entrega.-

18º.- Los buques frigoríficos solamente llevarán cargas adecuadas que no perjudiquen la conservación de los mismos y de sus bodegas, cubiertas, mecanismos, instalaciones, - etc.-

19º.- El gobierno argentino hará tripular los buques de acuerdo a las leyes y reglamentos argentinos, pero se compromete a conservar a bordo de cada uno de ellos a un oficial danés, con funciones de primer oficial, que tendrá a su cargo la supervisión de las estibas, funcionamiento y conservación de los mecanismos frigoríficos, temperatura y todo lo correspondiente a las cámaras frigoríficas.- El gobierno argentino se compromete también a conservar los oficiales maquinistas que están actualmente a bordo, y tratará de emplear en buques de banderas argentina el resto de las tripulaciones.- En caso de que alguno de sus miembros deseara ser repatriado, deberán comunicar, dentro del tercer día, y cumplir su propósito dentro de los sesenta días, en cuyo caso los gastos correspondientes, serán a cargo del gobierno argentino.- Los que no desearán acogerse a este beneficio, serán admitidos en te-

territorio argentino, de acuerdo con las disposiciones de la Ley N° 817, del 19 de octubre de 1873.-

20°.- En caso de pérdida o de naufragio de alguno o de todos los buques a que se refiere este contrato, y - cualquier sea su causa, el precio respectivo establecido en la cláusula 10ª, quedará definitivamente adquirido por los armadores daneses, más los intereses de las letras de tesorería estipuladas en la cláusula 8ª, hasta el día que se produzca la pérdida o naufragio, y sin ninguna otra clase de indemnización.

21°.- Si la duración de la guerra actual excediese a un plazo de quince años desde la fecha de la firma de éste contrato, ambas partes contratantes tendrían el derecho de solicitar a la otra la realización de conversaciones amistosas sobre la continuación o modificación del presente acuerdo.-

22°.- Cualquiera divergencia que surja con motivo de la aplicación del presente contrato y que no haya podido ser resuelta en otra forma, será sometida a la decisión de un árbitro designado de común acuerdo en el Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina y el Ministro de Dinamarca en Buenos Aires.- El laudo que se dicte será definitivo e inapelable.-

23°.- El presente contrato se firma "ad referendum" de la aprobación del Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo dispuesto en el inciso e), artículo 2º, del decreto N° 103.316, y a partir de ella tendrá valor y serán exigibles sus cláusulas y las obligaciones que contiene.-

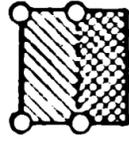
24º.- El capitán K.G. Nilsson, como representante de los armadores y a los efectos de éste contrato, constituye domicilio en la Avenida Diagonal Roque Saénz Peña 551.-

Se han extendido dos ejemplares de un mismo tenor, uno para cada parte en Buenos Aires a los veintinueve días del mes de Diciembre del año mil novecientos cuarenta y uno.-
K.G.Nilsson.- F. Stewart.-

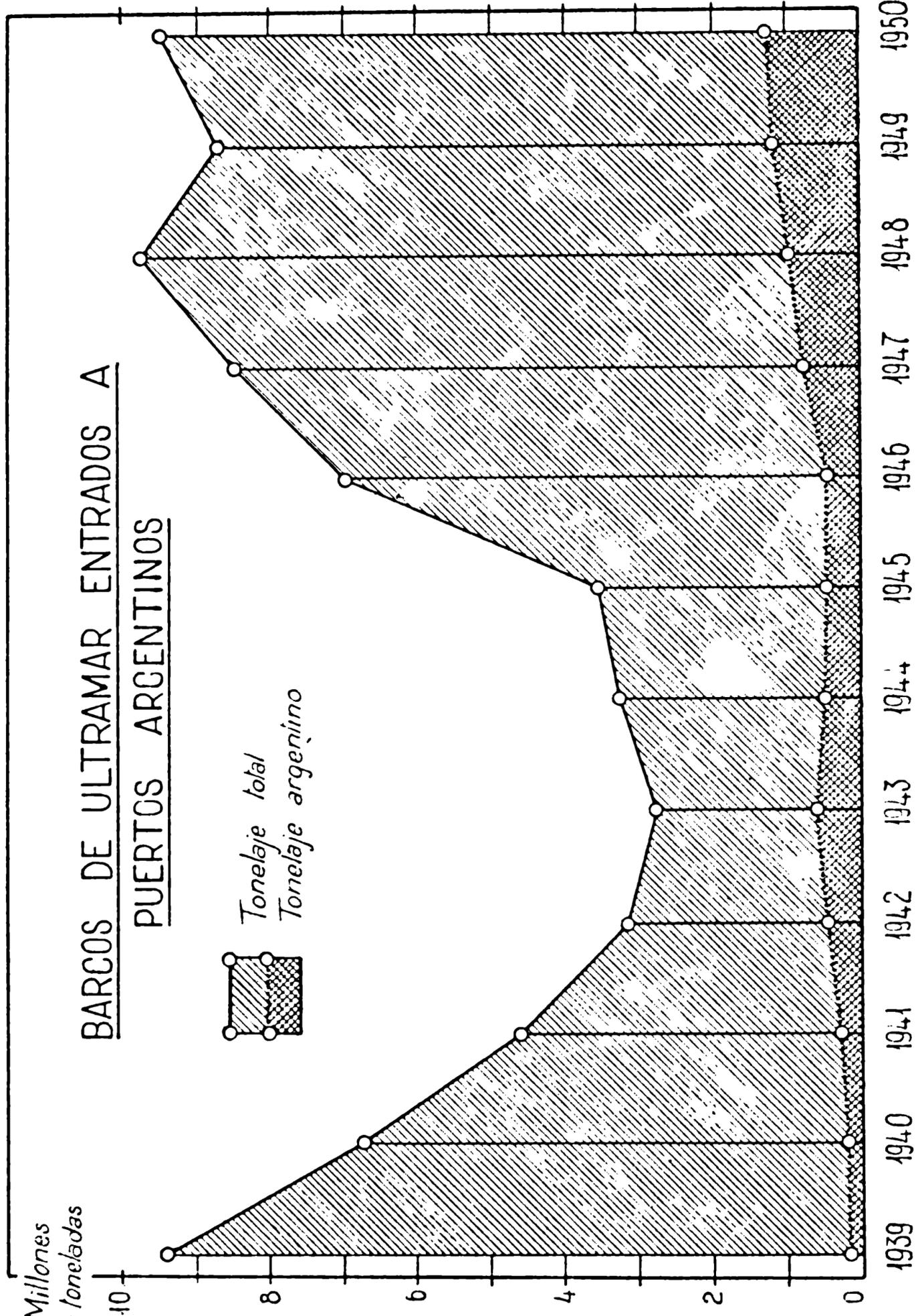
Millones
de toneladas

BARCOS DE ULTRAMAR ENTRADOS A

PUERTOS ARGENTINOS

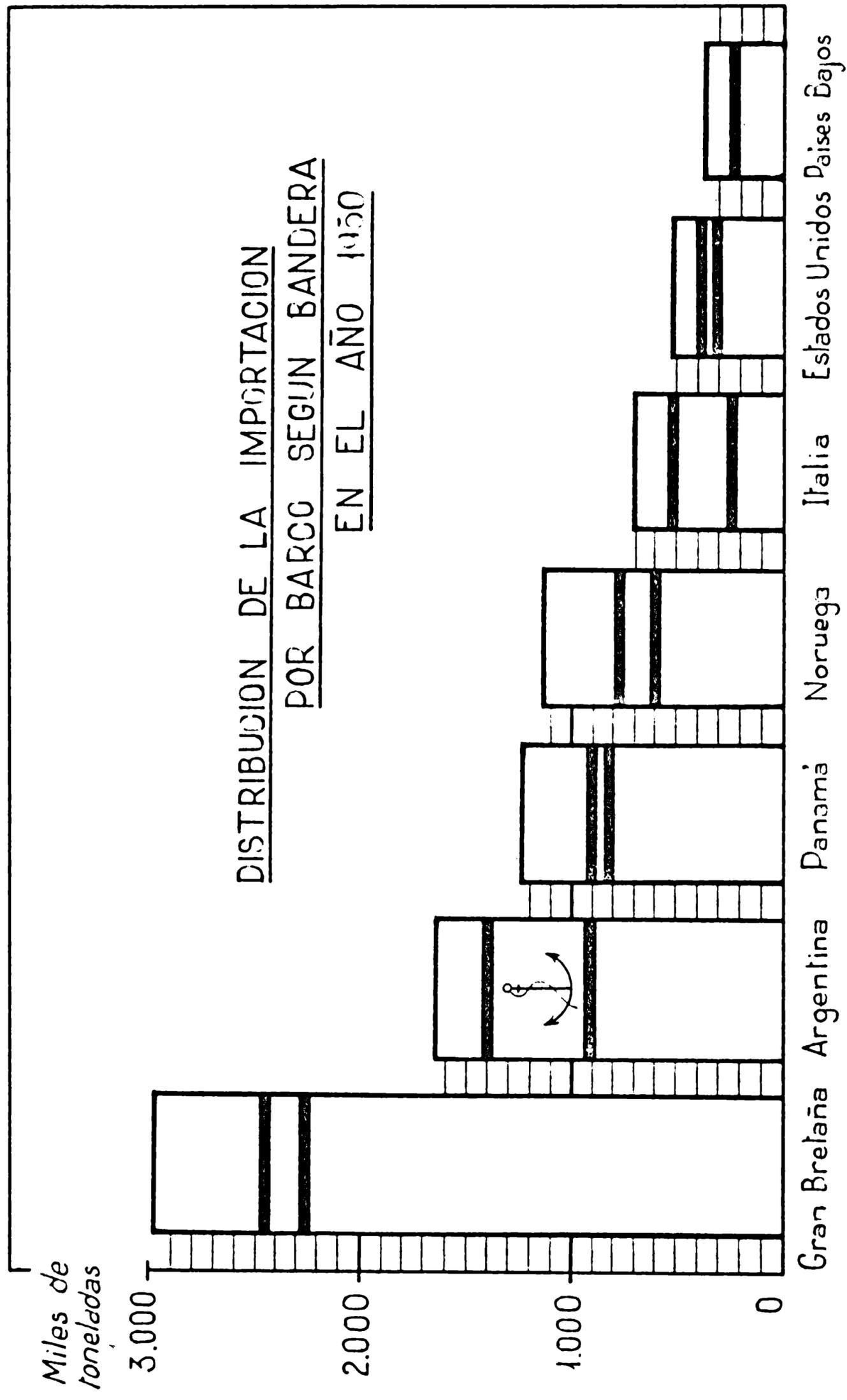


Tonelaje total
Tonelaje argentino

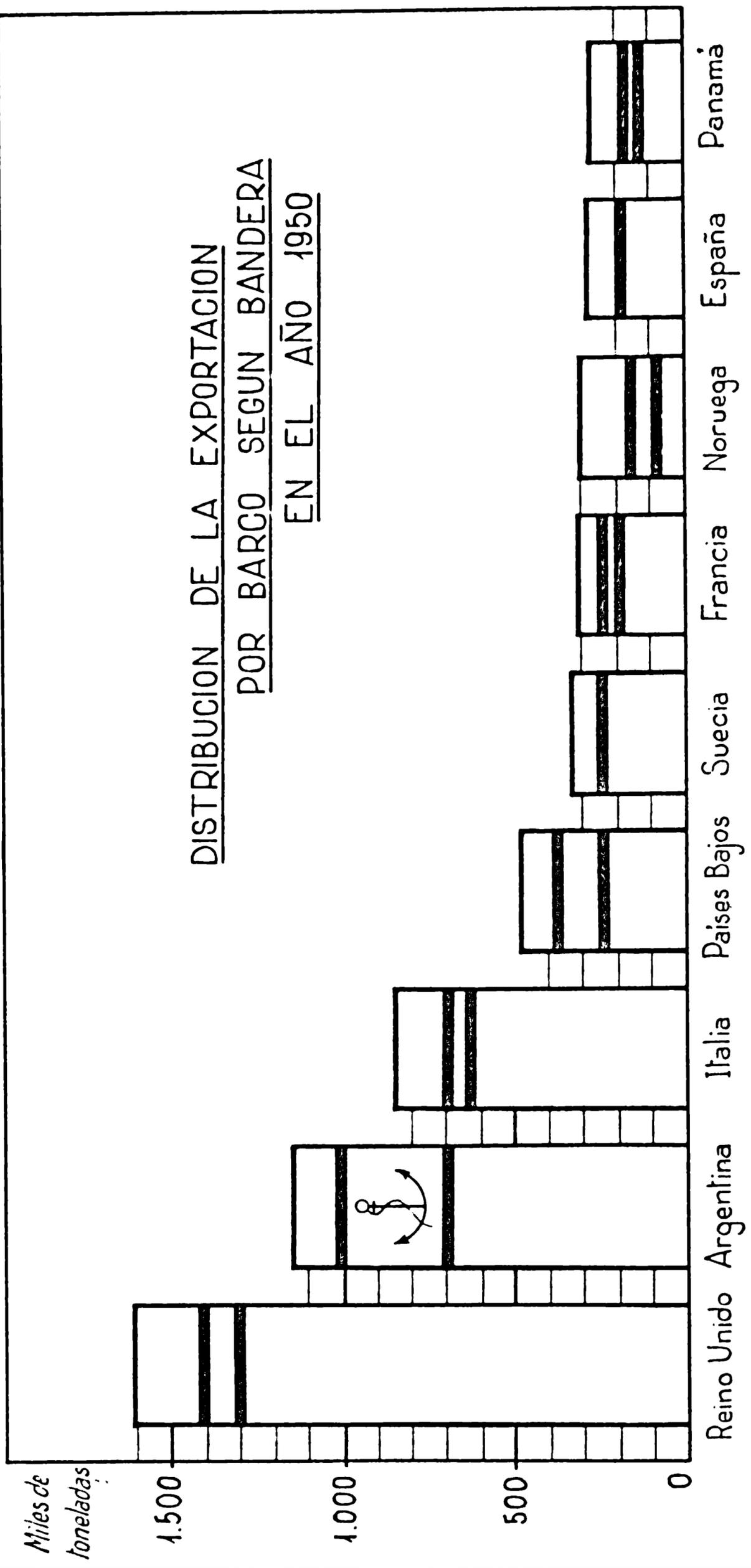


1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950

DISTRIBUCION DE LA IMPORTACION
POR BARCO SEGUN BANDERA
EN EL AÑO 1950



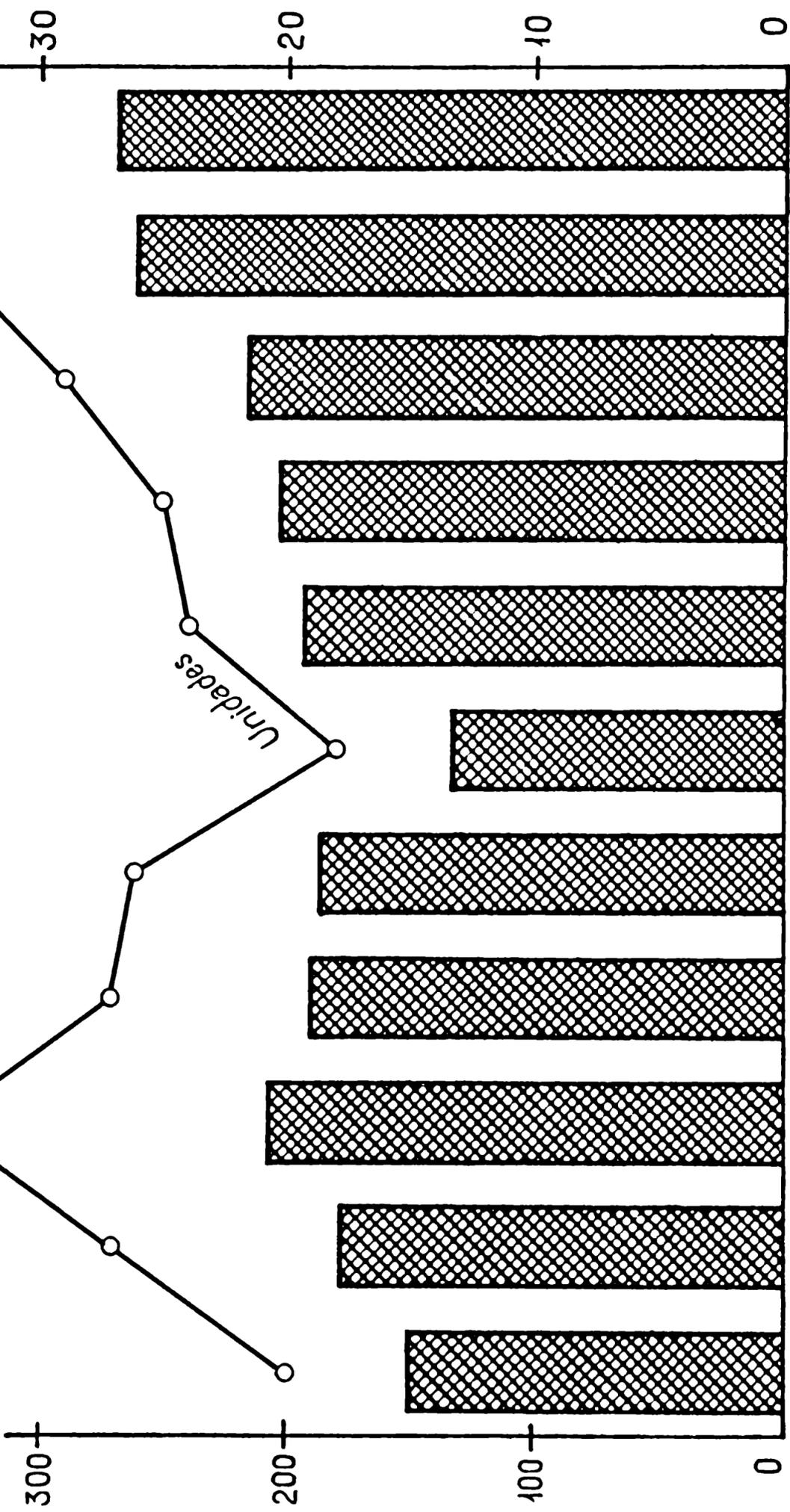
DISTRIBUCION DE LA EXPORTACION
POR BARCO SEGUN BANDERA
EN EL AÑO 1950

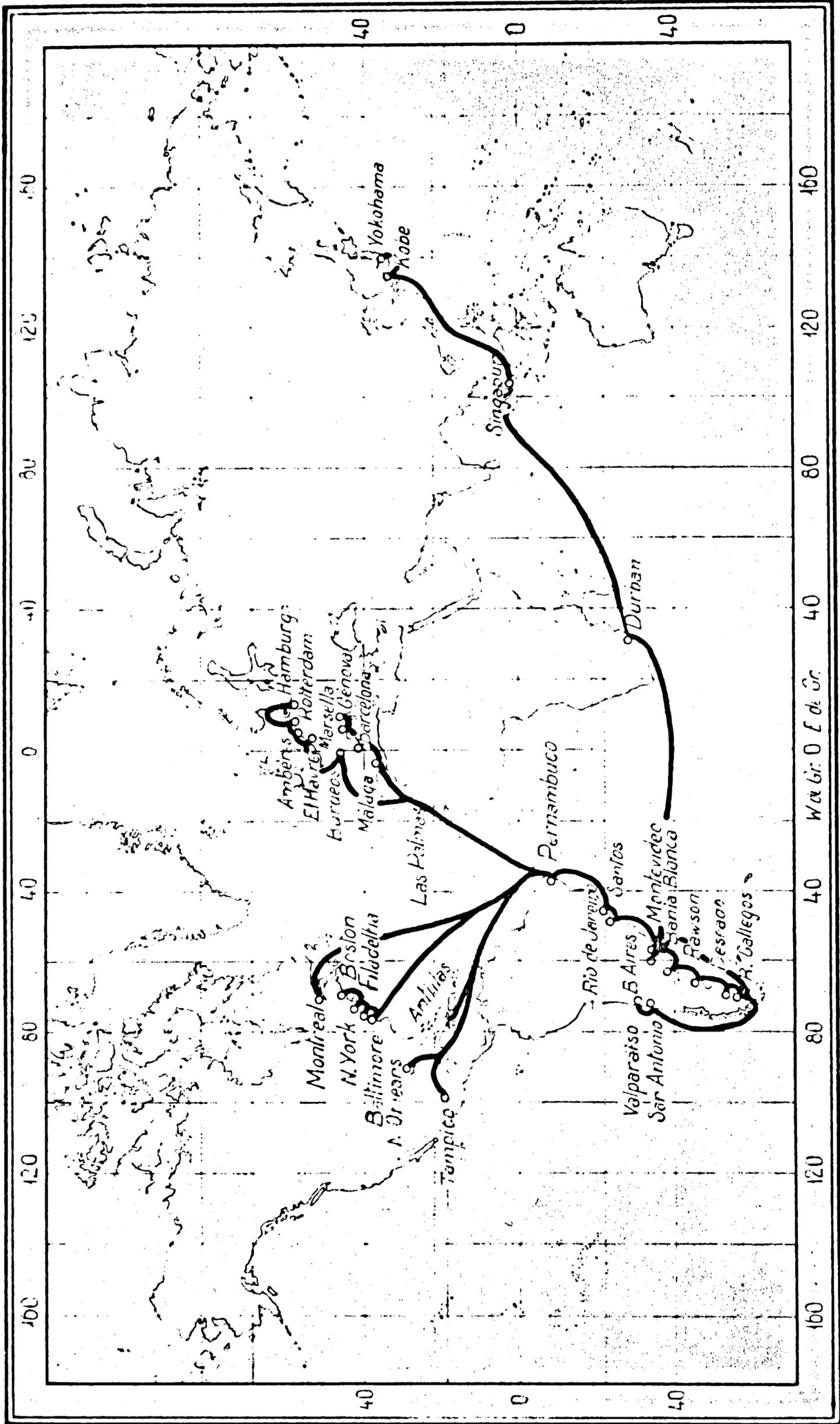


FLUCTUACIONES DEL TONELAJE DE PORTE BRUTO
Y NUMERO DE BUQUES DE LA
FLOTA MERCANTE DEL ESTADO

Miles de toneladas

Unidades





LINEAS REGULARES DE LA FLOTA MERCANTE DEL ESTADO

