



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



La financiación bancaria nacional y de los organismos financieros internacionales a la industria de astilleros

Bozzola, Alfredo José

1967

Cita APA:

Bozzola, A. (1967). La financiación bancaria nacional y de los organismos financieros internacionales a la industria de astilleros. Buenos Aires: s.e.

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

201.7501
931

ORIGINAL

Universidad Nacional de Buenos Aires
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
CATEDRA DE POLITICA BANCARIA

Trabajo de tesis doctoral sobre el tema:

LA FINANCIACION BANCARIA NACIONAL Y DE LOS ORGANISMOS FINANCIEROS INTERNACIONALES A LA INDUSTRIA DE ASTILLEROS, COMO MEDIO DE INTEGRAR LA PROMOCION DE LAS POLITICAS NACIONALES QUE ASEGUREN LA INDEPENDENCIA ECONOMICA ARGENTINA.-

*Sobresaliente y mención
honrosa por su tesis con recomendación
para su publicación*

Presentado por el alumno:
ALFREDO JOSE BOZZOLA
(Plan "D")

Para optar al grado de
Doctor en Ciencias Económicas

6/12/67

Marcelo G. Cañellas

Fecha de presentación: 1º de diciembre de 1967.-
Profesor: Dr. MARCELO G. CAÑELLAS
Número de Registro: 16.182 - L.U. Nº 5.175
Domicilio: Juan B. Justo Nº 133 - Haedo - Tel.658-1272

AÑO 1967 - 2do. Cuatrimestre.

Alfredo J. Bozzola

ORIG 111

INTRODUCCION

CAPITULO I

Los intereses marítimos argentinos.- pág. 3

CAPITULO II

Antecedentes históricos sobre la industria naval
en la República Argentina.- pág. 41

CAPITULO III

Aspectos económicos y técnicos referidos a la in
dustria naval.- pág. 72

CAPITULO IV

Fomento, subsidios, y financiación bancaria na-
cional y de los organismos financieros interna-
cionales a la industria de astilleros.- pág. 125

CAPITULO V

El fomento y la financiación bancaria en otros
países.- pág. 204

Conclusiones.- pág. 251

I N T R O D U C C I O N

El deseo de un rango marítimo de cada nación es motivado por múltiples factores. Para algunas se trata de un elemento de prestigio o de defensa nacional, que pueden ser los más importantes. Otras consideran la marina mercante como medio de mejoría de sus balanzas internacionales de pagos. Otras, aún, ven sus marinas mercantes como protección contra las discriminaciones en el transporte que podrían afectar su comercio internacional.

Cualquiera sean las razones, existen 82 naciones excluyendo a las colonias británicas, que tienen desde 1 a 2.656 buques de ultramar, de 1.000 y más toneladas brutas en sus marinas mercantes. En conjunto, integran una flota mundial de 17.836 navés con 136,6 millones de toneladas brutas.

Los costos relacionados con la creación de una flota de buques mercantes son enormes. Construir un buque nuevo o comprar uno en el mercado de segunda mano, envuelve el compromiso del desembolso de un gran capital, que puede extenderse por muchos años bajo la forma de pago de hipotecas y de sus intereses. Hay relativamente pocas industrias, comparadas con la naviera, que requieran tan grandes inversiones para proveer los fondos de equipamiento en relación al total de las inversiones.

A diferencia de otras industrias, la industria naval y por ende la marina mercante resultante de ella, procura solo un producto - servicio - y este ítem intangible debe ser vendido en uno de los más competitivos de todos los mercados. Debido a que el buque está sujeto a un constante costo de explotación, el armador debe buscar mantenerlo permanentemente ocupado. Cuando más esté un buque en navegación, transportando carga, y menos en puerto, cargando o descargando mercancías, mayor será el retorno al armador de su inversión. Hay pocos activos fijos que se deterioran tan rápidamente y a un costo tan alto como un buque inactivo.

La industria naval y el transporte marítimo son, además, industrias altamente cíclicas; son muy sensitivas a las fluctuaciones en el volumen de la actividad de las cargas básicas del comercio mundial. A largo plazo la marina mercante será usualmente lucrativa en sólo unos pocos años, con extensos períodos de recuperaciones marginales, si los hay, del capital invertido.

Está sujeta, como pocas otras industrias lo están, a las alternativas políticas internacionales y fuerzas económicas. En períodos de prosperidad mundial, pero más usualmente en tiempos de crisis internacionales, cuando la demanda de bodega marítima es urgente y la oferta es relativamente inflexible, los fletes suben rápidamente y aún los operadores marginales se enriquecen.

Se puede decir que durante los llamados períodos normales de comercio internacional, hay un superávit de tonelaje en la flota mundial. Al menos esto ha resultado ser durante los últimos 50 años. Este exceso ha resultado de la construcción de un gran número de buques en los EE.UU. durante y después de las dos guerras mundiales, el reemplazo hecho durante la post-guerra de las pérdidas de tonelaje durante aquellos conflictos por las naciones marítimas principales, construcción de más rápidos, mayores y más eficientes tipos para reemplazar el tonelaje ineficiente u obsoleto, la creación de flotas mercantes por nuevas naciones independientes y por países más antiguos, que no adquirieron sus marinas mercantes sino durante y después de la Segunda Guerra Mundial, y los bajos coeficientes de desguaces.

Aún cuando el tonelaje ineficiente esté en amarre, él ejerce influencia en los mercados de fletamiento y venta de buques desde que tal tonelaje puede estar disponible en el evento del resurgimiento de la demanda de buques.

Desde que el quantum del comercio internacional y marina mercante oceánica ocupada en el transporte de ese intercambio -

son, en alto grado, mutuamente dependientes, ambas, puede ser dicho, están sujetas a una división internacional de tareas para su existencia, la que a su turno está regida por una considerable influencia del principio de costos comparativos favorables. De las 82 naciones que poseen marinas mercantes, pocas disfrutaban de la ventaja del costo comparativo en el transporte oceánico.

Costo de construcción de buques, financiación del capital requerido para la adquisición de los mismos, de salarios y de servicios sociales, mantenimiento y reparaciones, seguros, alimentación, intereses sobre fondos, tomados a préstamo para propósitos operativos, entre otros costos, varían considerablemente entre las 82 naciones marítimas. Para superar las disparidades de costos muchos gobiernos conceden formas variadas de ayudas directas o indirectas a sus marinas mercantes e industrias navales. Muchas creen que una marina mercante nacional es tan básica para su economía o intereses de la defensa como sus ferrocarriles, sistemas carreteros y vías acuáticas internas. Cualquiera sean las razones, queda en pie el hecho de que tales ayudas no son nuevas sino que han sido concedidas por las naciones marítimas en una u otra forma, por centurias, como fomento a sus industrias marítimas y hay pocos, si existen, gobiernos que hoy día no ayudan a sus industrias navales y marinas mercantes de alguna manera, aún cuando más no sea indirectamente.

Es precisamente esa ayuda y la forma que se ha exteriorizado con financiación bancaria y de otros organismos financieros -lo que debe analizarse para extraer de ello conclusiones - que aporten soluciones al problema de la industria naval en la República Argentina.

C A P I T U L O ILOS INTERESES MARITIMOS ARGENTINOSA) Conceptos básicos.

Ha sido costumbre hasta el presente, emplear el término "Intereses Marítimos" para referirse indistintamente al conjunto de medios y a los objetivos de naturaleza económica, cuyo logro presupone el uso del mar.

No obstante lo generalizado de esta idea, creemos que conviene diferenciar a ambos y que no corresponde circunscribir al aspecto económico, un concepto que permite englobar con propiedad a la totalidad de los incentivos que llevan a los pueblos al mar.

No existen intereses que puedan ser entendidos como exclusivamente marítimos, como tampoco lo son de cualquier otra parcialidad. Existen, si, intereses nacionales, intereses argentinos, que son objetivos o conjuntos de ellos, que si les damos el calificativo de marítimos es porque, al estudiarlos, el componente del mar reviste una relevancia tal que esa denominación resulta justificada, sin que ello excluya o deje de lado los otros aspectos concurrentes.

Los definimos, pues, como aquellos objetivos, cuyo logro, desarrollo o seguridades se hallan vinculados al uso del mar.

B) Factores geográficos que influyen en su desarrollo.

Veamos en primer término qué factores geográficos son favorables o desfavorables para la orientación y desarrollo marítimo de nuestra nación.

1 - Factores geográficos favorables.

Si nos apartamos de la división clásica de nuestro plane-

ta en hemisferios norte y sur, podemos dividirlos en dos hemisferios teniendo en cuenta la naturaleza física de sus partes.

Verifiquemos que existe un hemisferio que llamaríamos continental porque contiene la mayor concentración de continentes, y otro que llamaríamos oceánico porque contiene una mayor concentración de masas marinas. En este último se halla ubicado nuestro país y bastaría una observación objetiva para verificar la característica casi insular de nuestro territorio.

VER FIGURA 1.

Esta circunstancia geográfica ha sido una de las principales determinantes de nuestra génesis y proyectará permanentemente su influencia en el desenvolvimiento interno y en todas las manifestaciones de la vida exterior argentina.

Ese centro de gravedad de la civilización, que se halla en el hemisferio continental y que dista unos 10.000 km de las vías marítimas, ejercerá su atracción permanente sobre el desarrollo económico de nuestra nación. Querer ignorarlo o anularlo sería lo mismo que querer anular o ignorar las fuerzas magnéticas o la gravedad de nuestro planeta. Dicho en otras palabras, nada podrá oponerse a lo que la naturaleza ha dispuesto que debe ser nuestro país. Su economía dependerá siempre del mar, y podemos afirmar que la Argentina lo espera todo por la vía marítima.

Hay naciones pequeñas que aprovechando las circunstancias geográficas de su situación, con el genio y pujanza de su pueblo, han dado una gran expansión a sus intereses marítimos. La Argentina, con su extenso territorio y su posición oceánica debe imitarlas, desarrollando y fomentan-

do esos esfuerzos para lograr ocupar el lugar de preeminencia a que está destinada.

Extensión del litoral.

La extensión de nuestro litoral marítimo de 2.500 km y la presencia de ríos profundos como el Paraná y el Uruguay y sus afluentes, que constituyen la cuenca del Plata, de 4.000.000 de km², permitió construir en sus orillas puertos que reciben buques de ultramar.

Su desenvolvimiento se vió favorecido por una meteorología, en general, benévola, con cortos períodos de niebla, escasas tormentas y fondos libres de restingas.

Extensión de la plataforma continental.

Se define como plataforma continental aquella parte de la corteza terrestre sumergida debajo de los océanos, que tiene carácter de macizo continental y cuya pendiente es similar a la del continente, siguiendo hasta llegar a un borde que constituye el talud continental. La profundidad media de la plataforma argentina es de 140 metros en el litoral atlántico, llegando a 350 metros en la Antártida. Es una de las más extensas del mundo. Forma una cuña cuyo extremo norte tiene una anchura media 275 km y el extremo sud de 800 km, constituyendo una superficie de 1.000.000 de km², aproximadamente.

Es muy posible que ella encierre en sus entrañas petróleo, que es de vital importancia para el mundo moderno, tanto como combustible como para el desarrollo de la industria petroquímica.

El avance técnico de la explotación del fondo del mar, permite afirmar que no existen inconvenientes insalvables para la obtención de rocas o minerales de la superficie o

del interior de la plataforma continental. Los estudios efectuados durante el Año Geofísico Internacional en la plataforma continental argentina, en campañas conjuntas del Servicio de Hidrografía de la Armada Argentina y del Observatorio Geológico Lamont de la Universidad de Columbia, Nueva York, y la colaboración de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, permitieron determinar las características estructurales geológicas de la plataforma, en su relación con sus cuencas sedimentarias y su potencialidad económica. Los resultados fueron tan proficuos que desde entonces se continuaron los estudios hasta la fecha.

VER FIGURA 2

En esta figura podemos ver la zona que representan las partes de las cuencas sedimentarias, las cuales son potencialmente susceptibles de contener hidrocarburo.

En algunas de ellas, por ser continuación de las cuencas terrestres ya explotadas, como la del GOLFO SAN JORGE y las de MAGALLANES, se tiene certeza de que los contienen.

Estas características geológicas estructurales fueron determinadas mediante sondajes por métodos sísmicos de reflexión y, también, por medio de algunos datos magnéticos y gravimétricos, obtenidos por el Departamento de Geodesia y Geofísica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires y por el ya citado Servicio de Hidrografía Naval.

Las cuencas sedimentarias determinadas son: la cuenca del Salado, la de Bahía Blanca o del Colorado, la de San Jorge, la de Magallanes y la del Banco Burdwood, al Sur de las Malvinas.

Desde el punto de vista económico, nuestra plataforma está cubierta en su casi totalidad por sedimentos cuyo volu

men se calcula dos millones de kilómetros cúbicos, con un espesor medio de dos kilómetros.

En la actualidad, con una técnica altamente desarrollada, se explota en otros países el petróleo de la plataforma en zonas próximas a yacimientos terrestres, cuyos costos si bien son superiores a dicha explotación, resultan aún económicamente convenientes. La explotación del petróleo en la plataforma varía de acuerdo al progreso de la industria de extracción; hoy sus límites han superado los sesenta y cinco metros de profundidad. En la figura descripta podemos ver hasta donde llega ese límite sobre la plataforma.

2 - Factores geográficos desfavorables.

Entre los factores geográficos desfavorables figuran la escasa articulación de la costa litoral marítima, sin islas y archipiélagos, y los amplios desniveles de mareas en el litoral patagónico.

Ello se traduce, en el primer caso, en la carencia de refugios o puertos naturales de aguas profundas. Sólo Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca, Madryn y Santa Cruz, son puertos marítimos que se encuentran en condiciones topográficas medianamente adecuadas para instalaciones portuarias.

En cuanto a la amplitud de las mareas, la oscilación altimétrica en la costa patagónica es de 5 a 14 metros, resultando un serio inconveniente para aquellos puertos de aguas poco profundas, pues los barcos deben estar atentos a las horas de pleas y bajas para realizar sus operaciones de carga y descarga, lo que ocasiona demoras que aumentan el costo de los fletes.

Esta situación se pone en evidencia en la salida de la

producción carbonífera de Río Turbio, por el puerto de Río Gallegos.

C) Factores desfavorables de la geografía económica.

Las deficiencias políticas del desarrollo económico, las inadecuadas instalaciones portuarias, los problemas laborales, las demoras excesivas en los puertos y las deficiencias administrativas son factores económicos negativos que encarecen el transporte y que deben solucionarse para dar mayor fluidez al comercio marítimo.

El mar, considerado como medio de comunicación, constituye la base sobre la cual se apoya la estructura económica de las naciones: **esto explica el gran interés que existe por ocuparse de éste elemento, del cual depende tan estrechamente la economía de los estados.**

El mar interviene en la constitución de la superficie de nuestro planeta en un 71%, mientras que el 29% restante es tierra.

VER FIGURA 3

Haciendo honor a las proporciones de las partes físicas que intervienen, nuestro planeta debería llamarse con justicia "planeta marítimo".

Todos los factores desfavorables no son insalvables. La influencia permanente y decisiva de las causas geográficas, la situación y configuración del territorio, el desarrollo industrial y económico y la necesidad del comercio internacional, son factores que con el tiempo harán de nuestra nación una potencia marítima.

La industria naval argentina deberá ser el trampolín para ello.

D) El principio de la libertad de los mares.

La doctrina en la práctica internacional han ido afirmando desde comienzos del siglo XIX y como consecuencia de la expansión del comercio mundial, el principio de la libertad de los mares, como una necesidad para el desarrollo de los vínculos y prosperidad de las naciones, el que muchos años después, en la convención de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar, termina consagrando, y asegurando, sin que ellas tengan carácter limitativo sobre la libertad de navegación; de pesca; de colocar cables y tuberías submarinas y de volar sobre la alta mar.

Simultáneamente, la misma reunión plenaria aprobó las convenciones relativas a la pesca y conservación de los recursos vivos del alta mar y sobre soberanía de los estados ribereños sobre la plataforma continental a efectos de explorar y explotar sus recursos naturales.

Allí se trató también, aunque infructuosamente, de incluir una cláusula prohibiendo las explosiones atómicas no llegándose más que a estipular la obligatoriedad de evitar la contaminación del mar por inmersión de residuos radioactivos.

Como Chile, Perú y Ecuador, la Argentina (según se explica más adelante) ha extendido por ley su soberanía hasta 200 millas de sus costas, **condicionado** las actividades de pesca dentro de ellas, pero reafirmando la libertad de navegación y vuelo.

Estos y otros antecedentes, muestran que en el mundo actual y como consecuencia del creciente interés en la preservación y utilización de los recursos del mar, se va manifestando la tendencia de extender el control de las actividades que lo afecten.

Si bien esta tendencia es justa y razonable, porque deriva de una necesidad real y cada vez más imperiosa, es necesario

tener cuidado de que ello no lesione las libertades de navegación y vuelo, que son las que hacen del mar el ámbito natural de proyección, intercambio y comunicación de las naciones.

Si bien para todos los pueblos es beneficiosa la preservación de estas libertades, para la República Argentina, que tanto depende del mar, debe constituir un objetivo permanente de su política internacional a fin de que, manteniéndolo, como acertadamente lo ha hecho hasta el presente, puede abrir cauces para la posterior consagración jurídica de una clara división entre lo que significa su utilización como fuente de riqueza y el tránsito a través del mismo.

Los supuestos que en su oportunidad llevaron a conformar las delimitaciones en sus aguas, han perdido valor y vigencia frente a armas y medios que traen aparejado una concepción radicalmente distinta del concepto de seguridad en que aquéllas se basaban.

D) Intereses marítimos derivados de las necesidades de intercambio y comunicaciones.

1 - Aspectos económicos.

Solamente las comunidades más primitivas y atrasadas pueden aspirar a ser autosuficientes. Las adelantadas por el contrario, viven en una interdependencia permanente, que les permite ampliar y complementar sus economías, base de todo progreso y gozar de las ventajas que trae aparejado el contacto con formas superiores de cultura.

Para nuestro pueblo, la expresión de esa vinculación ha sido desde sus orígenes el intercambio marítimo, cuyas condiciones actuaron como causas de importantes procesos de su historia, complementado hoy por las telecomunicaciones y el tráfico aéreo, que han absorbido parte de las funciones que otrora desempeñara aquél, en forma exclusiva.

De nuestro grado de insularidad, nace la significación del intercambio a través del mar, que se liga en forma tan estrecha con la actividad interna, que conviene analizar de qué manera influye y condiciona.

Inicialmente, nuestro comercio se limitó a la exportación de productos ganaderos tales como cueros carnes saladas, cerdas y otros y a la importación de manufacturas. En la pasada década del 70, dos hechos cambiaron radicalmente el panorama se produce nuestra primera portación de cereales seguida de constante aumento y se formalizan los primeros embarques de carnes refrigeradas.

Estos hechos auspiciosos encuadran perfectamente en una economía mundial basada en que grandes potencias, actoras recientes de la revolución industrial, recibían de las naciones periféricas materias primas y alimentos y, por su parte, las proveían de manufacturas y bienes de capital, destinados estos últimos fundamentalmente a reforzar la infraestructura productora de aquellos elementos.

A principio del siglo actual, la agricultura ya ocupaba el 30% de las exportaciones, para pasar quince años después al sesenta por ciento, proporción que no difiere sustancialmente de la actual.

Este esquema es el que se mantuvo hasta la crisis del año treinta, con excepción de los años de la primera guerra mundial. Durante su vigencia el poder adquisitivo de nuestra exportación permitía financiar el ingreso de capital, sus servicios, las remesas invisibles y nuestras importaciones, compuestas principalmente por combustibles, materiales de construcción y bienes de consumo.

A partir de entonces, se rompió el esquema basado en la di-

visión internacional del trabajo, el patrón oro y la ausencia casi total de intervención estatal. La caída de los precios internacionales de nuestros productos, la salida por un lado y la cesación de la corriente de ingresos de capitales por otro, restringió bruscamente nuestra capacidad de exportación, lo que llevó a la implantación de medidas para regularla, tales como el control de cambios (1931).

De allí nacieron las condiciones iniciales favorables para el desarrollo industrial, que intensificando la actividad interna, buscaba mayores niveles de ocupación y fuentes de producción más diversificadas.

La Segunda Guerra Mundial, con su lógica consecuencia, la disminución de nuestro comercio exterior, forzó aún más este proceso, que con los altibajos derivados de la falta de continuidad en sus enfoques, se mantiene hasta el presente. El intercambio, reflejando sus mutaciones, ha cambiado sustancialmente de significación y así como antes proveía básicamente al consumo hoy debe asegurar, además, la actividad industrial.

Pero es necesario, asimismo, hacer resaltar la diferente estructura interna de la actividad industrial. Las industrias vegetativas (alimentos, confecciones, textiles, cueros, etc), que son las que tienden a satisfacer las necesidades primarias, y que a principio de siglo representaban el 80% de las manufactureras y en 1930 el 70%, pasan en 1965 a ser solamente el 40%, en beneficio de las industrias **dinámicas** (papel, químicos, metales, vehículos y maquinarias, etc.), que en los citados años muestran en consecuencia los índices 20%, 30% y 60%.

Las consecuencias socioeconómicas de lo expuesto son pro-

fundas e importantes. Además de su gravitación como fuente aventuraron en su superficie. Los descubrimientos geográficos y la revolución industrial han influenciado de manera destacada el carácter y la importancia de los transportes en general y de los marítimos en particular por cuanto el mayor conocimiento de las diferentes zonas de la tierra permitió el mayor desarrollo de las poblaciones y la mayor producción aseguró medios de vida.

Por estas razones el intercambio entre los grupos sociales no consisten ya, exclusivamente, en objetos de alto valor unitario sino que su finalidad básica consiste en el transporte de grandes volúmenes de mercadería de bajo precio.

Simultáneamente la época de los grandes descubrimientos expande el campo de acción, limitado a los mares interiores, extendiéndole al más dilatado escenario oceánico. Estas circunstancias, unidas a la gran capacidad de carga y relativamente bajo costo de explotación del transporte marítimo, determinaron una continua expansión del comercio mundial, que no ha cesado desde entonces.

No es el momento de estudiar la evolución del transporte marítimo en sí. Bástenos recordar que de la propulsión bélica se pasó al uso del vapor, que fue otra revolución en estos medios de transportes, así como también de los medios terrestres. En general, trajo las siguientes consecuencias trascendentales:

- a) Ferrocarril moderno y posibilidad de transporte rápido marítimo.
- b) Independizó a los buques de los regímenes de viento, pero creó el problema de los reaprovisionamientos de los combustibles.
- c) Redujo el número de tripulantes necesarios para operar

las embarcaciones, con las consiguientes ventajas económicas.

Y hablando de transportes haremos una breve consideración sobre su costo, lo que estimamos de interés porque el creciente intervencionismo de los Estados, con sus subsidios y proteccionismos, ha deformado la realidad económica de cada tipo.

Si aceptamos que el costo básico está dado por el esfuerzo de tracción necesario para mover una tonelada, el orden creciente es el siguiente:

Acuáticos.....	0,5 a	0,8 Kg.
Ferrovionario.....	5 a	7 Kg.
Camineros.....	20. a	30 Kg.
Aéreos.....	110 a	200 Kg.

o sea que, tomando los valores más bajos de cada tipo podemos decir que se necesitan diez veces más esfuerzo para mover una tonelada por ferrocarril que por agua; cuarenta veces más por camión y doscientos veinte veces más por avión.

VER GRAFICO 1

En lo que respecta a las cargas líquidas, las experiencias y estadísticas norteamericanas son muy ilustrativas. Así es que, por ejemplo, en un estudio efectuado por la Sun Oil Co. que es un usuario y no un transportista, se hallaron los siguientes resultados en el costo por tonelada.-milla que hemos traducido a pesos moneda nacional al cambio de 350 pesos por dólar:

Transporte acuático.....	\$	0,26
Oleoducto (crudo).....	\$	1,18
Oleoducto (nafta).....	\$	1,53
Ferrovionario.....	\$	5,90
Caminero.....	\$	21,43

VER GRAFICO 2

Es claro que varias consideraciones, y entre ellas fundamen-

talmente las de orden físico, imponen cierto tipo de transporte. Pero, cuando es posible la opción, la mejor forma de hallar los límites que concretan los medios de mayor eficiencia, es la determinación de su costo en términos de consumo de bienes y servicios, y no de tarifas, como corrientemente suele juzgarse, con lo que evita la deformación de que produce cualquier proteccionismo o subvención tarifaria directa o indirecta.

Tampoco se nos oculta que pueden existir razones sociales o políticas para fomentar algún medio de transporte; también en este caso su costo económico, siempre expresado en términos de producto nacional dará la mejor idea del costo real del fomentos. Los ríos Uruguay, Paraná y Paraguay, junto con el de La Plata, constituyen una cuenca fluvial que sirve a una población muy superior a la total de nuestro país; sin embargo, a pesar de su posible gran rendimiento, no se la aprovecha debidamente.

Hubo épocas en que sirvieron económicamente a todas la zona de influencia; pero, como consecuencia de subsidios, fomentos, etc. han decaído. Puertos sin reactivar, ferrocarriles que dan grandes déficits y son subsidiados en competencia con los caminos fluviales que la naturaleza nos ha beneficiado y que no aprovechamos. en toda su capacidad.

Hemos señalado los imperativos geográficos que rigen nuestro intercambio. El comercio exterior de la República Argentina alcanzó el año próximo pasado un total de más de 26 millones de toneladas con un valor del orden de los 550 mil millones de pesos. Y el análisis de la distribución de ese intercambio nos muestra que en un 95% aproximadamente, o sea casi su totalidad, se realiza por vía marítima. Si a ello agregamos el valor del cabotaje, es fácil concluir que nuestras relaciones tienen un acentuado tinte naval, lo que

es una consecuencia de la geografía y que, por lo mismo, no es optativa.

En efecto, si a los 26 millones de toneladas se le suma el cabotaje marítimo se alcanza, fácilmente, un movimiento del orden de los 35 millones de toneladas. Pero hay números más convincentes para valorar la importancia del mar en cuanto a nuestra economía. Ellos nos dicen que el 75% de los combustibles que utiliza el país es trasladado por buque y bien se sabe que combustible es energía, industria, movilidad, confort, etc.

Mover 35 millones de toneladas anuales por vía del mar equivale a mantener un ritmo de 90.000 a 95.000 toneladas diarias, lo que, a su vez, impone un movimiento de 18 a 20 buques en las 24 horas, de los cuales las tres cuartas partes lo hacen por el Río de la Plata.

Nuestro sur depende del mar, para sus comunicaciones con la parte más poblada de la República. Desde San Antonio hasta la Antártida sólo el mar es el camino posible para el traslado de los grandes volúmenes de producción de materias primas esenciales, petróleo, carbón, lana y muy pronto, posiblemente, hierro.

El Río de la Plata es la salida natural al mar de dos grandes ríos navegables que forman la mesopotamia y que atraviesan una zona de enorme potencial.

Se concentra en él una gran proporción del tráfico marítimo. Además, se halla en una de sus márgenes Buenos Aires, que ~~con~~ alrededores concreta una importante masa de población y constituye el mayor centro político, económico y cultural del país, lo que significa que se reúne también allí casi todo el cabotaje que mueve los productos del sur.

Todas estas razones han hecho que el Río de la Plata sea una comunicación con el mar obligada para el tráfico de nuestros productos y también la entrada de la materia prima y manufacturada que el país requiere.

Es, por lo tanto, un centro de poderosa atracción donde convergen las rutas marítimas que, bordeando el Brasil, nos unen con el hemisferio continental, constituyendo una de las vías de comunicación más importante de la tierra.

El Río de la Plata constituye, pues, lo que se ha dado es llamar una zona focal y las condiciones hidrográficas imponen su navegación por un canal de 200 kilómetros, obra extraordinaria del esfuerzo argentino, que tiene toda la rigidez de una vía ferrea, con los consiguientes problemas que de ello deriva.

Si representamos lo dicho hasta aquí con respecto a nuestro tráfico marítimo obtendremos lo indicado en la figura siguiente que nos muestra la singular forma de realización del intercambio argentino evidenciando el porque de la de-nominación de área focal dada al Río de la Plata.

VER FIGURA 4

La historia más reciente, por otra parte, lo confirma, no es obra del azar que en ambas guerras mundiales hubieran combates navales en el Atlántico Sur, próximos a nuestro litoral. Malvinas y Punta del Este tienen el sentido de solu-ción a una grave amenaza, a una importante vía de comunicación ligada directamente al esfuerzo de guerra de las naciones en lucha en el teatro de operaciones europeo.

Es el valor del área focal. No lo es por su configuración geográfica, ni su extensión, ni sus condiciones de navegabilidad, sino que lo es por cuanto significa, en realidad, para la vida de la Nación. Aquellos factores de forma y po-

sición condicionan la defensa; pero, este último, en nuestro caso, es de importancia capital. No comprender esta circunstancia y actuar en consecuencia, equivale a pensar y obrar con mentalidad continental en un país con características netamente insulares y el mundo tiene suficiente experiencia de las consecuencias de ese error. ¿Pensaron los argentinos qué significa, en la realidad, cortar lo que se ha representado en esta figura por una simple fecha?. Equivale, nada menos, que anular la totalidad de su comercio exterior y de su cabotaje marítimo, en el que se incluye el 75 % del combustible que ya hemos mencionado.

Este es el significado del Río de la Plata. Perder su control quiere decir no comerciar, no contar con energía en la zona más consumidora, aislarnos de nuestro sur. Y todo ese tráfico que da vida y bienestar al país y a su pueblo es realizado por buques de muchas banderas. Apenas un 16 % de ese ir y venir de materiales, culturas y personas se transporta en buques de bandera argentina, además del cabotaje que, provisoriamente, ha sido reservado con exclusividad a los buques que enarbolan pabellón nacional.

Y esto sucede a pesar de que la existencia de una marina mercante propia es, sin dudas, una importante fuente de producción y de ahorro de divisas, las que podrían ser destinadas al desarrollo industrial, permitiéndole un equipamiento adecuado.

Es así que el año 1964 los fletes del transporte marítimo del comercio exterior argentino alcanzaron a los 301,2 millones de dólares, de los cuales sólo 41,7 millones correspondieron a lo percibido por bodega argentina.

E) Intereses marítimos derivados de la utilización del mar como fuente de riqueza.

La humanidad, que desde sus orígenes ha demorado hasta

hoy para alcanzar los tres mil millones de habitantes que constituyen su población, necesitará tan solo llegar hasta fin de siglo para duplicarlos.

Se calcula que por cada 100 millones de aumento y manteniendo el actual nivel de alimentación, habrá que producir anualmente 13 millones de toneladas más de cereales y 14 de productos pecuarios. Si por el contrario se pretende mejorarlo, para llegar a un nivel de nutrición razonable se tendrá que triplicar la producción total de alimentos para el año 2000.

Ya existen países como China Comunista, donde el suelo en la práctica, sólo alcanza a proveer la dieta vegetal, debiendo descartarse por su menor rendimiento por unidad de superficie, la cría de especies animales.

Nadie ignora la excepcional aptitud de nuestra tierra para producirlos, pero pocos piensan en la importancia que puede adquirir una nación con las características de la Argentina en un mundo que enfrenta ese fantasma. Es en previsión a ese futuro, que debemos prestar atención al mar como fuente de riquezas, porque será allí donde sin duda se encontrará en parte la respuesta a la alternativa de la supervivencia.

Comencemos pues con la pesca. Nuestro país posee según se ha dicho, una de las más extensas plataformas del mundo, con una superficie aproximada al millón de kilómetros cuadrados. Entre los 35° y 46° de latitud sur, convergen las corrientes del Brasil y Malvinas, esta última con un alto contenido de sales nutrientes que fertilizan las aguas con las cuales se mezclan, produciendo zonas de afloramiento de aguas profundas, en las que se concreta un mundo biológico animal y vegetal, que constituye la alimentación de los peces y otras especies. Posee además la ventaja de su fácil acceso, ausencia de hielo y de formaciones rocosas, lo que facilita las tareas de pesca.

Se calcula que este imponente reservorio, permite una explotación que según el autor de que se trate, varía entre las 400.000 y los 6 millones de toneladas anuales. Esta divergencia surge de la falta de estudios lo suficientemente profundos que permitan conocerla con mayor precisión.

La explotación, durante el año 1966, fué solamente de 200.000 toneladas, aproximadamente.

La pesca en la Argentina abre las siguientes perspectivas:

- Como alimento para la población y alivio al consumo de carnes rojas, las que podrían exportarse.
- Como ingrediente de alimentos balanceados.
- Como producto para la exportación.

No es desconocida la bondad del pescado como alimento, sobre todo en momentos en que el precio de la carne vacuna, la torna de difícil alcance para ciertos sectores de la población. El consumo del país por habitante y por año está con 4,3 kg., por debajo de la mitad de la media mundial que es de 10,3 kg., (Japón, Filipinas y Tailandia registran un consumo de 45 kg. por año y por habitante), pero con grandes diferencias según el lugar. Así por ejemplo, mientras en la Capital es de 13 kg., en el Gran Buenos Aires bajó a 8 kg. y existe zonas del país donde es prácticamente desconocido.

Ello es el resultado de la limitada red de concentración, distribución y expendio. En el censo de 1954, por ejemplo, se determinó que por cada pescadería existían 26 fruterías, 36 carnicerías y 91 verdulerías.

Si bien una acción de propaganda, sumada al encarecimiento estacional o definitivo de otros elementos, puede acelerar el aumento de consumo de pescado, éste será siempre un proceso lento pues involucra un cambio de costumbres y gustos muy arraigados.

Por otra parte la escasa dimensión del mercado interno hace que aún cuando se consiguieran avances en este sentido, ellos no serán determinantes para impulsar de manera efectiva una gran expansión pesquera, más o menos inmediata.

Su efecto es, por el contrario, importante si lo consideramos desde el punto de vista cualitativo, de mejorar la dieta de la población y porque su utilización en mayor escala, al aliviar el consumo de carnes, permitirá una mayor exportación de éstas.

Como ingredientes de alimentos balanceados, los productos de la pesca revisten cada día más significación. Tanto en la cría de aves como de porcinos, los establecimientos se han convertido en verdaderas fábricas, donde el índice de conversión al alimento provisto sobre carne obtenida rige su explotación. En 1965, la elaboración de productos balanceados requirió 30.000 toneladas de harina de pescado, de las cuales hubo que importar la mitad. Se está experimentando también llevarla para consumo humano, a países africanos y latinoamericanos, donde existen déficits de proteínas. En cuanto a las posibilidades de exportación, digamos que un grupo de países, con los que tradicionalmente comerciamos - EE.UU., Reino Unido, Italia, Alemania, Francia, Holanda y Brasil - importan, en conjunto, pescado refrigerado, seco, salado y conserva por valor de 1.200 millones de dólares anuales.

En este mismo aspecto hay que agregar el que suma la harina de pescado. No obstante que los países consumidores han aumentado su producción local, quintuplicando el total mundial en los últimos quince años, el volumen de la importación, también mundial, pasó de 102.000 Tm. métricas en 1948 a 2.300.000 en 1966, de las cuales la mitad corresponde a Europa Occidental. El caso de Perú es digno de poner de relieve. Industrializando para harina, pescado no comestible, la anchoveta, se ha conver

tido en el primer exportador y de 15.000 Tn en 1954 ha pasado a 1.304.000 Tn. en 1966 por un valor, en este último año, de 183 millones de dólares. Este fenómeno dió lugar, paralelamente, a una gran demanda de mano de obra, calculándose que directa o indirectamente 150.000 personas se hallan vinculadas a esta actividad. Como se ve, esta industria agrega a la ventaja de usar especies no aptas para consumo humano la de aprovechar los residuos del fileteado y conserva, con lo que se llega a la utilización integral del pescado.

Para que la pesca se convierta en una real fuente de riqueza para nosotros, es necesario ponerla fundamentalmente en un plano de eficiencia que le permita operar a niveles de competencia internacional.

Para ello es necesario:

- Intensificar el estudio de nuestro mar para tener una idea más clara de sus posibilidades.
- Colocarla en paridad de condiciones con la de los países con los cuales debe competir.
- Dotarla de una infraestructura portuaria más apta que la actual, que le permita abaratar las operaciones de explotación y que hoy se concretan en Mar del Plata en un 90%.
- Remover los obstáculos que presenta la construcción de embarcaciones, muchos de ellos de tipo burocrático y otros de apoyo financiero aspecto sobre el cual se expondrá en los capítulos siguientes.

Algas marinas.

Nuestro país inició hace 10 años la explotación comercial de algas marinas, producto que se usa para la preparación del agar-agar (utilizado en bacteriología como caldo de cultivo), sustancias químicas, alimento para animales y en algunos países asiáticos también para personas. El volumen extraído en 1965 (29.668 Tn.), permitió una exportación de 2.600 Tn por un valor

de medio millón de dólares,

La riqueza que presenta el litoral marítimo argentino en este campo, sumado a las perspectivas que se vislumbran en su aplicación, hacen de mucho interés a esta actividad.

Los principales centros de explotación de algas en el hemisferio sur son: Australia, Nueva Zelandia, Africa del Sur, Chile y Tierra del Fuego. Cabe destacar que en la costa patagónica de la República Argentina hay una faja de concentración algológica inexplorada, que constituye una gran zona de reserva.

En el hemisferio norte los centros principales son: Japón, EE.UU., Corea, Canadá, Gran Bretaña y Noruega.

El mayor consumidor de algas es Japón, que en el período 1930/1943 extrajo 480.540 Tn. anuales de ellas, las cuales son utilizadas en la industria y en la fabricación de "agar-agar", ya mencionado.

Las algas como alimento, contienen gran cantidad de hidratos de carbono, minerales y vitaminas; como fertilizantes en la agricultura tienen un rendimiento superior al estiércol; en la industria, se las utiliza en pinturas, en aprestos para tejidos, en la fabricación de celuloide y celofán, en odontología y en cosmética. Los siguientes son datos ilustrativos de la importancia de nuestra plataforma continental: El área total de la plataforma mundial es de 36.260.000 Km²., que representa una doceava parte del área oceánica. La Argentina tiene una plataforma de 1.000.000 Km². como hemos dicho, que es aproximadamente igual a un tercio de la superficie del país.

El conocimiento de la riqueza hidrobiológica nacional es aún muy limitado y lo efectuado se ha hecho gracias a la esforzada colaboración de los buques oceanográficos de la Armada Ar

gentina, juntamente con los especialistas hidrobiológicos del Museo Argentino de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia" y de otras instituciones científicas.

Petróleo y Minerales

Según ya se ha dicho, nuestra plataforma muestra la existencia en ella de varias cuencas sedimentarias, en las cuales existe la posibilidad de descubrir yacimientos petrolíferos, explotables si nos atenemos a la profundidad,

Si bien en algunas de ellas las condiciones meteorológicas, dificultan las operaciones, no debemos descartar su utilidad cuando bajen las reservas en tierra y se progrese más aún en los métodos de extracción.

Energía mareomotriz

En la costa Argentina se producen las mareas de casi mayor amplitud del mundo entero. Si esto es un inconveniente en las condiciones de un puerto, por otro lado representa la posibilidad de utilizar esas diferencias de mareas para generar electricidad. Pocas regiones del mundo son aptas para ello, en razón de que la energía obtenida de una central mareomotriz es proporcional al cuadrado de la amplitud de aquellas.

Las experiencias francesas con la usina de Le Rance, abre un camino promisorio para nosotros.

Turismo.

Resulta ocioso insistir acerca de la influencia del ingrediente mar para desarrollar zonas turísticas. Mar del Plata evita la necesidad de extendernos al respecto. Pero esta acción, por ahora localizada, puede extenderse a regiones que muestran una incipiente actividad, tales como el Golfo Nuevo, paraíso ideal para deportes náuticos y de buceo autónomo, los canales y paisajes fueguinos, y aún la zona de la Antártida Argentina.

Desalinización del agua de mar

El aumento demográfico, sobre todo en las grandes concentraciones urbanas, unido al ritmo creciente de la actividad fabril, ha comenzado a poner de manifiesto el agotamiento progresivo de las disponibilidades de agua potable en muchas regiones del globo, ya que éstas eran la consecuencia de una acumulación cumplida a través de los siglos y no compensada con reposiciones pequeñas como pueden ser las lluvias, las descargas de desagües, etc.

Una estadística estadounidense indica que en los últimos 55 años, el consumo promedio de agua dulce se ha elevado 14 veces, cifra que irá en aumento en el futuro.

La consecuencia de ello, es que el costo de obtención se ha ido elevando día a día, en razón de tenerse que recurrir a lugares más lejanos, en napas más profundas y con mayores inversiones en equipos y arteriales.

Para conjurar esta amenaza, varios países han experimentado y mejorado considerablemente, métodos e implementos destinados a desalinizar el agua del mar, cuyas perspectivas se ven reforzadas por la posibilidad del empleo de energía nuclear.

F) COMERCIO MUNDIAL Y DOMINIO DEL MAR.

Hemos presentado el problema marítimo en grandes resgos. El nos deja, por lo menos, serios interrogantes en cuanto a nuestra dependencia de otros países para lograr el intercambio de nuestros productos y las posibilidades de trasladar, a nuestro suelo, equipos y bienes de capital que tanto necesita el país. ¿Qué alcances, qué lineamientos, debemos dar a nuestra actividad marítima? ¿Es qué debemos permanecer enclavados en la tierra para arrancarle sus frutos y esperar que los otros los transporten, que otros nos comuniquen con el mundo, que otros vengan a

imponernos la ley en las aguas mismas de nuestro mar territorial?

¿O ha de ocupar, la Argentina, su parte de dominio y de usufructo en esa gran vía de la civilización que es el mar?

Y si hemos de adoptar ese propósito ¿cuáles son los sólidos elementos dónde debemos asentar nuestra potencialidad marítima?

Estas preguntas, formuladas hace casi medio siglo por el almirante Storni, han tenido, en la realidad, una pobre contestación y por lo mismo conservan todo su vigor.

Es cierto que el país ha realizado un esfuerzo ponderable y que en 1941, presionados por las circunstancias mundiales, se creaba la Flota Mercante del Estado y se iniciaban así las actividades oficiales en este aspecto, mediante la puesta en operación de buques mercantes que unían su acción a la de otros buques de empresas privadas que con el mismo pabellón argentino, transportaban al exterior los productos del esfuerzo de la nación.

También es verdad que con las utilidades obtenidas de esa explotación fué posible, al término de la contienda mundial, renovar el material. Igualmente se trató de equipar al país para independizarlo del exterior y, en cierta medida, de la construcción de algunos tipos de buques y así se llegó a la construcción de astilleros y al desarrollo de talleres con capacidad de mantenimiento y reparación que obliga al reconocimiento del país hacia todos los empresarios, técnicos y operarios que han multiplicado su esfuerzo para que los buques trabajen.

Pero todo eso, con ser mucho no es suficiente. Bastaría para probarlo la consideración del problema que se plantea en cuanto a la simple conservación no ya de aumento, de la actual

capacidad de transporte marítimo bajo bandera argentina, tomando en consideración la vida útil de un buque, medida por el límite de su rendimiento económico.

Si apreciamos sus términos entre los 25 y 30 años y lo trasladamos al tonelaje de los buques argentinos de ultramar, que oscilan en el millón de toneladas es fácil concluir que es necesaria una amortización anual de bodega del orden de las - 40.000 toneladas; es decir, que para estabilizar la capacidad de transporte actual de nuestra flota de ultramar, que como dijimos es solo el 16% de nuestro comercio exterior, se deberían incorporar de 5 a 6 buques anualmente y estar preparados además para compensar los muchos años de pasividad en este aspecto. Si tal ritmo no se alcanza es seguro que, progresivamente, irán disminuyendo nuestras posibilidades de transporte, y en pocos años más quedaremos sin flota mercante y se habrá así anulado el esfuerzo de muchos años de todo un pueblo.

Esto nos indica que debe ponerse en marcha un mecanismo positivo cuya acción permita el real fomento de la industria naval, en su más amplia acepción y cuyo norte debe ser por los menos, evitar el decrecimiento futuro de la capacidad actual de nuestro transporte marítimo.

El empleo del mar es esencial para nuestra fuerza económica, que es como decir para nuestra prosperidad. En el caso particular de nuestro país no hubiera sido necesario lo precedentemente expuesto para poner en evidencia su importancia ya, que nuestra propia historia así lo demuestra. En efecto, el poder marítimo ha influenciado decisivamente tanto en la consecución de nuestra independencia y de países hermanos como en el mantenimiento de la soberanía.

La lucha de los pueblos por dominar las rutas del comercio a través de los mares ha dejado expresiones que, a manera de principios clásicos, se han tenido como tradición entre quienes -

dedican sus actividades al mar o al estudio de todas sus ⁻²⁹⁻impli-
cancias.

Temístocles manifestó, cinco siglos antes de Cristo, que aquel que pueda retener al mar, posee el dominio de la situación. Más de 20 siglos después, Sir Walter Raleigh expresaba el mismo pensamiento con palabras que han hecho historia: "quien ejerce el dominio del mar domina el comercio mundial; quién domina el comercio mundial, domina las riquezas del mundo y, en consecuencia, al mundo mismo".

El estudio de la evolución de los imperios ubicados en las zonas marginales de la tierra señala la ley histórica de que la evolución de su esplendor es paralela a la de su potencia marítima. Su duración, asimismo, es función del mar, todo lo cual es fácil comprender si se valora su contribución en la expansión de la civilización.

Es algo que no necesita demostración. que aquel que domina el mar posee las puertas del camino por el cual circula el 60 % de la riqueza mundial y el 80 % de los materiales críticos para casi todos los países. Por eso es que siendo históricas resultan siempre actuales las palabras de Don Juan de Garay al fundar nuestra ciudad capital y manifestar que era necesario abrir las puertas de la tierra.

Y por eso, también, el célebre economista Federico List ha podido expresar que "aquel que no participa del mar no tiene acceso a los beneficios y riquezas de la tierra".

El mar es, pues, el camino para que un estado marítimo alcance su poderío. Podrá pensarse, entonces, que toda nación con costas marítimas debe ser necesariamente poderosa en cuyo caso el mar se convertiría en una fuente de riqueza, lo que no es exacto. El mar permite llegar al poder pero no lo proporciona,

y, por lo mismo no son pueblos marítimos aquellos que tienen litorales sino los que teniendo acceso al mar lo utilizan para beneficiarse con las riquezas de la tierra; vale decir, los que han creado cuantiosos intereses marítimos que son fuente de su prosperidad.

Los intereses marítimos son de todo orden: económico, político, cultural, etc. A estos intereses será necesario mantenerlos atento a cuanto importa la vida de la nación y al bienestar y prosperidad de su pueblo; objetivos permanentes señalados por la Constitución Nacional. A esos intereses deberá, también, asegurárseles el ritmo de desarrollo que se halla previsto imprimirles y sostenerlos cuando interfieran con otros o halla oposición a su desenvolvimiento porque, reafirmando lo ya dicho, va en ello una contribución sustancial al bienestar y prosperidad de la Nación.

G) El mar territorial argentino;

JOSE LEON SUAREZ fué uno de los primeros que se ocupó de este tema. En su carácter de internacionalista de gran reputación, representó a la Argentina en las reuniones de la Liga de las Naciones llevando entre otras ponencias, la reclamación que formulaban los países que, como la Argentina, tenían según él decía, "un rico y suave zócalo continental" que proporcionaban grandes depósitos de riqueza pesquera frente a la acción depredadora de poderosas organizaciones internacionales de caza marina y de pesca de altura (lo que actualmente está ocurriendo con los pesqueros rusos). Los estudios del experto argentino LUCIANO H. VALETTE, que eran una novedosa revelación, y las ideas del contraalmirante SEGUNDO R. STORNI sobre los "Intereses argentinos en el mar", fueron presentados en los Comités especializados de la Liga de las Naciones en defensa de la tesis argentina, con gran trascendencia en el periodismo y en las revistas especializadas. Aquellas ideas fueron planteadas cuando en el derecho internacio-

nal público se admitía, como norma indiscutida que la jurisdicción de los países costeros llegaba a 5 millas desde la línea de baja mar, que era la distancia teórica del alcance de la vija artillería. Posteriormente, fueron modificadas tales concepciones, admitiéndose las ideas que SUAREZ propugnaba, correspondiendo al notable pensador argentino el mérito de haber discutido arraigadas doctrinas, con tantas consecuencias económicas y políticas.

Recapitulemos un poco sobre este problema. El código Civil argentino reza en su art. 2340 que:

"Son bienes públicos del Estado general o de los Estados particulares:

- 1º - Los mares adyacentes al territorio de la República, hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de la más baja marea; pero el derecho de policía para objetos concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera;"
- 2º - Los mares interiores, bahías, ensenadas, puertos y ancladeros.....".

La legua marina o marítima equivale a tres millas marinas o sea, 5.556 metros. RAFAEL BRONENBERG, en su ensayo " El Mar Territorial" (Buenos Aires, Gaceta del Foro, 1937) al comentar el proyecto de Reformas al Código Civil, dice, entre otras cosas: "Es conocido que, hasta pocas horas antes de ser elevado el P.E., el Proyecto establecía un "mar territorial" de cinco kilómetros. Esto reducía la zona en vigor; una legua marina o sean tres millas marinas o su equivalente de 5.556 mts; con la grave desventaja de usar medidas métricas para una franja de navegación en que ellas no son utilizadas sino, en cambio la milla marina que quizás algunos no recordarán - que es la longitud en metros de arco de meridiano que corresponde al ángulo de 1 minuto con vértice en el centro de la tierra."

"Uníase a este inconveniente el de disminuir las zona en un ancho de 556 metros siendo que la tendencia moderna de casis todos los proyectos de codificación internacional, es de aumentar."

"Una circunstancia determinada que, por una casualidad, nos toca muy de cerca, hizo que la Comisión modificara el art. 118 del Código cuando ya estaba en prensa y adoptase la medida de diez millas inclinándose según creemos al criterio sostenido por un jefe de nuestra Armada, de que el "mar territorial" debería abarcar la zona media a que llegan las luces de nustras faros costeros".

"Esta doctrina merece un estudio, ya que se aproxima a la muy célebre del "alcance del cañón" expuesta por Bynkershoeck, que ampliada a las necesidades modernas resultaría excelente para las épocas de guerra sino hubiese de ser variada, cada par de lustros, siguiendo los adelantos de la técnica respectiva. Por lo menos la doctrina de la "luz de los faros", de intensidad casi uniforme en todos los países, resulta simbólica al indicar el alcance de la "soberanía nacional".

"Con todo, nos parece excesiva una zona de diez millas para un país cuyo litoral marítimo es tan extenso y casi despoblado como el nuestro".

"Con referencia a la zona de ejercicio del "derecho de policía" y "observancia de las leyes fiscales", entre otros aspectos, cabría contemplar el muy importante de la caza y pesca marítimas, llamado a ser un gran factor en la economía del país. A este respecto quizás fuese interesante consignar, a modo ilustrativo, que la zona de pesca de la merluza, pez muy codiciado por nuestra población está situada a unas 80 millas al S.E. de Mar del Plata, es decir, fuera del "mar territorial" argentino actual. Aquí cabría, pues, estudiar la tesis sostenida por autores nacionales, como los Doctores JOSE LEON SUAREZ y JUAN JOSE NAGERA, que demuestran la necesidad de considerar el contralor de la "meseta continental" inmediata a nuestras costas y en la que se halla la zona de pesca de la merluza de que hemos hablado lo mismo que de otros peces no menos cotizables."

"Supongamos el hecho no imposible de que un país cualquiera, en un momento también cualquiera decidiese el envío de flotas pesqueras a estas zonas situadas en el mar actualmente libre, y que en virtud a este hecho se terminase o mermase la existencia de peces, con el consiguiente perjuicio en nuestras necesidades vitales. ¿ Es que, no teniendo nosotros vecinos en la zona atlántica - se exceptúa la intrusión de Inglaterra en las Malvinas - estaríamos impedidos de reglar un elemento que nos es si no indispensable por lo menos importantísimo para nuestra economía?"

"Este es otro punto que debe ser motivo de estudio en un acuerdo internacional y nunca mejor ocasión que en la época en que vivimos puesto que existe un organismo competente que es la Liga de las Naciones, y, así, como ésta ha proyectado disposiciones sobre la pesca de la ballena, no vemos por qué no habría de intervenir en una reglamentación de zonas reservadas para pesca y caza marítimas de los países asociados."

"Mientras no se concierte este convenio, debería, al entrar en vigencia el código, sancionarse una ley que pudiese bajo la jurisdicción del Estado toda la amplitud abarcada por nuestra meseta continental".

"No consideramos sólo, como ya lo hemos dicho, las probabilidades de la pesca y caza marítimas: pensemos, como dice el doctor Nágera en la obra citada, en que nadie puede asegurarnos que no se hallará un día petróleo u otro elemento de poderío, en esa parte de la corteza terrestre".

"Juzgamos, pues, que la redacción del inciso 1º del art. 118 del Proyecto de Reformas al Código Civil, debería ser alterada en la siguiente forma:

"Los mares adyacentes al territorio de la República, desde la línea de la más baja marea, hasta la distancia que se fije por leyes especiales; sin perjuicio del derecho de policía para los fines de seguridad y cumplimiento de las leyes fiscales hasta la distancia que se determine en la misma forma que para lo anterior".

Si bien el proyecto de reformas no prosperó, en cambio la Ley especial que propiciaba Bronenberg, aunque tardíamente, fue dictada con fecha 29 de diciembre de 1966 (Ley Nº 17.094), y establece:

Artículo 1º - La soberanía de la Nación Argentina se extiende al mar adyacente a su territorio hasta una distancia de 200 millas marinas, medidas desde la línea de las más bajas mareas, salvo en los casos de los Golfos San Matías, Nuevo y San Jorge, en que se medirán desde la línea que une los cabos que forman su boca.

Artículo 2º - La soberanía de la Nación Argentina se extiende asimismo al lecho del mar y al subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a su territorio hasta una profundidad de 200 metros, o más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas.

Artículo 3º - La libertad de navegación y aeronavegación no queda afectada por las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 4º - El Poder Ejecutivo Nacional dictará dentro de los noventa días de la fecha de promulgación de la presente ley una reglamentación que determinará las formas y condiciones en que podrán desarrollarse las actividades de exploración y explotación de los recursos naturales del mar por parte de buques extranjeros, dentro de la zona de 200 millas marinas a que se refiere esta ley.

Artículo 5º - De forma.

En la misma fecha, mediante decreto número 5.106/66, el Poder Ejecutivo Nacional estableció que hasta tanto no se reglamentara la precitada ley, el Comando de Operaciones Navales quedaba autorizado para expedir las embarcaciones solicitantes de pabellón extranjero- permisos para desarrollar tareas de pesca en el Mar Territorial Argentino, a una distancia no menor de doce millas de la costa, para lo cual debía cobrarse una tasa de \$ 10.000.--, o su equivalente en moneda extranjera al

cambio oficial del primer día hábil del mes anterior, por derecho de inspección.

Estas autorizaciones caducan el 29 de marzo de 1967. Posteriormente por decreto 2077/67, de fecha 28 de marzo de 1967, quedó establecido que las autorizaciones a acordar por el referido Comando de Operaciones Navales tendrán una validez de dos meses, pudiéndose ser renovadas a su vencimiento, y manteniéndose la tasa de diez mil pesos moneda nacional o su equivalente en moneda extranjera, por cada autorización o renovación. Esta disposición se mantendrá en vigor hasta tanto no se dicte la reglamentación a que se refiere el artículo 4º de la Ley 17.094.

El país cualquiera, supuesto en el ejemplo de Bronenberg, se materializó en la flotilla rusa de pesqueros de altura que abonando un modesto derecho de pesca (m\$ n 10.000 por buque) barre prácticamente con nuestra riqueza ictícola. Nuestros tradicionales pescadores marplatense (en esas zona han aparecido pesqueros rusos) poco pueden hacer frente a embarcaciones dotadas de los últimos adelantos técnicos y de mucho mayor tonelaje. La industria naval argentina tendrá que aportar su esfuerzo para superar esta contingencia, constuyendo los pesqueros rápidos y eficientes que puedan competir sin desmendo con aquéllos.

INSULARIDAD DE LA REPUBLICA ARGENTINA

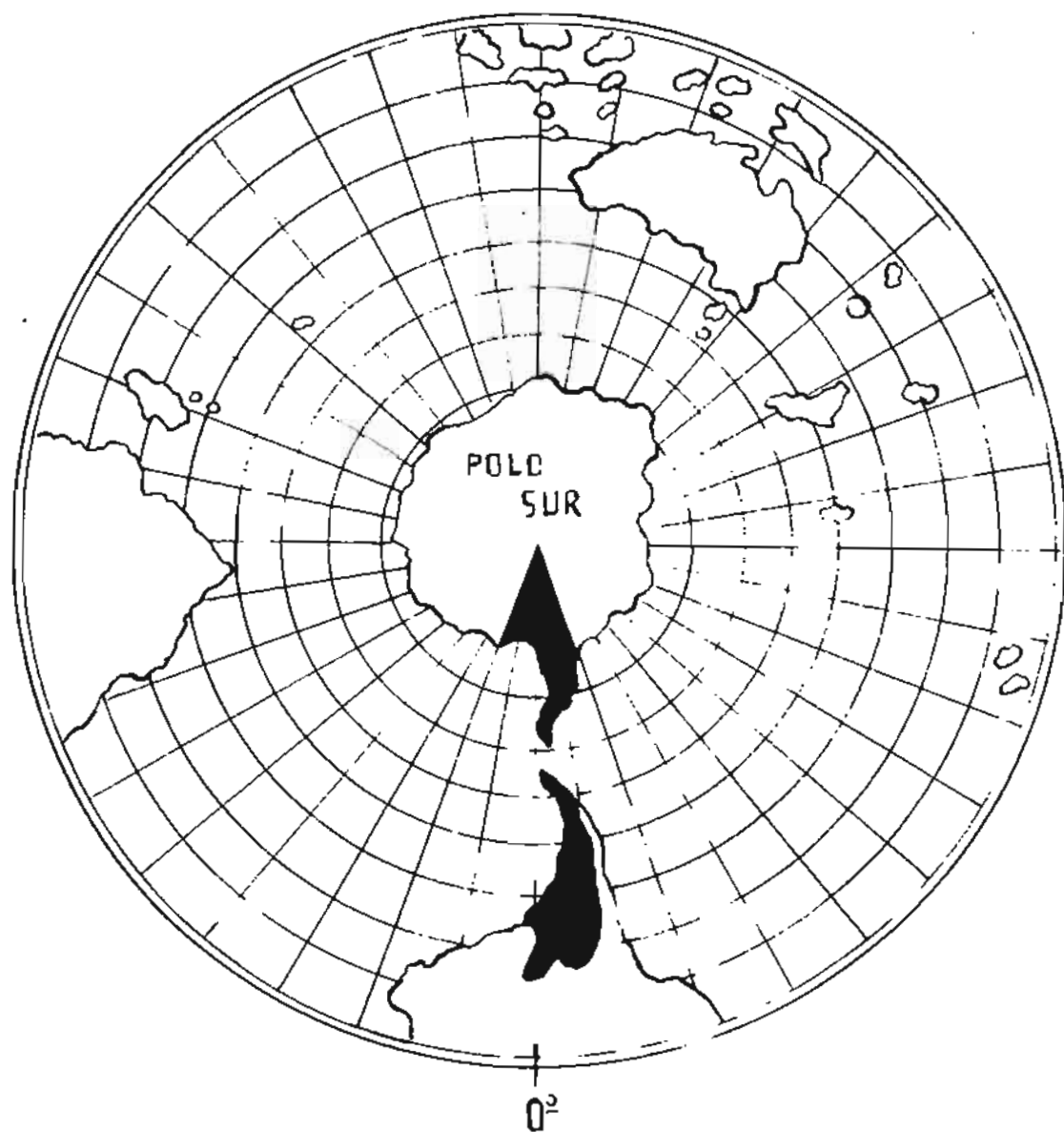


Fig. 1

CUENCAS SEDIMENTARIAS CON POTENCIAL EN HIDROCARBUROS

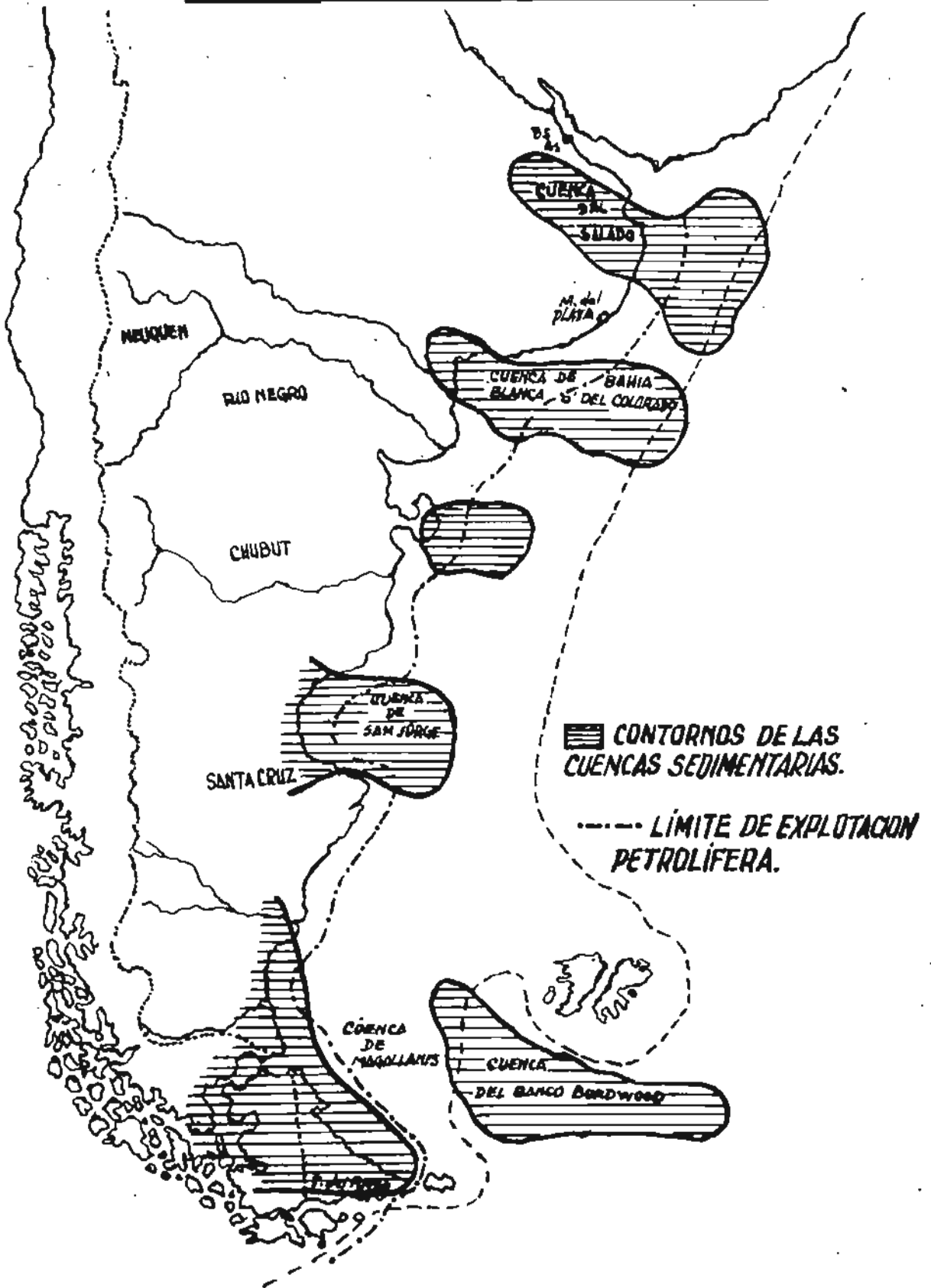
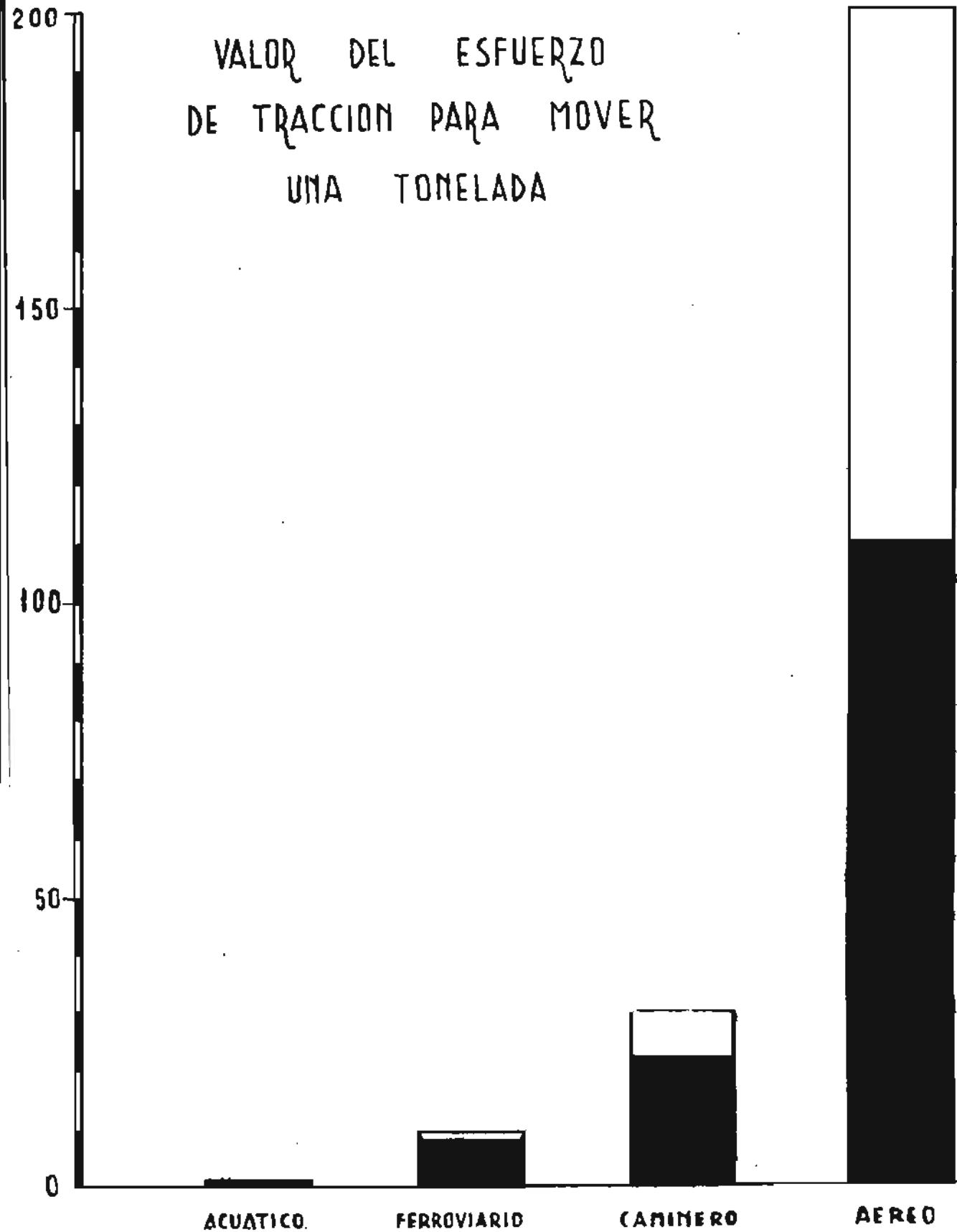


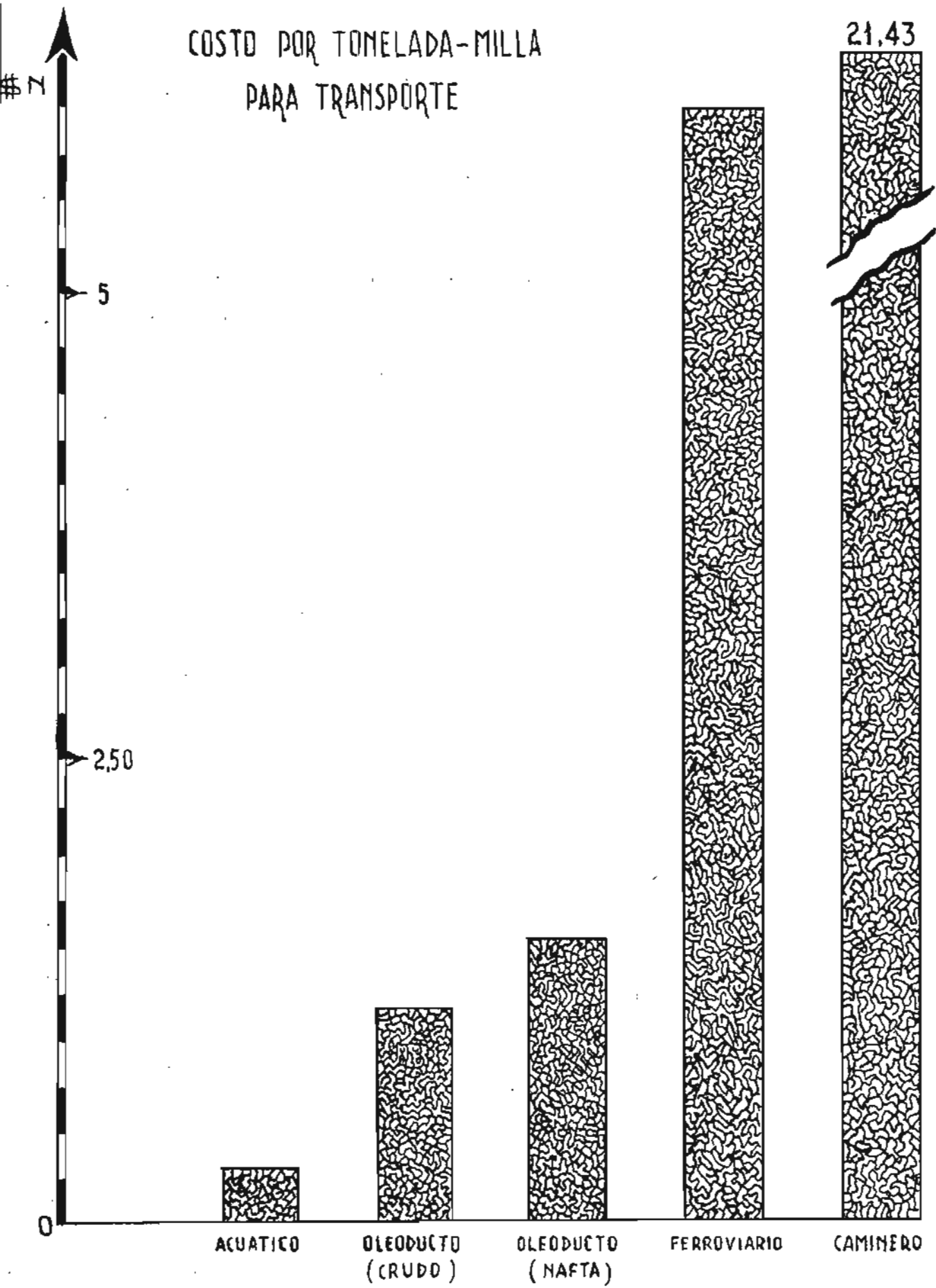
Fig. 2

VALOR DEL ESFUERZO
DE TRACCION PARA MOVER
UNA TONELADA



Graf. 1

COSTO POR TONELADA-MILLA
PARA TRANSPORTE



Graf. 2

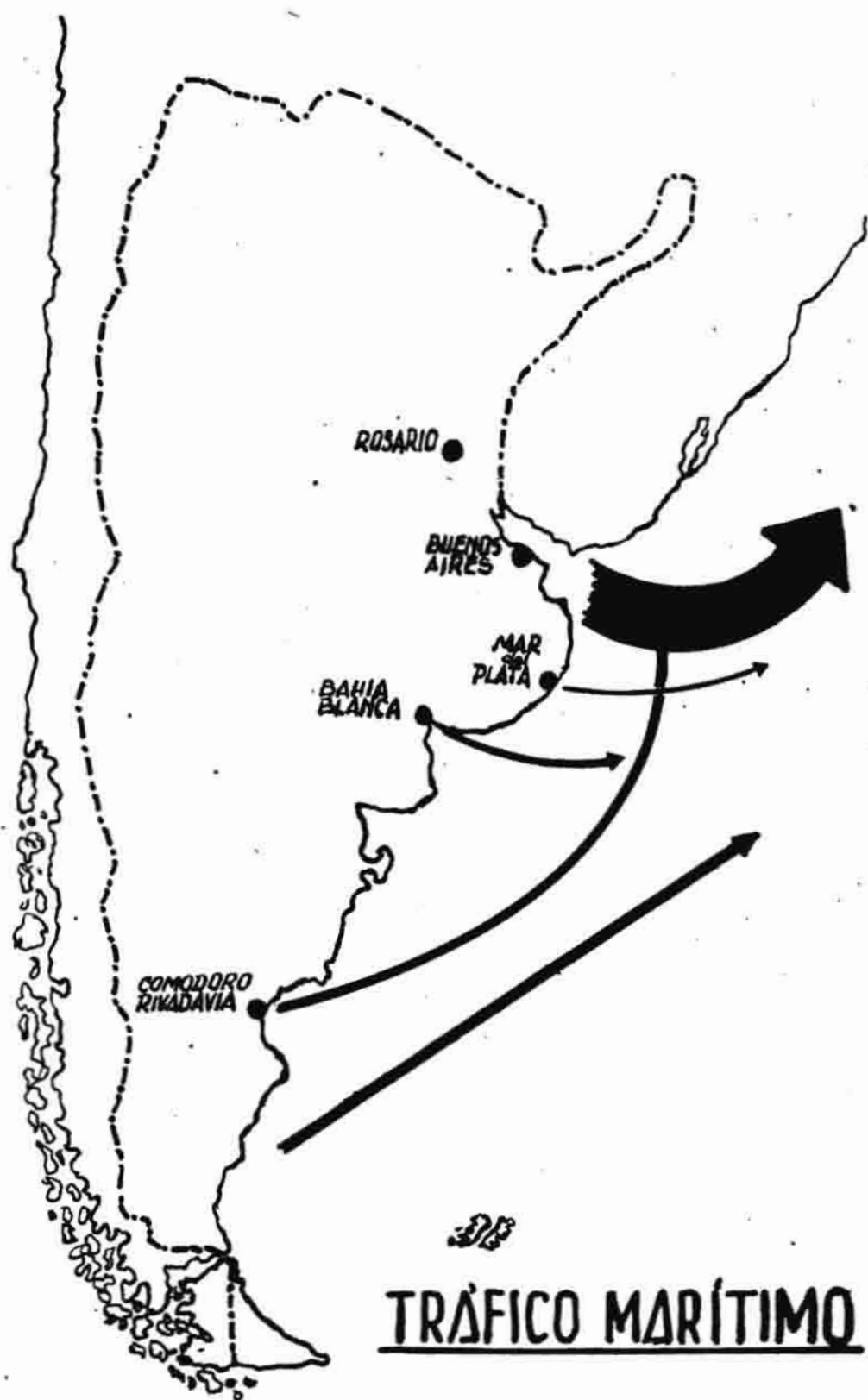


Fig. 4

C A P I T U L O I I

ANTECEDENTES HISTORICOS SOBRE LA INDUSTRIA NAVAL EN LA REPUBLICA ARGENTINA

1) Epoca colonial

Según Ricardo Levene la industria naval antigua era en el país.-

Esta afirmación es exacta, pero no da clara idea de la realidad. En efecto, se tiene noticias sobre la construcción de algunos barcos maypres en los siglos XVI y XVII.

Pero se trataba de algo esporádico y, en ciertos casos, con fines exclusivamente militares y no comerciales. La prueba más concluyente de la exactitud de esta conclusión, es el carácter irregular y reducidísimo del tráfico mercantil legal del Río de la Plata. Según Jerónimo Uztariz, que escribió en 1724, los viajes a Buenos Aires eran tan escasos que "apenas corresponden a uno en cuatro años"⁽¹⁾. En cuanto al siglo XVIII no hay noticias sobre la posible construcción de barcos mayores con fines comerciales, pero de cualquier modo, con el mismo argumento utilizado para el período anterior a 1720, podemos afirmar que no pudo haberse dado nada de importancia, pues hasta 1778 el tráfico legal estuvo reducido a una media docena de embarcaciones al año. Según Marcó del Pont,⁽²⁾ en el quinquenio de 1772 a 1776 entraron 35 buques, incluidos los de guerra, o sea, un término medio de 7 buques por año. Según Cerviño⁽³⁾ antes de 1780 los buques "no pasaban de diez o doce incluyendo seis avisos o buques correo".

Cabe apuntar que, en 1617, el gobernador Hernandarias hizo construir, en el Paraguay, 2 chalupas o lanchas, con fines de defensa, que resultaron inservibles para navegar por el Río de la Plata.

El Primer Barco Patagónico.

El 10 de enero de 1765, cerca de la Caleta Policarpo, en Tierra del Fuego, naufragó el velero Purísima Concepción, en viaje de Buenos Aires al Callao. Tres días después los naufragos iniciaron en ese lugar solitario, situado en las inmediaciones del estrecho de Le Maire, la construcción de un nuevo barco con los restos salvados del naufragio y maderas que encontraron en los bosques de la región. El 19 de marzo, a dos meses de la iniciación de los trabajos, terminaron la construcción de una goleta de 16,30 m. de eslora, 5,30 m. de manga y 2,30 de puntal la que fué bautizada con el nombre de "Nuestra Real Capitana San Joseph y las Animas alias del Buen Suceso", en cuya nave regresaron a Buenos Aires.

En el año siguiente (1766) el Gobernador Bucarelli ordenó la construcción de una embarcación semejante a esta, en un astillero situado en Las Conchas. Bautizada con el nombre de "San Francisco de Paula", y al mando del Teniente de Fragata Manuel Pando, emprendió viaje en diciembre de 1768 por los mares del sur hasta el Estrecho de Magallanes; en el viaje de vuelta efectuó reconocimientos en la zona de Puerto Deseado.

Astillero Portugues en Entre Ríos;

En 1774 se denuncia al Gobierno de Buenos Aires la existencia de un astillero instalado en el río Parana, sobre la desembocadura del Feliciano, por los portugueses de la Colonia, donde construían embarcaciones para ejercer el contrabando.

Astillero Salteño.

El padre Francisco Murillo, en su Diario de Navegación del río Bermejo da la siguiente noticia: (4)

"El año del Señor 1780 de la era vulgar, salí con el Capitán subalterno Don Adrián Cornejo, del nuevo astillero del río Ledesma, distante de la Ciudad de Salta 38 leguas y de las

de Jujuy 26....."

Murillo se lanzó a las corrientes del Bermejo en la embocadura del Senta, navegando sin inconvenientes hasta San Bernardo de Vértiz donde terminó su viaje el 12 de diciembre de 1780.

En lo que se refiere a la construcción de embarcaciones menores tengamos en cuenta que Montevideo se fundó en 1726 y que recién a mediados del siglo se convirtió en el puerto del Río de la Plata para el tráfico de ultramar, o sea, que sólo desde entonces surgió la necesidad de una flota fluvial compuesta de embarcaciones de cierta perfección técnica como era la que exigía el cruce del Río de la Plata. Juan Francisco Aguirre (5) nos informa sobre la construcción de embarcaciones para el tráfico por los ríos Paraguay y Paraná en la Provincia del Paraguay, un viejo asiento de la industria naval del país, en el año 1784. Se construían barcos, botes garandombas y piraguas, las dos últimas eran embarcaciones precarias que realizaban un sólo viaje río abajo y se desamaban para ser la madera aprovechada en Buenos Aires. Los barcos y botes, mejor habría que decir lanchas, eran de tamaño bastante grande hasta de cerca de 200 Tm., pero eran inapropiadas para viajes de ultramar, pues carecían de cubiertas, salvo una pequeña para cubrir el camarote. El velamen debía ser también rudimentario ya que se hacía poco uso de las velas, según consta en el Informe de Félix de Azara al Consulado, del 15 de diciembre de 1798.

En síntesis, podemos decir que hasta fines del siglo XVIII la industria naval se limitó a la construcción de embarcaciones menores. Su importancia aún dentro de estos límites modestos, debía ser escasa ya que, por lo reducido del tráfico, el número de embarcaciones era muy limitado. En 1783, según Diego de Alvear/⁽⁶⁾ el número de las lanchas del tráfico fluvial del Río de la Plata oscilaba alrededor de 30. Es interesante destacar el

crecimiento de esta flota de cabotaje. En 1801 según Félix de Azara, existían 170 goletas y lanchas dedicadas al tráfico de ca botaje, o sea, que en 17 ó 18 años aumentó su número en un 400 ó 500 %, mientras que la población en el mismo lapso sólo se duplicó. Ello dá clara idea del desarrollo de la economía rioplatense en esa época.

Con todo, la construcción de embarcaciones y la reparación de las mismas, incluidas las del tráfico de ultramar, dió incremento a la industria naval. Todas las ciudades ribereñas o que es taban cerca de los ríos tenían astilleros, como Buenos Aires, San Pedro, Corrientes y los pueblos de Misiones. El movimiento de los astilleros de Buenos Aires debió ser enorme a fines del siglo XVIII, ya que en 1780 de acuerdo al censo efectuado en Buenos Aires ha llamos en la ciudad hasta 162 Carpinteros de Ribera, esto es, car pinteros consagrados a la construcción o arreglos de barcos. In- clusó se construyó, en 1796, en el astillero porteño, un bergan- tín. En 1790, funcionaban en el Delta 9 aserraderos, los que pre- veían de madera para la construcción de buques a los astilleros locales y a los de Buenos Aires.

Iniciada la formación de la flota nacional, tiene lugar algo nuevo. Escribe Azara en 1801: ^(B) "La construcción de embarca- ciones grandes, se ha principiado ya". En efecto, en dos nuevos astilleros que se levantaron, se inició como actividad regular, la construcción de buques mayores, para el tráfico de ultramar. El primero de ellos se comenzó a construir el 29 de diciembre de 1796; La iniciativa correspondió a un comerciante de Buenos Aires, Casimiro Francisco de Necochea. Por su encargo se construyó en el Paraguay, el primer buque grande, una fragata de 470 Tn. Era,pués, para nuestro comercio un buque grande, ya que en el tráfico del Río de la Plata se utilizaban buques de poco tonelaje, a causa de la poca profundidad de los puertos. Este primer buque, que se lla mó Nuestra Señora de los Dolores (Alias) "La Primera", aparece sig- nificativamente vinculado a la lucha por una política portuaria

progresista, más concretamente, a la lucha por la apertura del puerto de la Ensenada relacionada a su vez, como la destaca Manuel José de Lavardén,⁽⁹⁾ a la aspiración de los comerciantes de Buenos Aires, de contar con una flota propia. Efectivamente, Necochea lo hizo conducir al puerto de la Ensenada y lo dejó allí anclado, para probar así, experimentalmente, la bondad de ese puerto. También se inició en la fragata la exportación de tasajo desde ese puerto una vez habilitado.

D.Manuel Belgrano y la Industria Naval

La memoria elevada el 9 de junio de 1797 por el secretario del Real Consulado, Licenciado don Manuel Belgrano, proporciona una de las innumerables pruebas de su extraordinaria visión de estadista. Refiriéndose a la industria naval del país, expresa:¹⁰
"Según mi parecer no hay otro medio que el establecimiento de fábricas de lonas de toda especie, jarcias y cordelerías,, en esta Capital y en Montevideo. Sin esto, jamás podrá llegar la navegación a que hemos dado principio, al estado floreciente de que es capaz pues, V.S., sabe lo caro de las lonas, jarcía y cordelería que se trae de Europa, aún en circunstancias tranquilas de la paz; a la verdad, éstos son los únicos renglones que nos faltan para la construcción y habilitación de buques."

En muchas de sus memorias, sigue D.Manuel Belgrano insistiendo sobre el tema del comercio y la industria, inclinando sus preferencias por la marinamercante nacional y la industria naval. El 29 de enero de 1806, con motivo de celebrarse uno de los certámenes públicos de la Escuela de Náutica, Belgrano que fué uno de sus principales promotores, pronuncia un discurso, en cuyo párrafo más importante destaca:

".....Y por último conocida la necesidad de embarcaciones propias para exportar nuestros voluminosos frutos se levanten astilleros en las márgenes de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay-pecheros del Plata-y ya hemos visto que surcaban en sus aguas hermo

sas fragata y otros buques que llegaron a Europa para ser admiración del extranjero, por sus exquisitas maderas y algunos por su elegante construcción."

2 - La construcción naval en el siglo XIX

En este siglo la primera manifestación referida a la industria naval aparece en el Telégrafo Mercantil, el 10 de octubre de 1802, donde informa de la salida de la fragata "La Primera", a que se hizo referencia, del Puerto del Callao para Cádiz, conduciendo un importante cargamento de productos y 750 mil pesos fuertes de cuenta del Rey y 850 mil de cuenta de particulares, o sea, un valor de más de 1.600.000 pesos. Buena debía de ser su construcción cuando se la utilizaba en una vía tan difícil como la del Cabo de Hornos y se le confiaba un valor tan grande.

Alvear,¹¹ en abril de 1803, escribe: "Fuera de los barcos propios de la navegación de este famoso río, lanchas, bergantines y otros, se han construido recientemente en el Paraguay, varias fragatas hasta de 300 Tn, que pueden competir con las mejores, y exceder a todas en lo exquisito. de sus maderas, comparables sólo con las celebradas del Brasil, Guayaquil y Habana," como son el cedro, el lapacho o jaxibo, el verará, preferibles al primero; el tatané, inestimable para curvas y el apeterely para arboladuras".

Según Miguel Lastarria,¹² quien escribía en España en 1804, el número de embarcaciones construidas, entre mayores y menores, se elevaba ya a 70. Estas cifras nos revelan la importancia que adquirió la industria naval del país en menos de una década.

Dice Félix de Azara,¹³ además de los buques construidos en el país, se adquirieron por los comerciantes del Río de la Plata otros 42 buques mayores. Estos datos nos dan a conocer el gran desarrollo que había alcanzado la flota nacional.

La construcción entre 1798 y 1801 de nueve buques mayores,

a los que deben agregarse otros siete que estaban en construcción en 1801, constituye, indudablemente, la mejor prueba del desarrollo de una flota nacional de ultramar de la época.

Resta establecer la importancia alcanzada por la flota nacional a comienzos del siglo XIX. Según se ha dicho, la flota comprendía, al comenzar el siglo, una cincuentena de barcos. No se conoce el tonelaje pero para apreciar su importancia, queda el recurso de confrontar su número con el total de barcos entrados y salidos en los años de 1802 a 1805.

NUMERO DE BARCOS DE ULTRAMAR QUE ENTRARON
Y SALIERON EN LOS AÑOS DE 1802 A 1805.

<u>AÑOS</u>	<u>BUQUES ENTRADOS</u>	<u>BUQUES SALIDOS</u>
1802	188	169
1803	100	102
1804	157	83
1805	136	92

A la luz de estas cifras podemos comprobar que la importancia de la flota nacional, a comienzos del siglo XIX, era considerable. La existencia de una flota de importancia constituye, a su vez, el mejor índice del desarrollo de una organización comercial nacional, independiente de la de España o del extranjero. Vinculado a la creación de esta organización comercial independiente se halla otro hecho significativo. La primera tentativa de la nacionalización del seguro mediante la creación de una compañía de seguros marítimos, "La Confianza", el 7 de noviembre de 1796, por iniciativa del comerciante de Buenos Aires, Julián del Molino Torres. Da buena cuenta de la íntima relación que existe entre estos procesos, el hecho de figurar en su primer directorio Tomás A. Romero, "pionner" de la creación de esa organización comercial nacional, y Necochea a quien según se ha dicho correspondió la iniciativa de la construcción de barcos de ultramar. Es preciso

destacar que esta compañía de seguros marítimos constituye la primera sociedad por acciones que existió en el país. Un fenómeno derivado del surgimiento de una flota nacional fue la iniciación en el país, de la enseñanza de náutica. "Apenas comenzó este comercio -dice Cerviño-⁽¹⁴⁾ a poseer navegación propia se advirtió la carencia de pilotos y la imposibilidad de tenerlos; se notó también que sin ellos era imposible formar una marina mercantil; esa consideración inflamó el seno del Real Consulado y se acordó establecer una Academia de Náutica dotando a dos maestros que enseñaran esta ciencia gratuitamente".

La academia surgió de una necesidad social; prueba de ello es el hecho de que fue precedida de una escuela de náutica privada, fundada por Juan Alsina y que estaba en funcionamiento en 1798, aunque sólo con tres alumnos. La Academia inaugurada el 25 de noviembre de 1799, contaba a comienzos de 1801, con 15 alumnos, que se elevaron a diez y seis en 1802.

⁽¹⁵⁾
Miguel Lastarria/ escribía, en 1804, que sus egresados "hijos y allegados de los emprendedores que ensayaron el comercio directo en Africa... ya navegaban de pilotines" y según Belgrano, a comienzos de 1806, "dirigen con acierto buques que giran a la Europa, al Africa, a las Antillas, a los puertos de una y otra América".

La Academia Náutica fue complementada por una escuela privada de enseñanza del francés, fundada en enero de 1802. Este hecho, aparte de su significado cultural de conocimiento del idioma como un medio de posibilitar el acceso a la cultura francesa, encierra también un significado económico, pues el francés era un idioma comercial, por lo que su enseñanza, lo mismo que la del inglés, formaba parte de los conocimientos que se impartían en las escuelas náuticas de España y como en la Academia Náutica no se enseñaba ninguno de estos dos idiomas, puede considerarse, en cierto modo a la escuela de idioma francés como complementaria de

la Academia citada. En un informe fechado en Madrid el 31 de diciembre de 1804 el ya citado Lastarria anuncia la existencia de dos astilleros: "uno en el puerto de San José del Paraná hacia el paralelo del lago Iberá y otro en La Villeta, sobre la ribera del Paraguay, a seis leguas escasas aguas abajo de la Asuption y trescientas leguas distantes del mar desde donde bajan boyantes las fragatas que allí se construyen y pueden las mismas aguas, en tiempos de creciente llevar navíos hasta Montevideo". Otros cronistas refieren que a principios del siglo XIX, Corrientes y Paraguay eran famosas por sus astilleros donde se construían embarcaciones para el tráfico fluvial y ribereño y navíos de ultramar. Así se ha sostenido que hasta muchos años después de la Independencia algunos de los barcos salidos de los astilleros de Corrientes surcaban el océano sirviendo al comercio con Europa.

En los últimos años coloniales fueron famosos los astilleros del acaudalado comerciante José María Durán, ubicados en Corrientes, sobre la ribera del Paraná en la ensenada de la batería, donde se empleaba a vecinos y esclavos avezados en la artesanía naval. De este establecimiento salieron buques que navegaron los ríos Paraná y Paraguay, transportando toda clase de productos. Por su gallardo porte marineró fue la "Itatí" la más famosa de las embarcaciones construídas. Durán contribuyó generosamente a la expedición liberadora de Belgrano, con buques, balsas, provisiones y dinero, y donando al Estado la "Itatí", tasada en tres mil duros.

Entre 1804 y 1809, se registran los siguientes operarios de la construcción naval: 1 constructor de buques, 1 maestro carpintero, 24 carpinteros de ribera, 5 chapiros (aserradores), 20 calafates, 1 aprendiz, 1 desflocador de filástica para hacer estopa, 1 trajinista con un bote y una tienda de batería (ferreteria naval), un carpintero maquinista (constructor de cabrestantes para anclas), 1 maestro herrero y 2 herreros, 2 maestros boteros y 11 boteros, 4 veleros, 1 relojero de maestranza (cronometrista)

y el saetre de marina.

Reglamento para la construcción de barcos.

El 25 de setiembre de 1810 la Primera Junta de Gobierno comunicó al capitán del Puerto de Buenos Aires que todos los solicitantes de permisos para construir barcos debían hacerlo con la condición de poder llevar dos cañones de proa, del calibre correspondiente a la fuerza (resistencia) del buque y sus dimensiones; esta condición la determinaba el Maestro Mayor de Ribera. Se debía solicitar licencia para botarlo al agua y se hacía una inspección previa. Con anterioridad había que presentar los planos del buque para obtener la aprobación del Maestro Mayor. En esta época ocupaba dicho cargo Vicente Llanusa, destacado en la Ensenada de Barragán.

En síntesis, podemos decir que la flota nacional era una realidad al comenzar el siglo XIX, que barcos argentinos, algunos de construcción nacional, fabricados con materias primas casi totalmente del país, piloteados por marinos argentinos, instruidos en nuestros propios institutos de enseñanza náutica, recorrieron la mayor parte de las rutas oceánicas del mundo. Incluso los navíos rioplatenses se lanzaron, con pleno éxito, a la guerra de corso contra los ingleses. El 23 de julio de 1805 salieron de Montevideo dos buques corsarios. Uno de ellos, en doce expediciones a las costas del Africa, apresó cinco fragatas inglesas y el otro también en las costas del Africa, logró el apresamiento de tres fragatas y un bergantín, todos ingleses. Un tercer buque corsario se apoderó de un bergantín inglés.

La existencia de una flota propia constituye la mejor prueba del desarrollo de una organización comercial independiente, es decir, constituida por comerciantes rioplatenses que trabajaban no a comisión sino por su propia cuenta, con sus propios capitales que ampliaban con compras a créditos, con sus propios barcos, es decir, que no se limitaban a un comercio pasivo o sedentario, o sea a esperar a que los comerciantes extranjeros trajesen las

mercaderías de importación y se llevasen los retornos, sino que se lanzaban a un comercio activo, a la búsqueda de nuevos mercados, a la obtención de los mejores precios posibles por los productos de exportación.

Artisanos navales de la Escuadra del Almirante Brown.

La escuadra que al mando de D. Guillermo Brown realizó la campaña triunfal de 1814 determinando la caída de la plaza de Montevideo, contaba entre el personal embarcado la siguiente dotación de maestranza: doce carpinteros y diez segundos carpinteros, once armeros y diez maestros veleros, en total cuarenta y tres hombres de maestranza en veinte buques.

Por recomendación del Capitán de Navío Ramsay, en esa época se procedió al montaje de once cañoneras. La construcción se hizo bajo la dirección del Maestro Mayor Carpintero Angel Pita y bajo la inspección del Coronel Azopardo. Los cascos se colocaron sobre gradas en los astilleros de la ribera en el lugar hoy denominado la "Vuelta de Rocha" y en otros situados en el bajo, a la altura de las actuales calles de Independencia y Cochabamba.

Además de los maestros Angel Pita y Pedro Boll, que eran españoles, intervinieron en esta obra los constructores navales Carlos Sibello y Tomás Amigo, genoveses; éste último fundador de un establecimiento que construyó excelentes embarcaciones. A fines de noviembre de 1825 fueron terminadas las once cañoneras, construidas en dos o tres meses, quedando listas para montar de 1 a 2 piezas de artillería.

Otros antecedentes históricos del siglo.

No obstante contar con los limitados recursos que en el 1825 podía ofrecer la región, D. Pablo Soria, antiguo vecino de Jujuy y gran propulsor de la navegación del Bermejo, construye en la Junta de San Francisco, en pleno bosque, a 8 leguas al sur de Orán, un barco con 52 pies de eslora, 16 de manga, 3y medio de puntal.

y 2 canoas para llenar mejor las necesidades de la navegación. Listo ya, salió del astillero el 15 de junio de 1826, llevando 20 tripulantes y de cargamento, entre otros productos: 80 arrobas de tabaco criollo, armas y víveres, La expedición continuó con to de éxito hasta llegar al río Paraguay, pero en este lugar fué retenida su embarcación por orden del dictador Francia, quien arbitrariamente mantuvo a Soria en prisión.

En el año 1825, es traído a Buenos Aires el velero "DRUID"; en un astillero del Riachelo se lo arma e instala la máquina a va por y efectuados los primeros ensayos con resultado satisfactorio, en noviembre del mismo año, realizó un viaje por el Río de la Plata, alcanzando el Puerto de San Isidro.

En 1829 entran por primera vez en Buenos Aires, 41 Buques de bandera sarda, sobre un total de 143 norteamericanos y 132 ingleses, aumentando constantemente su número hasta llegar en 1844, a 146 barcos de aquella bandera, sobre unos 584 entrados al puerto. Con esto se promueve la instalación de nuevos astilleros en el Riachuelo así como en Campana, Corrientes y Concepción del Uruguay. La influencia ejercida por el aumento de los barcos italianos y la fundación de nuevos astilleros se pone de manifiesto por la nacionalidad de los constructores navales. Así resulta que por el año 1880 trabajaban en la Vuelta de Rocha 44 nativos de Varese, 31 genoveses y 8 españoles.

Corrientes e Itati poseían acreditados astilleros que utilizaban las excelentes maderas abundantes en sus bosques y en los del Chaco.

Los jóvenes correntinos de la primera clase social, se dedicaban a la profesión de constructor naval, llegando algunos a adquirir gran prestigio y sobresaliendo entre ellos el Brigadier General y Gobernador D. Pedro Ferré.

Ferré se había formado en Corrientes, bajo la dirección del constructor naval Silvestre Mayol; tuvo siempre gran orgullo por la profesión que había adoptado y que había sido también la de su padre; cuando Rosas se refería al brigadier, le llamaba "El Calafata Ferré".

Los azares de la guerra civil, le obligaron a buscar refugio en territorio brasileño, radicándose en San Borjas, pueblo situado sobre las márgenes del río Uruguay.

El hombre público se puso inmediatamente a trabajar, instalando un taller y con el traje de trabajo de carpintero de ribera, desde el alba hasta la puesta del sol, no abandonaba su labor. A su lado y con su ejemplo se educaron los correntinos y brasileños que desde entonces proveyeron las embarcaciones para la navegación del río Uruguay, y el arte aquel, tomó un desarrollo notable con un obrero tan distinguido al frente.

Cuando el ejército del General Urquiza abrió la campaña contra Buenos Aires, Ferré fue el encargado de preparar el pasaje del Paraná - en el Diamante - colaborando con su inteligente acción al triunfo de la guerra declarada a Rosas. Bajo su dirección se construyeron las balsas y puentes flotantes, en cuyos elementos se trasladaron de una a otra orilla las tropas y pertrechos de guerra. "Las balsas eran capaces de contener en sus recintos circundado de una estacada, cien caballos". (17).

En 1841, José Lázaro y Juan B. Craviotto instalaron sus astilleros en la ribera del Riachuelo, destacándose en la construcción de Balandras, Pailebotas, bergantinas y patachas, estas últimas características embarcaciones para sabotaje.

San Fé, situada sobre el caudaloso río Paraná, ocupaba un lugar de primera fila por la cantidad de sus astilleros. Lina

Beck Bernard, en su obra "Cinco años en la Confederación Argentina" observa: "En Santa Fe se construyen las mejores goletas de la confederación y sus constructores pasan por ser los más hábiles. Una de las actividades comerciales de la ciudad, consiste en la venta de curvas y tablones de maderas de que hacen provisión en los boques cercanos." Martín de Moussy que viajó desde 1841 a 1859, ⁽¹⁸⁾ menciona como característica destacada de la industria santafesina las embarcaciones que se construían en sus carpinterías de ribera.

En el año 1847, uno de los más ilustres de nuestros próceres navales, bastante olvidado por cierto, el capitán de Luis Piedrabuena contando a la sazón sólo catorce años de edad, en extraordinario alarde de vocación y capacidad marinera construye en Carmen de Patagones, por sus propias manos, una embarcación aparejada a Cuter, con la que navegó el río Negro, cruzando su barra en viaje al Río Colorado. Con el "Espora" navegó a lo largo de los mares del Sud, explorando las costas patagónicas. Más tarde, destruido el Espora contra la costa de la Isla de los Estados, Piedrabuena en una nueva proeza construye un mes escaso un nuevo cutter, el "Luisito" de 18 toneladas, con 35 pies de eslora, 13 de manga y 5 de puntal. El barco contaba con un solo palo arbolado con vela trapezoidal.

En 1848 se fundan los astilleros de J. Badaracco e Hijos, establecimiento donde continuaron trabajando durante 34 años (hasta 1882) en que se trasladaron a un nuevo y amplio local.

Por el año 1850, en la playa que se extendía a lo largo del Paseo Colón, a la altura de la calle Independencia se construyeron bajo la dirección de Tomás Amigo, entre otras embarcaciones, dos hermosos buques: "El Africano" y "El Pirate" y el pailebote "Juan Primero", que hicieron una larga campaña de navegación sobre el litoral argentino.

Adquieren gran prestigio, por esa misma época, los esta-

blecimientos navales de Eduardo Magne y los de Pedro Mans. En 1851 bajo la dirección de D. Eduardo Hopkins, fueron construido en el Tigre dos cascos de hierro de poco calado, con máquinas de vapor de 12 CV, denominados: "Asunción" y "Yerba". Este último deba ser el que al mando de Tomas J. Page navegó por el Paraná y remontó el Bermejo, llegando hasta Pampa Blanca, a 25 leguas de Orán, en el año 1854.

En los talleres de Tagliaferro y Cadelaço se construyó en 1857 el vapor Río Bermejo de la Marina de Guerra, en el que siete años más tarde fue reparado en los astilleros de D. Federico Roibon, situado en Corrientes sobre la Ribera del puerto, frente a la calle San Juan. Entre otras excelentes obras de Tagliaferro y Cadelaço pueden citarse: el "Buenos Aires" de 80 Tn.; Los vaporcitos "Alfa" y "Primer Argentino" que navegaron por el río Bermejo; el "Choel-Choel" y el "Guillermo Tell". Alfonso Girot, instalado con estillero en la ciudad de Corrientes desde 1855, contruye en 1857 el vapor "General Urquiza" de 83 cuartas de largo y 12 de manga.

En 1857 varios vecinos de Salta formaron una sociedad para navegar el río Bermejo. El Capitán de Fragata D. José Lavarello, practicó los estudios y, en las cercanías de Orán, dirigió la construcción de un barco que bautizado con el nombre de "Zenta" le sirvió para explorar el río en todo su curso y hacer un viaje hasta la ciudad de Paraná, donde dicho capitán Lavarello hizo construir otra embarcación llamada "El Explorador"; estos barcos expedicionaron juntos el río Bermejo, naufragando "El Explorador" a pocos días de viaje, por haber chocado con un tronco, regresando los náufragos en el "Zenta" que se llevaba a remolque.

Por el año 1860 el capitán Lavarello, en sociedad con el señor Cabal, de Santa Fe, firmaron un contrato con el Gobierno de la Confederación, para explotar la navegación del río Bermejo. Compraron la máquina del vapor "Corza" que se había incendiado, efectuando su montaje en el nuevo vapor "Gran Chaco", que hicieron

construir en Santa Fe, y cuyas dimensiones eran :25,82 metros de eslora, 8 de manga, y 1 de puntal y 650 Tn de porte.

En 1862, un señor Arce, natural de Bolivia y Diego Ceballos, nativo de Salta, hicieron construir sobre la margen derecha del río Bermejo, doce leguas al sur de Orán, tres chatas grandes con proa como de balleneras y otra completamente cuadrada, todas con arboladuras y movidas a remo. En estas chatas y dos jangadas construídas con maderas fuertes del Chaco, condujeron cueros y suelas a los puertos del Litoral, a donde llegaron a fines de noviembre de 1863 después de tres meses de navegación.

Alrededor de 1870, D. Juan José Méndez, propietario de un importante comercio de consignaciones, funda la primera línea regular del Paraná, con los vapores "Taragüi", "Guaraní" y "Goya", con los cuales se unían los puertos de Asunción y Buenos Aires. Méndez era hombre de grandes iniciativas y extraordinarias aptitudes industriales; inventó y experimentó distintas estructuras de quillas buscando soluciones que hicieran rendir mayor estabilidad a los cascos, mejorando la velocidad de los barcos con vistas a la construcción de los barcos de ultramar. Sarmiento lo bautizó "el Fulton Correntino", atribuyendo el triunfo de sus fuerzas en "Don Gonzalo", a las embarcaciones suministradas por el taller de Méndez.

Los astilleros instalados en los bajos de San Telmo se vieron obligados a emigrar por el año 1869, época en que se construyó el viaducto del ferrocarril de La Boca y Ensenada. Lo mismo ocurrió más adelante con los astilleros situados en La Vuelta de Rocha, al construirse en 1878 el Muelle, instalándose algunos en la margen opuesta del Riachuelo.

Según se ha dicho, desde los principios del siglo XIX se fueron radicando en las márgenes del Riachuelo, importantes establecimientos navales. Ya en 1825 existían en La Boca y Barracas

talleres navales de avanzada capacidad técnica entre los cuales se destaca el que efectuó la transformación del velero "Druid", en un barco a motor.

A medida que el país fue avanzando y desarrollando su industria, fuéronse ampliando y perfeccionando las instalaciones de sus talleres navales, mejorando sensiblemente su mano de obra.

Entre los establecimientos de mayor jerarquía se distinguieron:

Astilleros de los hermanos Schwartz: En 1863 los hermanos Schwartz instalan el taller naval y herrería mecánica más importante de la época, en el que se construyeron barcos a vapor, calderas, ruedas de tranvías y otras maquinarias industriales y agrícolas. El mayor de los hermanos, Felipe Schwartz, se había iniciado en la profesión de maquinista promediando en el año 1859, en el establecimiento de Tomás Harkness, constructor de buques.

Su planta industrial instalada con gran amplitud se levantaba sobre un terreno de 10.000 m² situado en la calle Segunda Defensa N° 3769, frente a la quinta de Lezama ocupando una superficie cubierta de 6.000 m².

En este astillero se construyó el vapor "Ventura" por cuenta del progresista hombre de empresa y pionero de la navegación del interior en la Argentina D. Esteban Rams, para efectuar la exploración del río Salado de Santa Fe. Se construyeron además: el "Santa Lucía" y catorce buques de distintas dimensiones y calados. El taller contaba con maquinarias de primera categoría y estaba dividido en cuatro secciones: ajustaje, calderería, fundición y la cuarta de chapas, cajas de hierro, etc.; ocupando un personal de 180 hombres. Tenía un gran plantel de maquinarias, movida por motores que sumaban unos 30 HP y su actividad fabril se desarrollaba en una variada serie que comprendía: calderas, barcos de vapor,

plantas completas para la industria del aceite, para fábricas de fideos, juegos de rueda para tranvías, máquinas diversas industriales, etc. En el año 1889, Schwartz fundó una compañía para elaborar hierro galvanizado con un capital de 300.000 pesos.

El taller de Fader y Peña acreditado establecimiento de construcciones navales y mecánica general, fue fundado en 1863, y daba ocupación a más de 100 hombres, poseyendo 35 HP de fuerza motriz.

Sociedad Progreso Argentino: En el año 1865 se inauguraron los astilleros de la Sociedad Progreso Argentino, establecimientos muy bien equipados, cuya instalación requirió un gran aporte de capitales argentinos. Esta magnífica empresa, no obstante sus amplias perspectivas, fué condenada al fracaso por la política del gobierno de esa época, que además de no prestarle apoyo dictó disposiciones aduaneras que gravaban a los lingotes de hierro y chapa, principales materias primas empleadas para la construcción naval, con un derecho de importación de un 25%, gravamen que se extendía a todos los demás elementos necesarios que no producía el país.

La misma contribución aduanera debía satisfacer el combustible que consumía, sin contar con que toda máquina o buque importado entraba libre de derecho. A pesar de tales desventajas estos astilleros llegaron a construir un gran número de vapores, entre ellos: "El Iniciador", "La Argentina", "El Teja", "El Quinto", "El San José", "El Eusebita", y muchos otros, aptos para cargas general y pasajeros. Construyeron, también, numerosos barcos a vela.

Estado de la Industria Naval según la Memoria del Ministerio de Guerra y Marina.

Interesantes datos nos suministra la Memoria presentada en 1866 al Congreso Nacional por el entonces Ministerio de Guerra y Marina, en la cual se dice: "Astilleros de construcción existentes hay 38; maestros constructores hay 52; oficiales carpinte-

ros de ribera y de banco hay 189; maestros calafates hay 33; oficiales calafates hay 102; herrerías con taller abierto hay 13; aserraderos hay 30... Se han construido buques de madera; un bergantín goleta de 60 Tn; 13 goletas que pesan 325 Tn; 23 pailebotas de 619 Tn; 2 balandras de 40 Tn; 2 queches de 30 Tn; 18 balleperas de 132 Tn; 2 faluchos de 14 Tn; más de 75 botes y 32 canoas, habiendo hecho uso para su construcción de maderas fuertes tales como urunday, algarrobo, quebracho y lapacho, procedentes del Paraguay, Chaco, Corrientes y Santa Fe; empleándose también en las obras finas de ellas, pino, roble y fresno, procedentes de EE.UU. , Hamburgo y Rusia". "Se han construido buques a vapor de hierro en el taller del ingeniero D. Guillermo Sherman, un vapor llamado "Lincoln" -de ruedas- de un porte de 150 Tn. de registro, 105 pies de largo, 12 pies de manga y 7 de puntal. En este taller se renovó el vapor de guerra "Chababuco". En el taller del ingeniero Juan Marshall, se han construido buques de hierro con máquinas de vapor; dos vapores, uno llamado "Tala", de 95 pies de largo, 15 pies de manga y 4 y medio de puntal, con ruedas de 26 caballos de fuerza; otro llamado "Elena" con una rueda de 75 pies de largo, 16 pies de manga y 6 y medio de puntal, fuerza de 12 caballos. En este taller fue remachado el vapor "Lila" venido de Inglaterra en secciones. También fue renovado desde la quilla el vapor "Proveedor" y reparados en el mismo taller los vapores "Castor", "Polux", "Leprai", "Ibicui", "Espigador" y "Estrella del Norte". "En el taller de James Kodge se contruye actualmente un vapor de hierro, incluso su máquina, y demás materiales, cuyas dimensiones son de 105 pies de largo, 90 de quilla, 15 de manga y 7 de puntal, con fuerza de 40 caballos, que lleva el nombre de "Adela". En este establecimiento trabajan diariamente 30 hombres entre ingenieros, maquinistas, caldereros y maestros herreros".

D. Tomás J. Hutchinson, consul británico en Rosario de Santa Fé que viajaba, en 1866, anota que en La Boca, sobre ambas márgenes del Riachuelo, el embarque y desembarque de cargas, como así la

construcción de barcos y reparaciones se hacen en gran escala y actividad.

La memoria de la Capitanía del Puerto del año 1869 da cuenta de la existencia en la zona ribereña del Riachuelo, de 52 astilleros con 671 operarios de las más diversas ramas de la construcción naval.

Otro hecho que hay que destacar es que el 13 de enero de 1879, 400 propietarios de fábricas de La Boca y Barracas elevaron un memorial al Gobierno de la Nación alegando que en el año 1873 había en funcionamiento en esta zona más de 300 astilleros, ocupando alrededor de 800 hombres, entre artesanos y obreros estables. Que la actividad de estos astilleros había fomentado la radicación de un considerable número de talleres subsidiarios, entre los cuales había 8 fábricas de velas con ochenta a cien técnicos e igual número de obreros estables, broncerías, herrerías con 150 artesanos y 150 peones, etc. Se hacían solidarios con los constructores navales y solicitaban al gobierno la sanción de medidas de apoyo y fomento indispensable para impulsar su desarrollo progresivo. No obstante el número representativo de los firmantes y las razones expuestas, el Gobierno Nacional no adoptó ninguna medida ante el derrumbe de esa importante fuente de trabajo y positiva conquista para la economía, la técnica y el progreso del país.

Tal como se expuso anteriormente, en el año 1882, a 34 años de la iniciación de sus actividades, J. Badaracco e Hijos dejan su viejo taller para instalar un nuevo e importante establecimiento en la Ribera Sur del Riachuelo, con 320 operarios.

Allí se construyeron, hasta 1890, más de 400 embarcaciones de cabotaje. Inauguraron las obras con la colocación de la primera quilla de hierro, y tres años más tarde (1885) se realizó el lanzamiento del "Primer Argentino", hermoso buque a vapor de

1,000 Tn., que fue vendido después a Chile. Este astillero dió el nombre a la parte del Riachuelo denominada "La Vuelta de Barraracco", en la curva que forma el río entre las calles Daniel Cerri y Del Valle Iberlucea.

En 1882 comienza sus actividades el establecimiento naval del Lloyd Argentino. Instalado en la Boca del Riachuelo, se inició con un capital de un millón de pesos, reuniendo a varios talleres agrupados y ocupando unos 300 operarios. En él se construían y reparaban barcos de hasta 600 Tn.

Don Juan Berisso, destacado hombre de empresa se establece por los años 1882 al 83 en la Boca del Riachuelo, con un gran taller mecánico y astillero, dotado de importante maquinaria y numeroso personal, provisto este último por el gran mercado de mano de obra especializada que ofrecían los barrios de la Boca y Barracas. En este astillero se construyen los vapores "El Alfredo", "El Diario", "El Antonito", "El General Mansilla" y otros y los pailebotas "Bella Victoria", "Nueva Catalina", "El Elegante", "La Bonita", "El Antonio", "La Nueva María" y otros.

Se reparan vapores y veleros y construyen buena cantidad de embarcaciones menores, fabricando gran cantidad de calderas y maquinarias de toda clase.

Berisso fundó también una Compañía Marítima Argentina, con cuatro barcos de ultramar, denominados "Sei Amici", "San Giovanni", "Giovine Carlo", y "Principe di Napoli".

Censo de 1887: En el censo levantado el 15 de setiembre de 1887 se anota la existencia de 23 velerías de lona, instaladas en el Barrio de la Boca.

III) El siglo XX y los astilleros argentinos.

X No es el caso citar todos y cada uno de los astilleros que actualmente hacen posible situar la industria naval argentina como una realidad nacional. Lo importante es conocer su existencia y los esfuerzos que demanda y demandará colocarla al par de las grandes industrias del país.

Por ello, en apretada síntesis, se expondrá la nómina y principales características de los astilleros existentes, extendiendonos un poco más en los dos principales del país: uno estatal, el Astillero Río Santiago y el otro privado, ASTARSA.

Astillero Río Santiago,

A.R.S. es la sigla que distingue al astillero más importante del país: el del Río Santiago, sito en Ensenada, en la margen izquierda del río que le da su nombre. Dista 50 Km., aproximadamente, de la Capital Federal e integra la Empresa "Astilleros y Fabricas Navales del Estado" (AFNE), dependiente en la actualidad del Ministerio de Defensa Nacional (hasta hace muy poco lo fué de la Secretaría de Marina).

En 1910, Vickers Armetrong, el prestigioso astillero inglés, depositó 100.000 pesos oro como garantía para la construcción de un astillero militar en Río Santiago. El estallido de la primera guerra mundial malogró esta operación.

Luego, en 1938, el entonces Ministro de Marina, designó a tal efecto una comisión que, en colaboración con el personal de dragas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, hicieron realidad la dársena de alistamiento, utilizando al par el material de las excavaciones para rellenar los terrenos de la costa, hasta alcanzar una altura de 4,10 m. con el objeto de formarle una defensa, en ocasión de las grandes crecidas.

De origen esencialmente militar, deriva luego su acción unilateral hacia la marina mercante, su hermana en la paz y en la guerra.

Está proyectado con un criterio funcional y moderno. Su perímetro exterior alcanza las 104 hectáreas; la superficie cubierta es de 80.000 m². Fué habilitado oficialmente en 1959, aunque ya en 1950 se colocan las quillas a las primeras embarcaciones.

El astillero desenvuelve su acción en dos plantas: una reservada para la construcción del casco; la otra para construcciones mecánicas y alistamiento.

La ejecución del casco sigue un proceso longitudinal. Las chapas y perfiles de acero arriban por vía terrestre o fluvial. Se clasifican y se guarda en depósitos denominados "chilleras" ubicados en una amplia playa atendida por grúas móviles. De allí, mediante dichas grúas pasan al taller de estructuras.

Este consta de una superficie de 130 mts. de largo por 95 mts. de ancho; 5 nevas longitudinales servidas por grúas de 5 Tm. las laterales, y 10 Tm. la central. Allí se cortan, doblan y preparan las chapas y perfiles de acero cuyo armado se efectúa en las playas de prefabricación.

Los elementos así contruídos se montan luego en las gradas mediante grúas desplazables de 20 Tm. La sala de gálivos y trazado mide 90 mts. de largo por 24 de ancho. Dispone de profusa luz natural y su piso de madera permite trezar el buque en su tamaño real; sirve para ejecutar en plantillas de madera las distintas partes del buque que luego hacen de molde para el corte de chapa en taller.

La prefabricación se ejecuta en la cabecera de las gradas. Sus elementos, de acuerdo con la técnica moderna, son cada día de

mayor peso, predominando en forma casi absoluta la soldadura eléctrica. Una vez terminado el casco se procede a su lanzamiento. Esta operación sumamente riesgosa, constituye la ceremonia más tradicional en el quehacer del astillero. Al casco, cuando está en plena flotación, se lo remolca hasta el muelle de alistamiento.

El A.R.S. tiene 1200 m. de longitud y cuenta con vía férrea, caminos, grúas móviles y, además, una grúa fija de 250 Tm. La planta destinada a construcciones mecánicas y alistamiento da directamente al citado muelle y está constituida por las secciones: mecánica, electricidad, cokería, carpintería, fundición, etc.

El taller de mecánica permite efectuar todo tipo de construcciones, entre ellas: turbinas, máquinas auxiliares, motores diesel, etc.

Paralelo a éste, el taller de electricidad cuenta con tornería, ajuste bobinado, montaje, sala de prueba, laboratorio, etc.

En la cabecera de la dársena de alistamiento está ubicada la carpintería de ribera. Su zona central se prolonga hasta el varadero de 50 metros de largo por 53 de ancho, donde se construyen embarcaciones menores de madera.

El taller de fundición de 102 m. por 58 m. desenvuelve su cometido mediante grúas, puentes, playa anexa para almacenar materias primas, hornos eléctricos para fundiciones de acero, cubiletas para fundición de hierro, hornos para fundiciones no ferrosas, máquinas especiales para preparar la tierra de moldeo, etc.

El astillero tiene una usina eléctrica propia de 10.000 Kw., plantas para provisión de aire comprimido y vapor, laboratorios para análisis químicos y metalográficos, almacenes, depósitos, enfermerías, oficinas, etc.

Este astillero puede construir, simultáneamente, hasta seis buques mercantes, contando actualmente con un plantel de 2.400 hombres entre los que figuran ingenieros, personal técnico, administrativo y obreros. Este plantel puede llegar a superar con facilidad los 4.000 hombres, trabajando el astillero a plena capacidad.

Entre sus realizaciones pueden citarse: las fragatas anti submerinos "Azopardo" y "Piedrabuena", barcazas fluviales, remolcadores, lanchas hidrográficas, embarcaciones fluviales de pasajeros, tal como el "Ciudad del Paraná", destacándose entre todas la fragata "Libertad" y los buques cargueros a motor de 8.000 Tm. de porte bruto "Lago Argentino" y "Lago Aluminé", y el "Almirante Stewart" de 8.250 Tm, El petrolero "Florentino Ameghino" de 10.000 Tm., constituye hasta ahora la nave más grande construída en el país.

Además, bajo licencia, el "Astillero Río Santiago" construye motores diesel "Afne-Sulzer" y "Afne-Fiat" de grandes potencias. El primero, de la serie "Sulzer" cuya construcción finalizó en julio de 1965. Asimismo el "Astillero Río Santiago" construyó el motor diesel marino destinado a propulsar el "Florentino Ameghino". Son sus características principales : 5.500 CV a 135 v.p.m.; dos tiempos, simple efecto; con cruceta; con sobrealimentación; diámetro de cilindro 680 mm. ; carrera 1.250 mm.; presión media efectiva 7,15 kg/cm²; velocidad media de pistón 5,63 m/sg; consumo de combustible 159 gr/CVh; consumo de aceite 0,6 kr/CV/h.

Completando este programa, se construyen dos motores diesel marinos para ser utilizados en la propulsión de un buque carbonero de 7.900 t.p.b., cuyo contrato ha sido adjudicado al astillero ASTARSA.

ASTARSA

La sociedad Hansen y Puccini elige para su instalación en

1.927, la margen derecha del río Luján, en Tigre (Pcia. de Buenos Aires). Desde 1.947, la sigla ASTARSA SA, caracteriza a esta planta que actualmente constituye los Astilleros Argentinos "Río de la Plata" SA.

Su quehacer es importante. Con un total de 119 embarcaciones construidas hasta la fecha, está al frente de la producción naval argentina.

Ocupa un área de 220.000 m² con una superficie linderasobre el mismo río, casi equivalente, en la que está prevista una superficie para futuras ampliaciones de este astillero.

Posee una grada de hormigón armado de 165 m de largo, por 22 m de ancho, para buques de gran porte y dos varaderos: uno de 120 m de largo y otro de 135, para la construcción de buques costeros y fluviales. Seis grúas de pórtico sobre rieles-fabricadas en el mismo astillero, atienden quehacer de las gradas. Una de ellas, la más poderosa, puede izar hasta 50 Tm.

Su sistema de fabricación responde a los métodos más modernos:

- a) Produce elementos prefabricados de 2 hasta 30 Tm, servido por un eficiente plantel de grúas
- b) La clásica sala de trazado se sustituye por una máquina Telex que efectúa el corte pantográfico en escala de 1:10 mediante una célula fotoeléctrica que recorre las líneas del plano.

Casi resulta obvio señalar que, a lo ya enunciado se suman: el parque de chapas; los elementos de transporte; la calderería; el taller de mecánica; el muelle de alistamiento; una grúa flotante de quince toneladas; la usina eléctrica propia; centrales de aire comprimido de oxígeno, de acetileno, etc.

Actualmente, su plantel de producción puede construir, en

forma simultánea:

- a) Un buque de hasta 150 m de eslora, tal como: cargueros de un máximo de 8.500 Tm; petroleros de hasta 10.000 Tm y minerales de diseño especial de hasta 16.000 Tm.
- b) Dos embarcaciones fluviales o costeras de 100 m. de eslora.

Entre sus reparaciones y transformaciones más importantes se cuentan las efectuadas en el transatlántico "Auñón" y el vapor de ultramar "Provence".

Del conjunto de embarcaciones realizadas hasta la fecha se destacan en orden cronológico :

- 1937: El petrolero de río "Presidente Figueroa Alcorta" (2460 TRB);
- 1938: Los avisos "Robinson" y "Seaver", para nuestra Armada Nacional;
- 1940: El buque tanque costero "Gral. Mosconi" (1700 TRB);
- 1954: El carguero costero "Atlántico" (1912 TRB);
- 1956: Un dique flotante de 2.800 Tm de capacidad;
- 1958: El buque tanque fluvial "Esso Pampa";
- 1960: Los buques tanques fluviales "Esso Paraná" y "Goya";
- 1961: El buque tanque fluvial "Hernandarias";
- 1963: La electro nave fluvial para transporte de 700 pasajeros y 70 automóviles "Nicolás Mihenovich" y el buque-tanque fluvial "Shell Guaraní";
- 1965: Una barcaza para transporte de gas licuado y el ferro-barco "Tabaré";
- 1967: Una draga tipo Dustpan de 2.000 m3 por hora.

ASTARSA se maneja con un plantel de 1.200 hombres, fácilmente duplicables en caso de mayor producción.

Otros estilleros importantes.

Es interesante citar otros estilleros privados de importancia los cuales, mediante su concurso y su creciente actividad, a-

fianzan cada vez más la industria naval del país.

Talleres Metalúrgicos Navales Anglo Argentino S.R.L. Desarrolla su acción desde 1890.

RYAN Astilleros Argentinos S.A.I.C., cuyas instalaciones datan de 1926;

Astilleros Corrientes S.A.I.C.F., en su planta industrial situada sobre el Paraná, 6 kms. aguas^abajo del Puerto de Corrientes. Atiende desde 1958 no sólo las exigencias propias de las reparaciones navales de la zona, sino también dedica su quehacer a transformaciones y construcciones. Entre estas últimas se encuentran 3 chatas de alije de 300 tds. con destino al Atlántico Sur.

Astilleros "Revello-Penco S.R.L.". Actúa desde hace más de 70 años en la Isla Maciel, sobre el Riachuelo. Posee 3 varaderos y puede ejecutar simultáneamente embarcaciones de carga o petroleros de hasta 1000 Tm de peso del casco, 4 barcazas de 1000 Tm de porte, 6 pesqueros y 4 remolcadores. Las contrucciones propiamente dichas se inician en 1912 con la chata "Magnolia" y hasta el presente de manera ininterrumpida prosiguen.

Astillero "Alianza" S.A., sito en la ribera sur del Riachuelo se denomina bajo ese rubro desde 1960 pero, en realidad, data de 1886 en que se le conocía como Astillero Lucich.

El país le debe numerosas realizaciones que se inician en 1906 con la "Angelita Lucich", prolongándose desde entonces con todo tipo de embarcaciones tales como el Balizador 560-8, ejecutado en 1960 y dos remolcadores de reciente construcción. Ultimamente construyó el pesquero "Segundo Sombra".

Astillero y Varadero "Sánchez" S.R.L., que inicia sus actividades

en 1909 en el partido de San Fernando. Puede construir embarcaciones de hasta 2500 Tm de porte bruto. Tiene una grúa flotante de 50 Tm.

En el año de su creación construye 6 chatas fluviales y en el lapso comprendido entre 1937/39 tiene el orgullo de ser el primer astillero privado que construye buques de guerra para la Armada: los rastreadores "Parker" y "Fournier". En 1941 ejecuta el yacht "Margarita".

El Astillero "Mestrina" S.A. que cuenta con un astillero y varadero sobre el río Lujan y un taller en la Capital Federal. En 1960 realiza el buque motor "Espíador 999". También construyó un trasbordador e inmunerables pesqueros de altura.

El astillero "Atama" S.R.L. inaugura su quehacer en 1956 desarrollando al propio tiempo actividades afines en una filial instalada en el puerto de Mar del Plata.

Los astilleros "Costaquita" S.A., cuya actividad se inicia entre los años 1952 y 1955, significan la radicación en nuestro país de un tradicional astillero italiano, que data de 1889.

Astilleros "Ortholan" S.R.L. iniciados en 1906; astillero Domingo Pagliettini creado en 1917 y astillero "Baader" que data de 1939, los que, entre otros, se dedican a concretar en madera, acero, plástico reforzado o aluminio, embarcaciones de placer, de pesca, lanchas para salvamento, turismo de velocidad, patrulleras, etc.

Puerto Quequén tiene al astillero "Vanoli" S.A. ubicado sobre el río homónimo. Construye desde 1954 embarcaciones de distinto tipo, destacándose principalmente las lanchas y remolcadores efectuados para Y.P.F.

Finalmente, es menester hacer notar que en la industria naval ar-

gentina la actividad estatal desempeña y ha desempeñado un papel preponderante, en especial en el campo de las reparaciones. La Armada Argentina -por ejemplo-, cuenta entre otros establecimientos con: el Arsenal Naval Buenos Aires, que comienza su quehacer en 1879, a orillas del río Lujan, en Tigre.

A partir de 1897, se instala en su actual ubicación, sito en Dársena Norte del puerto de Bs.As. Su actividad comprende la reparación de las naves de la Armada Argentina; además, los buques mercantes estatales y privados de gran porte. En casos de emergencia, atiende las reparaciones de unidades extranjeras. Sus talleres, perfectamente equipados, cuentan con 2 diques de carena de 150 y 180 m de largo, respectivamente, y elementos de trabajo que le permiten abarcar todos los requerimientos relacionados con cualquier exigencia de la industria, situándolo en condiciones de competir internacionalmente, con precio y calidad;

La base naval de Río Santiago (Prov. de Buenos Aires), además de las reparaciones de las naves de guerra, atiende los trabajos de la flota de Y.P.F. y similares estatales, buques frigoríficos y armadores privados. Asimismo posee diques flotantes para reparaciones de emergencia y planteles volantes para las embarcaciones que amarran en el puerto de La Plata. No obstante su actual modalidad, anteriormente a la creación del Astillero Río Santiago, dedicó su quehacer a la construcción de unidades tales como: los Rastreadores "Bouchard", "Drummond", "Granville", "Spiro" y "Comodoro Py" que datan entre los años 1935/38; el balizador "Ushuaia" (1940); los patrulleros "King" y "Murature" (1946), etc.

Los astilleros de la Base Naval de Puerto Belgrano cuentan entre sus elementos, desde muy antigua data, con los más grandes diques de carena del país. Por su parte, la Secretaría de Transporte, tiene bajo su dependencia los Talleres de Reparaciones Navales, más conocidos por su sigla TA.RE.NA. que, inicialmente, fueron de origen privado. Los constituyen los establecimien-

tos "Avellaneda" y "Alte Brown," sitios en el partido de Avellaneda. A éstos se suman los de San Fernando y astilleros Tigre (Bs.As.)

Los dos primeros disponen de varaderos y diques flotantes de 2800 y 1000 toneladas de capacidad. Los astilleros Tigre en su varadero de hormigón armado, además de importantes embarcaciones fluviales ya en actividad, tienen en construcción un dique flotante de 12.000 Tm de capacidad, que constituye para el país la manifestación más importante en su tipo. La Secretaría de Obras Públicas acciona a su vez, con diferentes talleres que atienden, preferentemente, la reparación de sus dragas y embarcaciones auxiliares. Al margen de este tipo de actividades construyen, desde 1903, unidades tales como lanchas motor, chatas barreras autopropulsoras, remolcadores, pontones, dragas, balsas automóviles, embarcaciones fluviales, de carga, etc.

Su establecimiento más importante es el astillero central con sede en el Puerto de Buenos Aires (Dársena Sud) que ocupa más de dos mil hombres y dispone de un dique flotante de 4000 Tm y otro de 500 Tm de construcción propia. La esfera de acción de esta Secretaría de Estado comprende una red de establecimientos similares sobre las riberas del Paraná y Uruguay, con asiento en las ciudades de Rosario de Santa Fé, Paraná, Corrientes, Concepción del Uruguay, etc.

C A P I T U L O I I I

ASPECTOS ECONOMICOS Y TECNICOS REFERIDOS A LA INDUSTRIA NAVAL EN LA REPUBLICA ARGENTINA

A) Conceptos Generales.

Es un hecho irrefutable que la Argentina tiene comprometidos en el mar cuantiosos intereses. Una marina mercante de más de un millón de toneladas de registro bruto, con la que se atienden servicios regulares en el comercio de ultramar, un tráfico de petróleo de creciente importancia, etc., constituye, en sí, toda una evidencia. En el sector de ultramar, esa marina mercante se constituyó vertiginosamente en pocos años, con clara visión de lo que al país le representa la posesión de tan formidable herramienta para su comercio exterior.

Pero esta herramienta debe ser atendida, sus componentes deben ser reemplazados a medida que su explotación se va tornando antieconómica y, eventualmente, deben aumentarse las unidades que hay que afectar a determinados tráficos.

En cierta medida tenemos una marina mercante "a título precario", porque la reposición y aumento de sus unidades dependen, desde hace de más de diez años, de que existan o no divisas, de que haya o no permisos de importación, de que se impongan o no pesados recargos como se comprenderá, con estas supeditaciones no es posible consolidar la existencia de una marina mercante de cierta importancia como la nuestra.

La única manera de asegurar la estabilidad en materia de reposiciones y aumentos, liberándola de las fluctuaciones del comercio exterior del país y proporcionando a la vez un alivio a nuestro balance de pagos, mediante la consolidación y expansión de nuestra industria naval. Son nuestros astilleros quienes pueden eliminar todos esos factores aleatorios que conspiran

contra la modernización y aumento de la marina mercante argentina, permitiendo mejorar la posición competitiva de nuestros armadores.

Los planes de renovación y aumento podrían cumplirse sin otras supeditaciones que las derivadas de la situación financiera interna, y no de permisos, divisas o recargos. Marinas mercantes mucho más chicas que la nuestra cuentan con una industria naval propia que las pone al abrigo de las contingencias exteriores. Tal el caso de Finlandia, Yugoslavia, Polonia, Bélgica y otros países.

Este aumento de potencial de nuestra industria naval puede lograrse por vía del fortalecimiento de los astilleros, por la radicación de capitales o por una combinación de ambos, en el sentido de que las radicaciones podrían hacerse en astilleros argentinos.

La Industria Naval es una combinación de: planta física, mano de obra, y administración y/o dirección técnica.

Un análisis más profundo nos lleva a la siguiente conclusión :

- 1) Que el proceso de la construcción no se lleva a cabo totalmente por los astilleros;
- 2) Que muchos de sus insumos no provienen de empresas integrantes de la industria naval.

De lo expuesto podemos deducir :

- I) Los astilleros, conjuntamente con su potencial humano y dirección técnica, no constituyen por sí solos la Industria Naval de un país.
- II) Los astilleros realizan la tarea de montaje, empleando pro-

ductos de muchas otras industrias, desde materia prima a partes altamente especializadas.

Debe aclararse que lo antedicho no es una regla uniforme en cuanto al grado de intervención de los astilleros propiamente dichos en la construcción directa de un buque, fuera de la construcción del casco y su abastecimiento.

Algunos fabrican un gran número de partes complementarias. Otros, sólo las indispensables para asegurar la continuidad del trabajo.

La industria naval puede ser vertical o por el contrario pasar a ser la más horizontal de las industrias.

Es conveniente destacar cuáles son las características más salientes de la Industria Naval.

a) El diseño y construcción de un buque es empresa compleja.

Por ejemplo, para el diseño completo de un buque se requiere:

<u>Unidad tipo</u>	<u>Horas - hombre</u>
Liberty	105.000
Victory	150.000
Carguero de 8000 T.R.B.	205.000

Es decir que para proyectar un Liberty, un equipo de 100 personas compuesto de ingenieros, proyectistas, técnicos y dibujantes necesitan 6 meses de trabajo; el mismo equipo de hombres tardaría 12 meses para proyectar un carguero moderno de TRB.

b) Alto valor unitario de los buques.

Los buques varían enormemente en costo, por variaciones en el diseño, de un astillero a otro y, especialmente, de un país a otro.

Frecuentemente se tomó en el pasado como regla aproximada del valor de un buque comercial, u\$s. 300.- por tonelada de porte bruto.

Este valor depende de gran número de factores y es variable en el tiempo y, además, según sea la productividad y el valor de la mano de obra de cada país, así serán sus costos finales.

Según el cálculo efectuado en 1962, el salario medio horario era:

Japón	0,733	dólares	por	hora
Gran Bretaña	0,964	"	"	"
Alemania	1,083	"	"	"
Suecia	1,692	"	"	"
EE.UU.	3,009	"	"	"
Italia	6,844	"	"	"

Pero estas cifras debemos relacionarlas con su productividad y así se tiene que en Suecia cada obrero construye 0,0136 TRB. por hora (la mayor productividad) y en el extremo opuesto, EE.UU. con 0,0018 TRB.

c) Los buques poseen larga vida

Son comunes los buques cuya antigüedad se halla en los veinte, treinta y hasta cuarenta años. Este es un factor negativo para la prosperidad de la Industria Naval.

B) Necesidad de la Industria Naval

I) La Política y la Industria Naval.

En esta materia debemos tener en cuenta que:

1*) Los gobiernos de los países que van a la cabeza de esta

- tividad se han interesado siempre en tales empresas;
- 2º) Casi no existe país marítimo que, en una u otra forma, no halla acordado subsidios a su construcción naval. Ej. Actas de Navegación en Inglaterra. Una de ellas estableció que los buques de bandera británica debían ser construídos en territorios ingleses o en sus colonias;
- 3º) Casi no existe país marítimo que no haya intentado crear su industria naval;
- 4º) Casi todos esos países han reconocido que la construcción naval tiene una significación especial para el bienestar, desarrollo y orgullo nacional.

Lo expuesto ha llevado a la industria naval a un plano de atmósfera política. De donde se deduce, y puede comprobarse en la realidad, que la industria naval es muy sensible a las influencias políticas por lo que el exámen de la economía de la construcción naval, sin reconocimiento de la acción política y gubernamental con especial referencia al comercio, sería irreal.

Puede asegurarse entonces que, a veces, los problemas relativos a la construcción naval, que aparecen como económicos son contestados con respuestas políticas, pues la importancia de tal actividad tanto en el orden bélico como en el desarrollo económico de un país ha sido tan grande que la economía se vio modificada y en ciertos casos bastante abundantes por cierto, por la política.

II) La Economía y la Industria Naval. Su efecto multiplicador.

Poseer una marina mercante propia implica, necesariamente, una industria naval propia, en razón de que el beneficio obtenido por una marina mercante es deteriorado o disminuído considerablemente si se carece de industria naval.

La industria naval es, en realidad, una actividad muy especial de industrias unadas para construcción de buques; a los asti-

llos convergen materias primas y equipos de los más variados orígenes y especies para ser armados y montados de modo ordenado y racional para formar la nave; puede afirmarse con seguridad que no hay sector industrial que no tenga alguna participación en la construcción naval.

Tan grande es el efecto multiplicador de esta industria que en otros países se le da toda clase de facilidades e incentivos con el fin de preservarla y desarrollarla; y esos países no se limitan al mercado nacional, sino que la mayoría por no decir todos, realizan una agresiva política de exportación dando facilidades crediticias, financiación bancarias, rebajando precios y ofreciendo la construcción de buques en primer lugar en las negociaciones para sus acuerdos comerciales.

III) La Marina Mercante Argentina - Balanza comercial - Balance de pagos - Balance Naviero - Industria Naval.

Se sostiene que la existencia de una marina mercante nacional además de servir como instrumento del comercio exterior y de su importancia política y estratégica, reporta un beneficio complementario ya que los fletes percibidos por nuestros buques inciden favorablemente en el balance de pagos del país.

Es sabido que los fletes constituyen una de las partidas de "invisibles" más características del balance de pagos. Para el caso de nuestro país, cuyo comercio exterior se efectúa en un 95% aproximadamente por vía marítima, su monto resulta verdaderamente conspicuo (aproximadamente de 200 a 250 millones de dólares).

El cálculo del rubro transporte marítimo de la balanza de pagos debe ser hecho en base a una fórmula compleja y orgánica, en la que se tengan en cuenta todas las prestaciones de servicios hechas por buques nacionales o controladas por intereses nacio-

nales y todas las prestaciones hechas por cuenta del país, por buques controlados por intereses extranjeros, se trate de cargas de importación o de pasajeros residentes nacionales.

El balance comercial de cualquier país está dado por la diferencia entre el valor FOB de sus exportaciones y el valor CIF de sus importaciones. Esto quiere decir que para el valor de las importaciones se incluye el valor del flete, no sucediendo lo mismo con las exportaciones, en las que se prescinde del mismo.

El balance de pagos comprende no sólo el balance comercial sino también todos los cobros y pagos por servicios, intereses, etc., o sea lo que se ha dado en llamar "invisibles", por ej. los fletes marítimos, el turismo y otros rubros similares.

Queda entendido que estos balances no tienen por que mantener un paralelismo al término de un período y que, por lo tanto, una nación puede tener un balance comercial positivo y una balanza de pagos negativa, y viceversa.

Balance Naviero

Es frecuente afirmar que el país gasta 250 millones de dólares en fletes que se pagan a armadores extranjeros todos los años. Esto es erróneo, pues lo que corresponde decir es que la economía nacional genera un negocio de fletes por valor de 250 millones de dólares, conjuntamente con cada una de las economías con la que la nuestra mantiene intercambio.

Lo que realmente es un gasto para nuestra economía es el valor de los fletes de las importaciones transportadas en barcos extranjeros.

En cambio no es un gasto para nuestra economía los fletes que esos barcos ganan por transportar exportaciones argentinas.

cambios que le hemos introducido se como consideramos debe presentarse el balance naviero del país. Se advierte, de paso, que este balance naviero integra el balance de pagos.

He aquí el formulario de balance naviero que proponemos para nuestro caso, y que podría ser adoptado por Banco Central y el Consejo Nacional de Marina Mercante.

INGRESOS	EGRESOS
1. Flete de exportaciones argentinas transportadas en barcos argentinos.	1. Flete de las importaciones argentinas transportadas en barcos extranjeros.
2. Fletes producidos por barcos argentinos en tráfico realizados entre puertos de otros países.	2. Fletes por transportes entre puertos argentinos efectuados por barcos extranjeros.
3. Pasajes percibidos por barcos argentinos en el transporte de no residentes en la Argentina.	3. Pasajes de residentes en el país, transportados en barcos extranjeros.
4. Gastos realizados por los barcos extranjeros en puertos del país.	4. Gastos de la marina mercante argentina en el exterior.

Resulta evidente que lo expuesto está íntimamente relacionado con la participación que la marina mercante nacional tiene en el comercio exterior argentino, pues según sea su proporción, será el monto de los fletes ganados y ahorrados por ellas.

Participación de los barcos argentinos en el comercio exterior.a) E X P O R T A C I O N

(en miles de tons.)

AÑOS	Total exportado	Por bandera argentina	%	Por bandera extranjera	%
1958	8.756,6	1.313,5	15,5	7.443,1	84,5
1959	8.879,6	1.411,8	15,9	7.467,8	84,1
1960	11.983,7	1.646,7	13,7	10.337,0	86,3
1961	7.127,3	916,4	12,8	6.210,9	87,2
1962	11.719,3	1.329,3	11,3	10.390,0	88,7
1963	10.282,1	1.728,9	16,8	8.553,2	83,2
1964	13.394,5	1.609,9	12,0	11.784,6	88,0
1965	15.375,3	1.629,6	10,7	13.745,7	89,3
1966	15.102,2	1.699,2	11,1	13.403,0	88,9

Participación de los barcos argentinos en el comercio exterior.b) I M P O R T A C I O N

(en miles de tons.)

AÑOS	Total importado	Por bandera argentina	%	Por bandera extranjera	%
1958	13.950,0	1.841,4	13,2	12.108,6	86,8
1959	12.860,3	1.440,4	11,2	11.419,9	88,8
1960	7.407,0	1.539,2	20,9	5.867,8	79,1
1961	9.495,3	1.880,6	19,8	7.614,7	80,2
1962	7.270,5	2.053,0	28,2	5.217,5	71,8
1963	5.283,3	1.897,7	35,9	3.885,6	64,1
1964	8.539,7	1.695,4	19,9	6.844,3	80,1
1965	11.335,1	2.270,7	20,4	9.064,4	79,6
1966	10.475,3	1.933,5	18,4	8.541,8	81,6

Participación de los barcos argentinos en el comercio exterior

C) T O T A L E S

(en miles de tons.)

AÑOS	Exportación e Importación	Por bandera argentina	%	Por bandera extranjera	%
1958	22.706,6	3.154,9	13,9	19.551,7	86,1
1959	21.739,9	2.852,2	13,1	18.887,7	86,9
1960	19.390,7	3.185,9	16,4	16.204,8	83,6
1961;	16.622,6	2.797,0	16,3	13.825,6	83,2
1962	18.994,4	3.386,9	17,8	15.607,5	82,2
1963	16.561,1	3.626,6	21,9	12.934,5	78,1
1964	21.934,2	3.171,4	14,5	18.762,8	85,5
1965	26.710,4	3.900,3	14,8	22.810,1	85,2
1966	25.577,5	3.632,7	14,7	21.944,8	85,3

BALANCE NAVIERO ARGENTINO 1966

A) I N G R E S O S

Rubros	Miles de dólares
1. Fletes de las exportaciones en barcos argentinos	26.831,7
2. Fletes de cargas transportadas entre puertos extranjeros por barcos argentinos.	11.219,7
3. Pasajes de NO residentes argentinos en buques argentinos	1.954,9
4. Pasajes por transporte de pasajeros entre puertos extranjeros	865,0
5. Gastos de los buques extranjeros en la Arg.	<u>78.429,6</u>
<u>TOTAL INGRESOS</u> <u>119.300,9</u>	

B) E G R E S O S

Rubros.	Miles de dólares
1. Fletes de las importaciones en buques extranjeros.....	95.402,5
2. Fletes por cabotaje realizados por ex- tranjeros.....	452,5
3. Pasaje de argentinos transportados en buques extranjeros.....	24.089,5
4. Gastos de la Marina Mercante Argentina en el exterior.....	27.356,8
	<u>147.301,3</u>
TOTAL EGRESOS	<u>147.301,3</u>
DEFICIT	<u>28.000,4</u>

Así como es perfectamente compatible la existencia de un balance comercial deficitario con un balance de pagos favorable, también puede darse el caso de que un país tenga un balance naviero deficitario y, al mismo tiempo, su marina mercante haga una contribución neta efectiva muy favorable. De suerte tal que la marina mercante contribuya al balance de pagos de un país a través de su balance naviero. Analizando los rubros que componen la contribución de la marina mercante argentina al balance de pagos del país, a través de su balance naviero y teniendo presente su función de ahorrar y/o ganar divisas, tenemos:

a) Ahorro de divisas

- Fletes de las importaciones argentinas efectuadas en barcos argentinos.
- Pasajes percibidos por barcos argentinos en el transporte de residentes en la Argentina.

b) Ganancia de divisas

- Fletes de las exportaciones argentinas transportadas en barcos argentinos.
- Fletes ganados por los barcos argentinos en tráficos entre puertos de otros países.
- Pasajes percibidos por barcos argentinos en el transporte de No

residentes en la Argentina.

- Pasajes percibidos por barcos argentinos en tráfico entre puertos de otros países.

La suma de a) más b) nos da la contribución bruta de la marina mercante argentina al balance de pagos del país. Si a esto le restamos lo que la marina mercante argentina gasta en el exterior, tendremos entonces el aporte neto.

Contribución neta al balance de pagos en 1966 por parte
de la Marina Mercante Argentina

<u>AHORRO DE DIVISAS</u>	Dólares
- Fletes de importaciones	29.316,300
- Pasajes de residentes en la Argentina	<u>5.188.450</u>
	<u>34.504.750</u>
 <u>GANANCIA DE DIVISAS</u>	
- Fletes de las exportaciones.....	26.831.750
- Fletes entre puertos extranjeros	11.219.700
- Pasajes de NO residentes en la Argentina ...	1.954.900
- Pasajes entre puertos extranjeros	865.000
	<u>40.871.350</u>
 Total contribución bruta (ahorro más ganancia)	75.376.100
Gastos en el exterior de la marina mercante argentina.....	<u>27.356.800</u>
 CONTRIBUCION NETA DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA AL BALANCE DEL PAIS	<u><u>48.019.300</u></u>

Las cifras expuestas nos indican:

- A) Existencia de una contribución neta de la Marina Mercante Argentina al balance de pagos del país que en el año 1966, significaron más de 48 millones de dólares.

- B) Es más ganadora (54%) que ahorradora (46%) de divisas.
- C) Indica la necesidad de un régimen de promoción de cargas, poniendo especial énfasis en lo que a importaciones se refiere. Debe tenerse en cuenta que cada tonelada de carga importada en buque extranjero, le significa a la economía nacional una pérdida (por dejar de ahorrar) de 13,6 dólares de promedio aproximado.

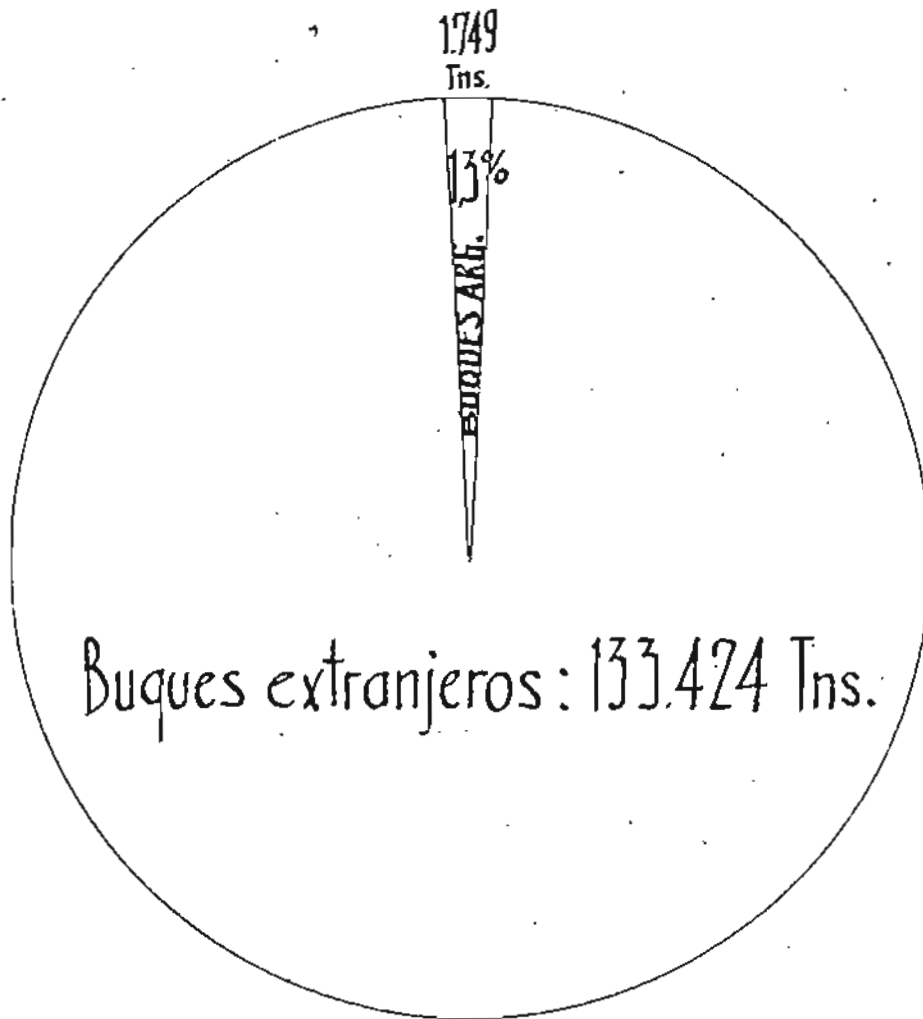
Cabe destacar que si la exportación se hace en buques extranjeros, la venta así efectuada es parcial pues se deja de vender el servicio de la bodega argentina, y en lo referente a la importación, éstas se recargan en el monto de los fletes que deben abonarse a barcos extranjeros que hacen el transporte, lo que significa, además, según se ha explicado, un egreso de divisas, que observando los cuadros siguientes adquieren considerable volumen. (ver cuadros agregados del 1 al 9).

Demostrado así, a través del balance naviero, la contribución neta de la marina mercante argentina al balance de pagos, se hace necesario entonces, si quiere mejorarse el mismo, encarar alguno o todos los siguientes medios de acción:

- 1º) Régimen adecuado que concrete en la realidad una efectiva promoción de cargas.
- 2º) Consolidar en el país una industria de reparaciones navales aprovechando la posición de terminal del puerto de Buenos Aires, que permitirá aumentar el punto 4 del capítulo "Ingresos" y disminuir el efecto del punto 4 del capítulo "Egresos".
- 3º) Renovar y aumentar nuestro potencial naviero no solamente en el rubro cargueros, sino también en barcos frigoríficos de gran versatilidad en cuanto a gama de temperaturas los propaneros y los "bulk-carriers" (granuleros) para el transporte de mineral de hierro, carbón y otros cargamentos a granel.

IMPORTACION

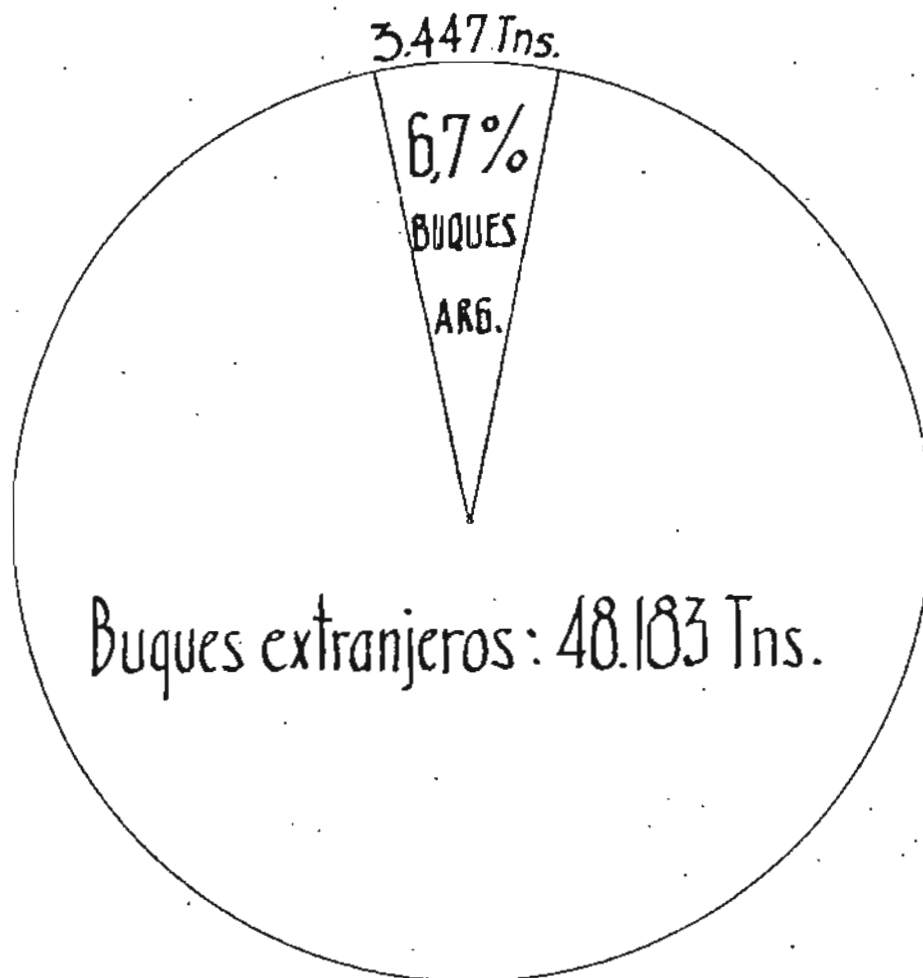
Papel para diarios



Total importado: 135.173 Tns.

IMPORTACION

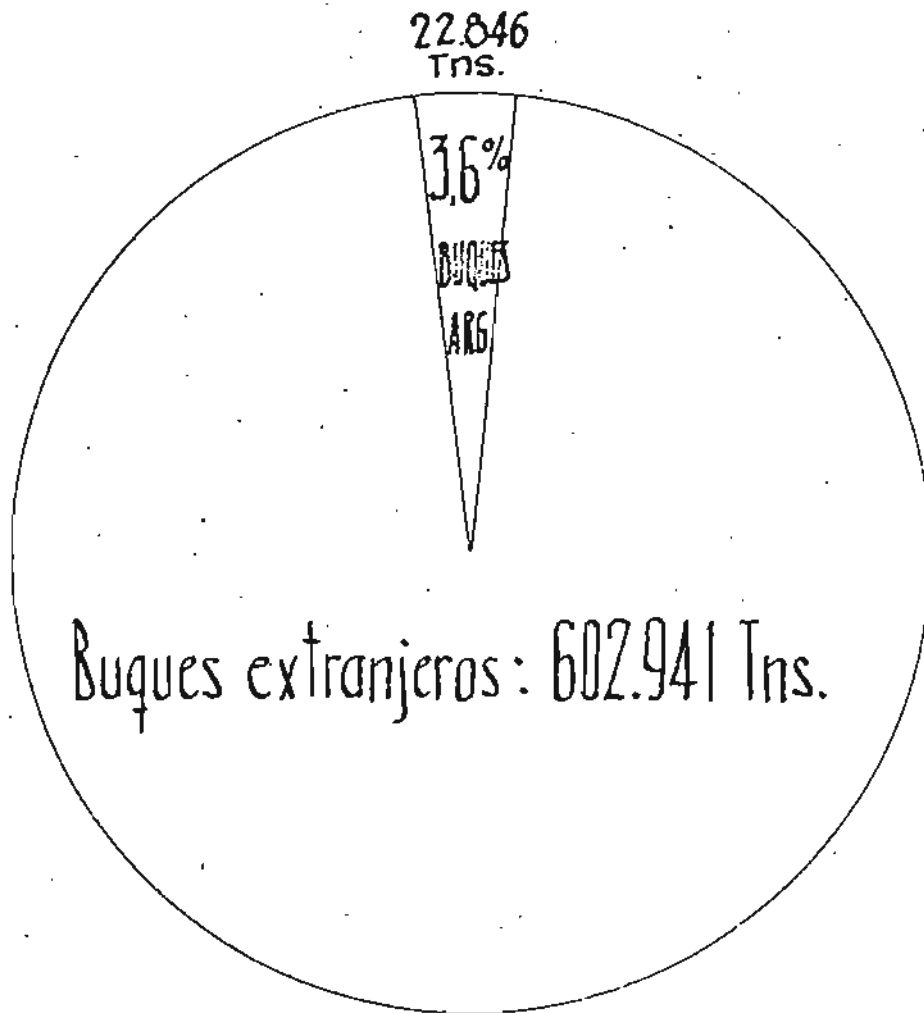
Gas Propano



Total importado: 51.630 Tns.

IMPORTACION

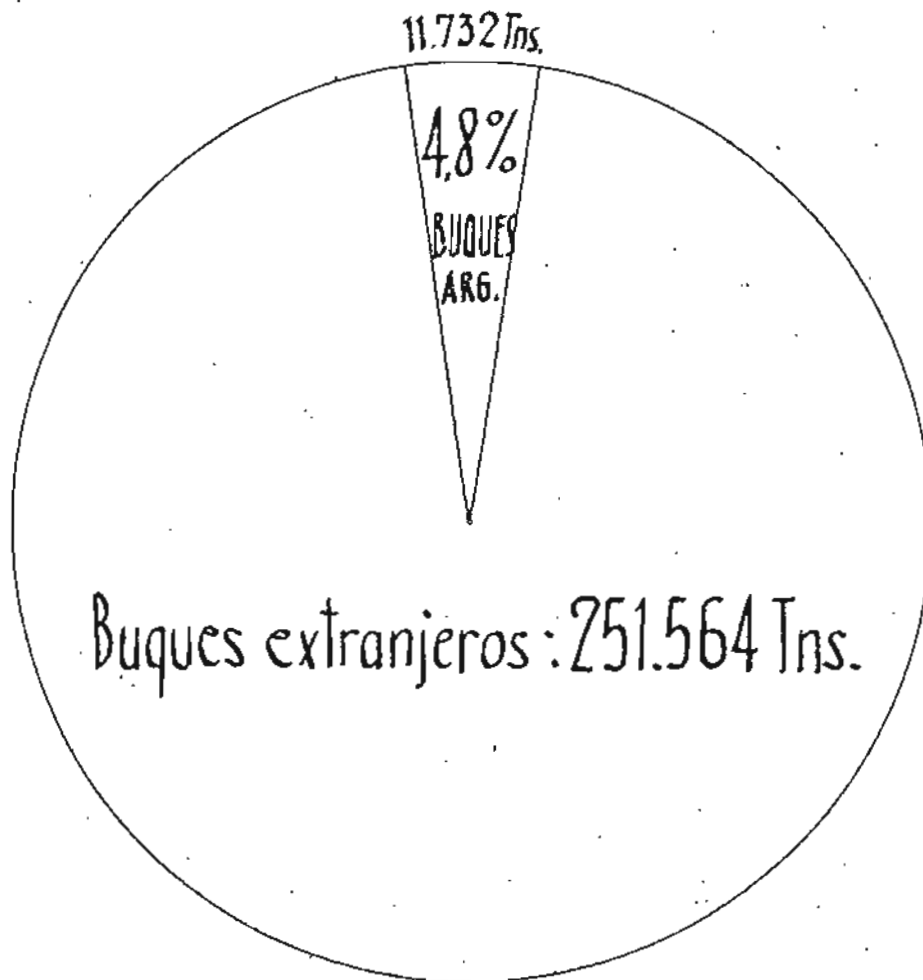
Carbón de Piedra



Total importado: 625.787 Tns.

EXPORTACION

Cueros



Total exportado : 263.296 Tns.

IMPORTACION

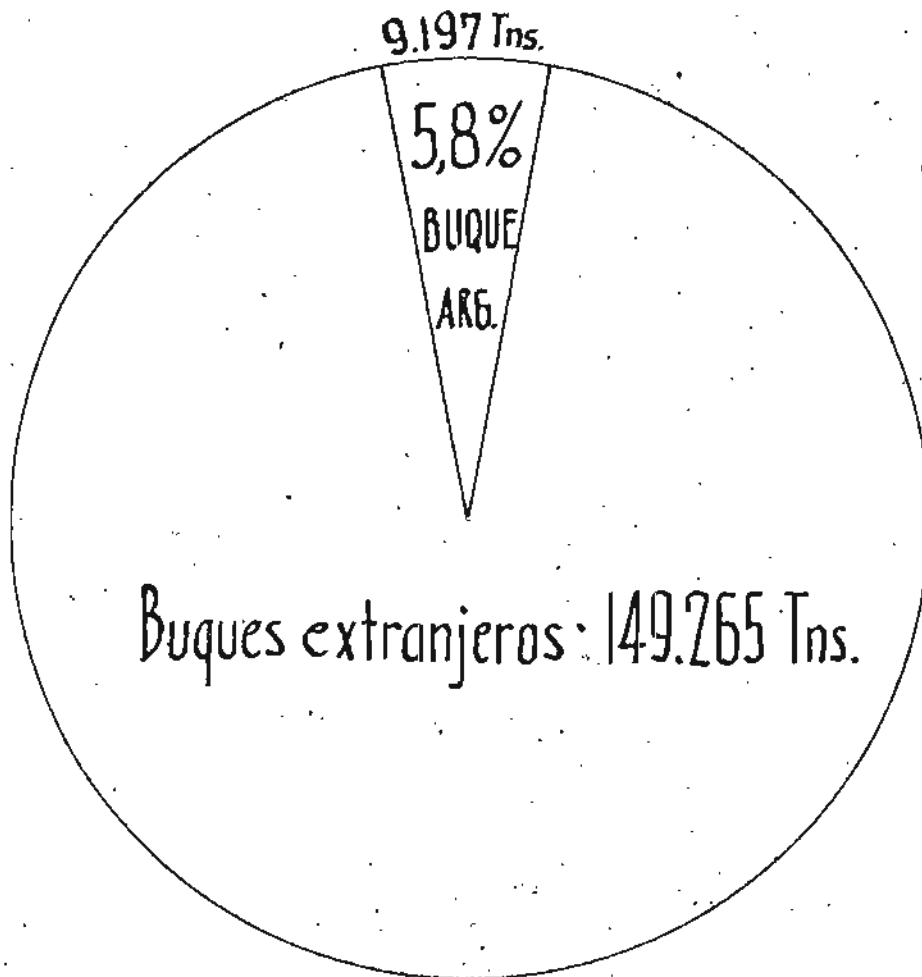
Minerales de Hierro

Buques extranjeros: 515.046 Tns.

Total Importado: 515.046 Tns.

EXPORTACION

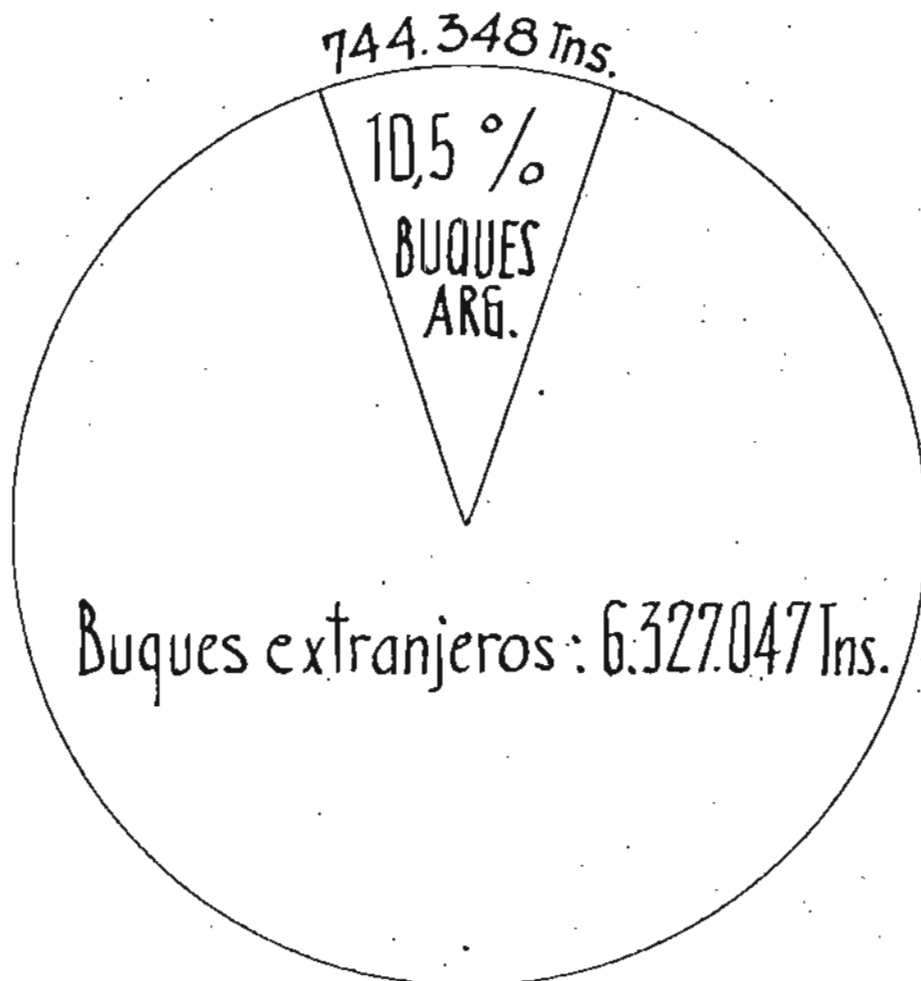
Lanas



Total exportado: 158.462 Tns.

EXPORTACION

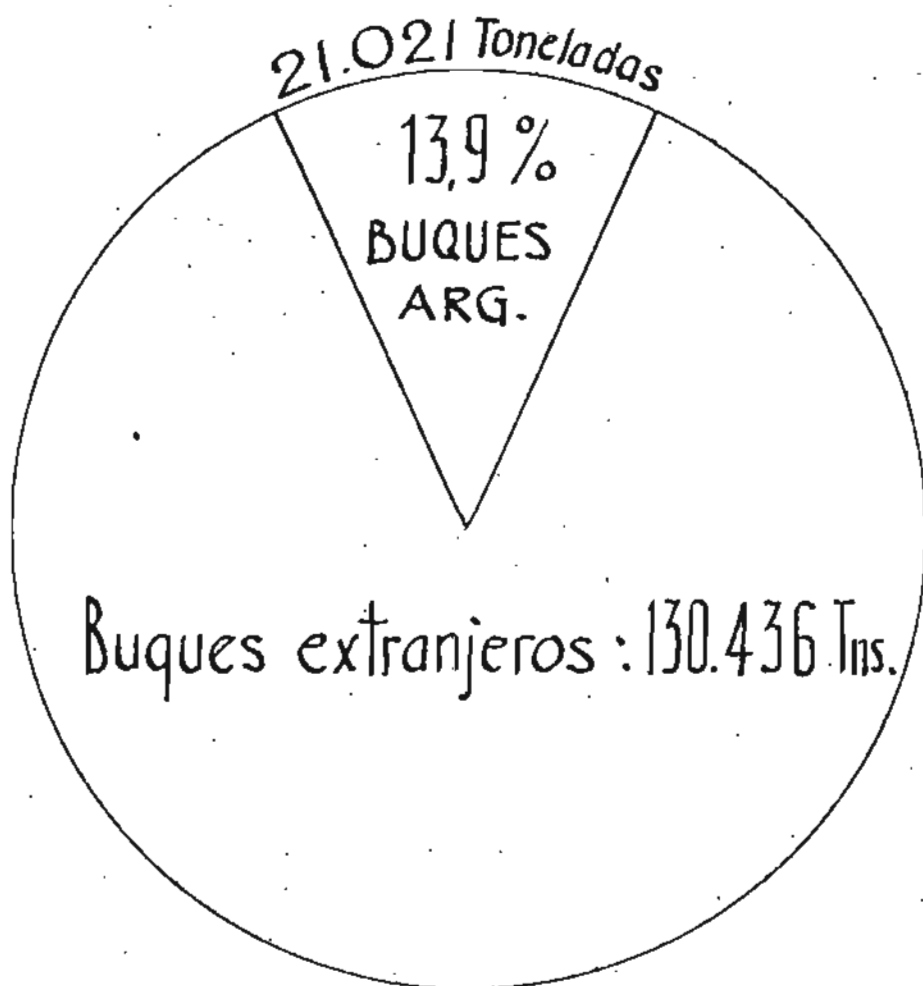
Cereales y Lino



Total exportado: 7.071.395 Tns.

EXPORTACION

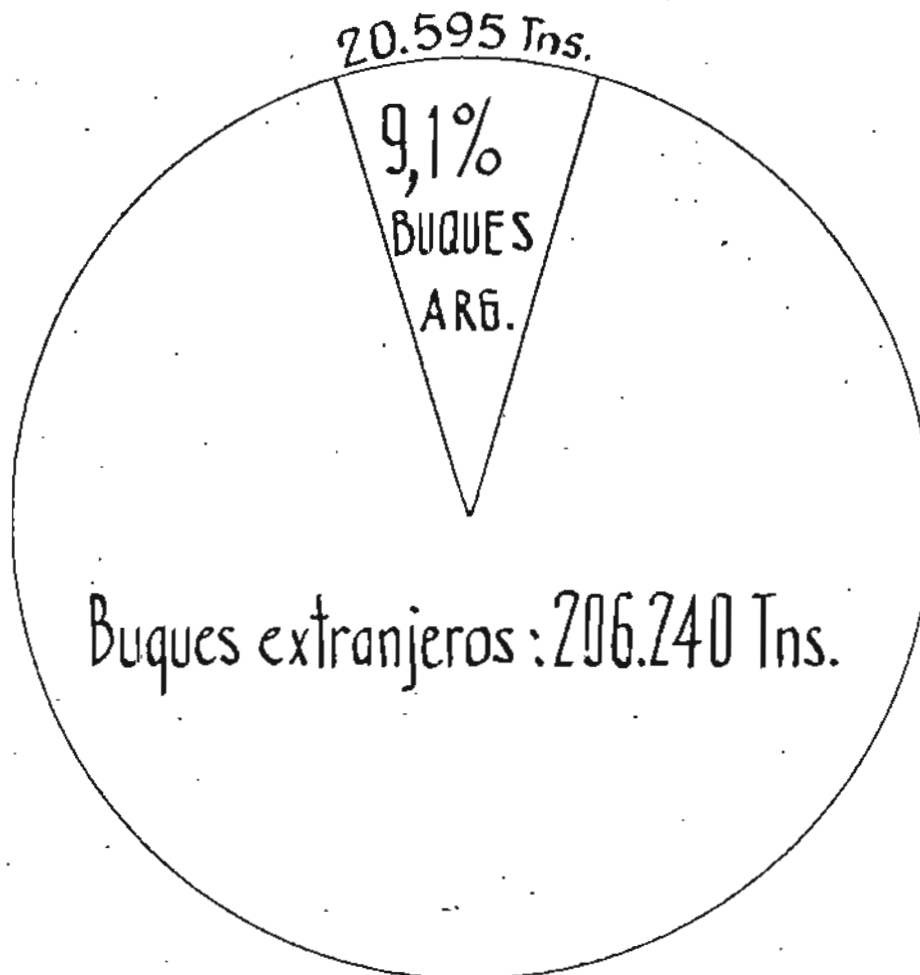
Carne vacuna congelada



Total exportado: 151.457 Tns.

EXPORTACION

Carne vacuna enfriada



Total exportado: 226.835 Tns.

El punto 3ro. requiere un análisis más detenido y cuidadoso.

La contribución neta de nuestra marina mercante al balance de pagos del país es de real significación: 48 millones de dólares en 1966. Pero si esa marina queremos renovarla para asegurar su eficiencia, si queremos aumentarla para lograr una mayor diversificación corremos el peligro de que aquella contribución, antes de llegar con su efecto favorable hasta el balance de pagos, se quede en el camino por el lado de los egresos (importaciones) del balance comercial.

¿En qué consiste ese peligro? En que los barcos necesarios se construyan en astilleros extranjeros y, entonces, resultaría que la contribución de nuestra marina mercante se haga en buena parte a favor del balance comercial de otros países.

Aquí radica el papel de enorme gravitación que tiene la posesión de una industria naval propia, eficiente y moderna, aparte de lo ya dicho sobre las reparaciones.

En muchos tráficos nuestros armadores tienen que trabajar bajo régimen de competencia. Y para ello deben estar en un nivel de paridad con las empresas rivales. Ahora bien, si en estos momentos los armadores argentinos, estatales o privados, decidieran hacer construir barcos en astilleros locales, no sólo los precios serían superiores a los de la media internacional, sino que carecerían de una adecuada financiación por parte de los astilleros, salvo que el armador se la tome "por su propia mano", o sea dilutando sus compromisos para con el astillero con las consecuencias que ello acarrearía. Tampoco funciona eficazmente el crédito naval siendo ambos aspectos motivo de un exhaustivo estudio en los capítulos IV y V del presente trabajo.

C) El desarrollo económico del país y la industria naval.

Es sabido que la construcción de barcos en el país representa compras en el extranjero de insumos que el país no produce.

Una investigación sobre los componentes que integran el costo de un buque, nos indica que el 35% del mismo está constituido por mano de obra. Este solo detalle lleva a reflexionar muy seriamente sobre las implicancias que tiene la construcción naval en un país.

Pero, asimismo, este análisis es parcial, pues deja de lado un aspecto de tanta o mayor importancia que el mencionado precedentemente. La industria naval es, según se ha dicho, factor acelerante en otras actividades conexas de las cuales se nutre para satisfacer requerimientos de uso no exclusivamente naval, por ejemplo: tuberías, cables, muebles, equipos eléctricos, etc., de uso ambivalente, civil y naval.

Actúa en igual forma que cuando se pone en marcha una plan de construcción de viviendas.

La construcción naval es una industria muy especial que no puede desenvolverse por la sola actividad privada o el esfuerzo individual.

Exige la formulación de una política naviera definida en sus propósitos, bien estructurada y con medios financieros que la respalden. Requiere la elaboración de un programa nacional de construcciones escalonadas en el tiempo; en esa forma la producción puede evolucionar favorablemente, reducir costos y alcanzar plazos de entrega razonables.

Del mismo modo la industria subsidiaria, al tener una demanda más constante y uniforme por parte de los astilleros, estará en condiciones de ofrecer materiales y equipos de mejor calidad y menor precio y en más corto tiempo.

Participación de la industria subsidiaria en la construcción naval.

La enumeración siguiente nos dará una idea sobre los porcentajes de participación de la industria en general en el aprovisionamiento de materiales y equipos para la industria naval:

<u>Metalurgia</u> : laminados de acero, piezas coladas de acero, fundición de hierro y otros metales no ferrosos, tubos de acero, hierro y otros metales, bulonería.....	34,80 %
<u>Construcciones mecánicas</u> : máquinas de propulsión, máquinas auxiliares, equipos y accesorios mecánicos, etc. ...	30,56 %
<u>Construcciones eléctricas</u> : generadores y motores eléctricos, cables, tableros, accesorios eléctricos	6,05 %
<u>Industrias químicas</u> : pinturas, productos de goma, linoleum, revestimientos, aislantes, amianto, vidrio, etc.	4,17 %
<u>Industria de la madera</u> : maderas en bruto y semielaborada, embarcaciones, ebanistería, etc.	12,05 %
<u>Sanitarios</u> : artefactos, calefacción, etc.	2,70 %
<u>Decoración</u> : objetos de arte, tapicería, etc.	3,63 %
<u>Artículos del hogar y textiles</u> : lencería, ropa de cama, platería, cristalería, etc.	4,78 %
<u>Navegación y Comunicaciones</u> :	1,26 %
TOTAL	<u>100,00 %</u>

D) Los términos del intercambio y la industria naval.

El deterioro de los términos del intercambio ha perjudicado al país en su carácter de exportador de productos primarios.

Veamos en qué medida este punto se encuentra relacionado con la industria naval.

La flota mercante argentina ha tenido como fuente de obtención de buques a los astilleros extranjeros, en cuanto a construcciones navieras, y de rigen europeo en razón de sus costos más bajos. La mayor parte de aquellas compras se realizaron hace casi veinte años.

Estas unidades satisfacían los requerimientos de su época: velocidad 13 nudos, pobres elementos para el manipuleo de carga, instrumental mediocre, etc., comparados con los que hoy se ofrecen. Estos buques costaron "x" unidades de productos que el país exportó en su oportunidad.

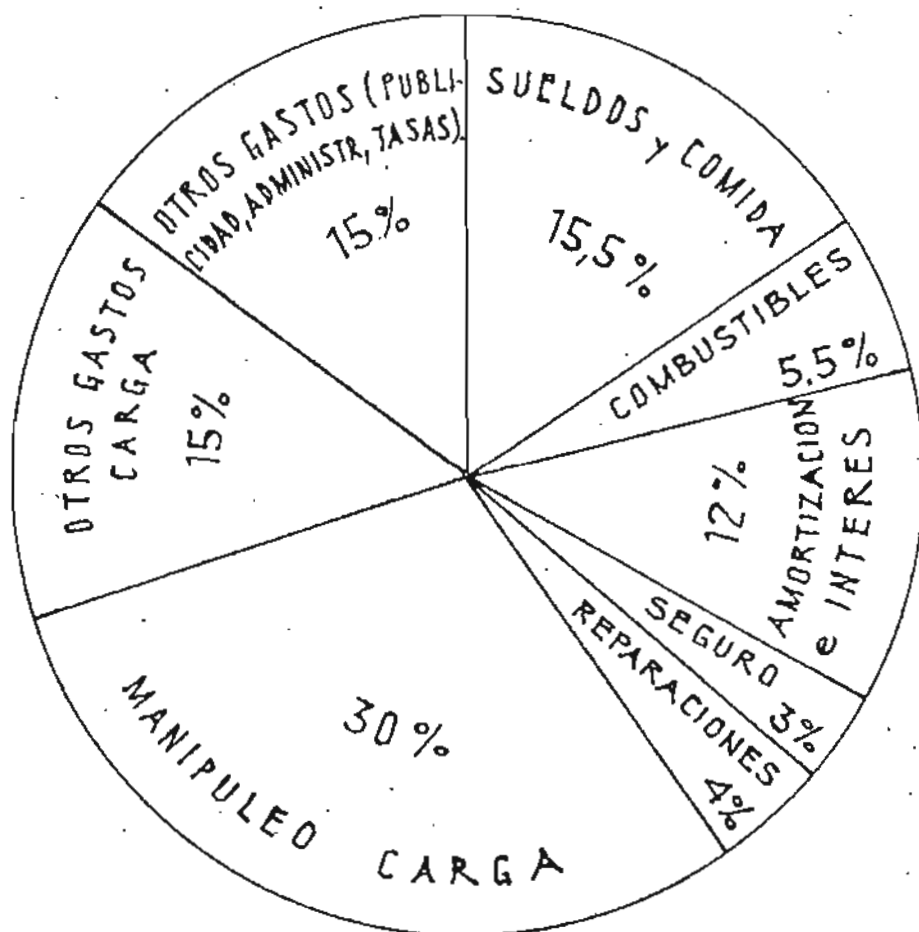
Hoy, si queremos reponer los barcos en la misma forma, estos tendrán que satisfacer los requerimientos que las operaciones comerciales actuales exigen, esto es, mayor velocidad, amplias bodegas frigoríficas, instrumental más complejo, etc. y para ello sería necesario exportar "x" más "n" unidades de mercancías y esto en razón de que nosotros siempre exportamos los mismos productos primarios: las mismas carnes, los mismos cueros, etc., mientras que si queremos mantener una flota mercante eficiente, que pueda permanecer en el mercado competitivo, necesitamos buques más veloces mejor equipados y, por consiguiente, más caros.

Es, pues, cada día mayor la inversión inicial que se requiere, tratando de anular así los otros factores que encarecen la actividad naviera, por ejemplo, los sueldos de la tripulación. (Ver cuadro siguiente).

Sólo construyendo los buques en el país podría amortiguarse, en gran medida, el impacto de ese "deterioro de los términos del intercambio".

Surge entonces, claramente, la necesidad de una industria naval propia, que involucre tanto la faz reparaciones como la muy importante de construcciones.

GASTOS DE EXPLOTACION DE UN BUQUE.



E) Mercado para la industria naval argentina.

Partiendo del concepto simplista de que para la formación de un mercado deben cumplirse las siguientes condiciones: a) existir demanda de un producto; b) existir oferta del mismo producto y, c) que las mismas concurren en tiempo, lugar y en condiciones económicas, podemos establecer:

a) Demanda de los productos de la industria naval.

Una investigación acerca de necesidades insatisfechas permite asegurar en forma fehaciente (ver cuadros siguientes):

I) Que independientemente de una política de captación de tráfico, la misma hace necesario contar a la brevedad con tipos de buques nuevos dotados de mecanismos modernos;

II) La antigüedad promedio de nuestro tonelaje llega a la elevada cifra de 19,3 años;

III) Existen más de 20% del total, que ha alcanzado o sobrepasado los 25 años de vida útil.

IV) Existe un 29,3% del total que está constituido por unidades realizadas en astilleros de los Estados Unidos durante la segunda Guerra Mundial.

Estos buques, tipo "Victory" y "Liberty", por sus características de construcción y la finalidad que motivó su fabricación en serie, tienen un plazo inferior de vida útil con relación a los cargueros comunes. Deben ser renovados de inmediato, pues su costo de mantenimiento y conservación se hace cada día más agudo y los coloca fuera del mercado competitivo de fletes.

V) Necesidad de contar a la brevedad con tipos de buques de los que la actual marina mercante carece o posee un reducido número y que imposibilita el ahorro de divisas, a través de fletes no abonados tales como, buques propa-neros, graneleros, mineraleros (hierro, carbón,), etc.

b) Oferta de productos de la industria naval.

La característica primordial de la industria naval es que

su oferta se produce en función de una demanda inmediata, esto es, se trabaja en base a un pedido; en virtud de ello, se considera adecuado analizar, este punto en relación a la capacidad de la industria naval argentina.

Barcos mercantes argentinos existentes al 1/1/67, por armadores

Armadores	Unidades	TRB	TPB	Edad Promedio (años)
<u>Estatales:</u>				
ELMA.....	46	334.621	404.226	16,2
YPF	26	213.606	304.290	20,8
EFFDEA	19	42.891	17.943	10,0
Secretaría Marina	11	41.388	45.661	19,4
EFEA	6	12.459	8.180	35,7
YCF.....	2	6.691	7.800	23,0
Parcial estatales	110	651.656	788.100	17,9
<u>Privados:</u>				
Petromar	10	74.763	112.164	16,8
Estrella Marítima	10	71.381	105.145	15,9
La Naviera.....	11	52.978	76.403	27,4
Gotaas Larsen....	2	21.970	31.560	22,5
Astramar	2	19.849	29.945	17,1
Navemar	6	18.391	26.167	29,2
Cia. Argentina de Pesca	2	14.600	19.920	21,0
Cía.Gral.de Combustibles	1	13.247	18.729	39,0
Arisona	1	8.247	12.290	19,0
Cía. Argentina Nav.de Ultramar.	1	7.261	10.980	24,0
José Peisci	3	651	7.547	31,8

El Plata.....	2	5.321	9.128	33,8
Cormorán	2	4.244	6.224	15,0
Pacífico Argentina	1	3.917	4.520	23,0
Marifran	1	3.799	6.020	22,0
Del Bene	1	3.582	5.170	25,0
Sasso y Cía.	1	3.491	4.950	23,0
Maruza	1	3.355	4.820	23,0
Naviera Buenos Ae.	1	3.350	4.370	25,0
Bottachi	1	3.300	5.010	24,0
Houder	2	2.688	1.160	8,0
Constante Fassardi	1	2.224	2.250	32,0
Río Luján	1	2.180	3.215	39,0
Cía.Naviera del Li				
toral	1	2.000	2.500	23,0
Ríofrío	1	1.440	900	53,0
Sudatiántica	1	1.329	1.625	23,0
Establecimiento				
Bovril	1	1.264	650	7,0
Transfrío	1	1.143	600	56,0
Fluvial del Sud ..	1	1.098	1.000	44,0
Silos Areneros Bs.				
Aires.....	1	1.006	1.385	2,0
Total privados ...	71	359.069	516.347	21,8
TOTALES	181	1.010.725	1.304.447	19,3

Epocas de construcción de los barcos mercantes argentinosexistentes al 1/1/67

Epocas	Unidades	TRB	Por ciento
Hasta 1939	34	115.686	11,4
1940-45	55	291.508	28,8
1946-50	42	234.863	23,2
1951-55	22	227.330	22,5
1956-60	8	32.654	3,2
1961-65	18	96.283	9,5
1966	2	12.401	1,4
TOTALES	181	1.010.725	100,0

Países donde han sido construidos los barcos mercantes argentinos
existentes al 1/1/67.

Países	Unidades	TRB	Por ciento
Estados Unidos	58	296.060	29,3
Gran Bretaña	40	250.698	24,8
Holanda	9	76.748	7,6
Italia	20	73.112	7,0
Suecia	7	68.882	6,8
Alemania	6	51.176	5,1
Yugoeslavia	6	50.900	5,0
Argentina	14	34.931	3,4
España	6	32.691	3,2
Canadá	5	26.093	2,6
Francia	3	19.586	1,9
Bélgica	1	17.442	1,7
Dinamarca	4	9.162	0,9
Finlandia	1	2.144	0,2
Uruguay	1	1.100	0,1
TOTALES	181	1.010.725	100,0

La marina mercante argentina por tip

	Unidad	TRB	TPB	Capaci	
				A granel	Fri ríf
Buques Tanques	57	426.821	615.879	1.575,5	
Cargueros	44	178.286	231.921	12.185,7	1.0
Victory, Liberty y similares	17	128.592	182.970	8.897,7	
Pasajeros	15	112.628	69.241	1.904,5	1.1
CIMAVI, LST, y similar	23	78.705	107.150	3.477,8	
Frigoríficos	11	24.348	21.166	19,0	1.2
Graneleros	2	21.970	31.560	1.274,9	
Buques Tanques T-2	2	21.212	33.302	33,4	
Transbordadores	8	16.059	8.873	--	
Areneros	2	2.104	2.385	58,3	
T O T A L E S	181	1.010.725	1.304.447	29.426,8	3.46
				47,0 %	5,6

os de barcos al 1/1/67

Carga (en miles de p ³)				Pasa- jeros	Tripu- lantes	Edad promedio (años)	% s/TRB
go- lica	Aceite vegetal	Combust. líquido	Total				
15,4	--	27.091,8	28.682,7	388	2.395	20,0	42,2
62,7	732,9	--	13.981,3	216	1.640	14,7	17,6
--	22,3	--	8.920,0	--	774	28,2	12,7
35,4	196,8	--	3.236,7	5.377	1.568	13,7	11,1
19,6	--	--	3.497,4	30	744	23,2	7,8
80,1	--	5,6	1.254,7	48	374	22,4	2,4
--	--	126,4	1.401,3	--	88	22,5	2,2
--	--	1.585,3	1.618,7	--	89	23,5	2,1
--	--	--	--	1.204	361	30,5	1,7
--	--	--	58,3	--	32	23,9	0,2
3,2	952,0	28.809,1	62.651,1	7.263	8.065	19,3	100,0
%	1,4 %	46,0 %	100,0 %				

RESUMEN

Tipo	Unidades	TRB	Por ciento
Buques tanques	59	448.033	44,3
Buques carga seca	99	434.005	42,9
Buques de pasajeros	23	128.687	12,8
<hr/>			
TOTALES	181	1.010.725	100,0

Desde ya se admite la imposibilidad de que la industria nacional instalada satisfaga en su totalidad los requerimientos inmediatos de la flota mercante.

El siguiente cuadro demuestra lo expresado:

P A I S	Capacidad de construcción por año. T.R.B.	Flota propia T.R.B.	Años necesarios para una renovación total.
Japón	2.500.000	7.900.000	3,2
Inglaterra	1.600.000	21.500.000	13,2
Alemania Occ.	1.500.000	4.800.000	3,2
Suecia	900.000	4.000.000	4,4
Holanda	650.000	4.900.000	7,5
Francia	600.000	5.100.000	8,5
Italia	550.000	5.300.000	9,6
Noruega	500.000	12.000.000	24,0
Argentina	70.000	1.010.725	14,4

c) Condiciones económicas de satisfacer la demanda:

La industria naval no puede ser tratada con un criterio económico puro pues otro factor, el político, hace irreal su consideración aislada. No obstante se admite que el costo de la construcción naval en la Argentina es superior en un 30% , aproximadamente, al costo de construcción en astilleros extranjeros (excepto Japón, cuyo costo es el más bajo del mundo y con relación al cual el porcentaje es mayor).

La mención de este porcentaje impresiona como un costo de masiado alto que debe pagar la nación por tener una industria naval. Pero la realidad es otra, por dos razones fundamentales y que son:

I) Subsidios

Casi todos los países constructores de buques subsidian, en mayor o en menor medida su industria naval, problema que se analizará en el Capítulo V.

II) Falta de una política coherente, racional y permanente en lo referente a la construcción de buques en el país y por sus astilleros instalados.

Los hechos pasados y actuales demuestran fehacientemente, lo absurdo de una política que ha impedido a los astilleros nacionales poder reducir sus costos por falta de una producción continua y con largos períodos de alto porcentaje de capacidad ociosa. Actualmente el ASTILLERO RIO SANTIAGO, el más grande del país, tiene una capacidad ociosa de casi el 70%.

Capacidad de la industria naval.

1) Capacidad instalada.

Existe en el país, según el cuadro anterior, una capacidad instalada de 70.000 Tn aproximadamente. Sin embargo este dato no es suficientemente ilustrativo, pues el mismo está limitado por su aptitud para encarar los diversos tipos de buques.

Como principio general puede afirmarse que la capacidad instalada permite la construcción de los buques que requiere la marina mercante.

Existen en el país unos 18 astilleros de los cuales 2 pueden construir buques para transportes marítimos y grandes buques fluviales; los demás han construido o pueden construir los buques de río, pesqueros y remolcadores que necesita el país.

Instalaciones principales:

a) Astillero Río Santiago.

El astillero posee tres gradas:

La Nº 1 de 210 m de largo permite construir petroleros de 50.000 TRB y cargueros de hasta 40.000 Tm.

La Nº 2 de 130 m de largo es apta para construir petroleros de hasta 13.000 Tm, cargueros de 10.000 Tm y embarcaciones fluviales de hasta 4.000 Tm y, finalmente

La Nº 3 de 80 m para cargueros de 5.000 Tm y embarcaciones fluviales de 2.500 Tm.

b) Astarsa.

Posee gradas y varaderos que le permiten hoy encarar la construcción de buques de hasta 10.000 TRB.

Ambos astilleros poseen todos los talleres paralelos necesarios para concretar las obras.

2) Mano de obra y capacidad técnica.

Las obras concluidas permiten afirmar sin duda alguna la existencia del necesario plantel directivo, ejecutivo, técnico y de obreros especializados para tal tipo de tareas.

Este capital humano ha sido formado después de largos años de labor y de cuantiosas inversiones que el país no pueda desperdiciar. Para su formación han concurrido desde la Universidad Argentina hasta la más humilde de las escuelas de aprendices operarios, que año tras año han volcado su esfuerzo para crear una verdadera industria naval.

3) Fuente de obtención de los materiales y mano de obra utilizados en la industria naval.

Los insumos necesarios tienen dos orígenes: nacional y extranjero.

Así para un carguero de 8.000 TRB se requiere para su construcción en la actualidad, los siguientes:

- a) Materiales importados: 2.000.000 de dólares (aprox.)
- b) Materiales nacionales: 500.000 de dólares (aprox.)
- c) Mano de obra nacional: 3.000.000 de dólares (aprox.)

Costo total: 5.500.000 de dólares (aprox.)

Para la construcción de un petrolero de 15.000 TRB considerado como el más apto para el tráfico entre Comodoro Rivadavia⁸ y la Plata se requieren:

a) Materiales importados:	1.500.000 de dólares
b) Materiales nacionales:	1.000.000 de dólares
c) Mano de obra:	3.000.000 de dólares
Costo total:	5.500.000 de dólares

Los materiales de origen extranjero pueden reducirse, en un plazo menor de cinco años a la suma de 1.000.000 de dólares, si se impulsa convenientemente la industria en general y la naval en particular.

Los principales rubros de importación en la actualidad están constituidos por:

- a) Máquinas principales y auxiliares;
- b) Máquinas de cubierta;
- c) Equipos radioeléctricos;
- d) Chapas y perfiles.

En un reciente contrato para la construcción de un petrolero en un astillero nacional (Astillero Río Santiago), la máquina principal será de origen nacional (motor Afme-Sulzer) construido en el país bajo licencia de la casa Sulzer, de Suiza, por lo cual se concreta en la realidad la construcción de grandes motores (4.000 C.V.) en la República Argentina y se elimina la necesidad de un insumo de origen extranjero, que tiene fuerte incidencia en el costo del buque.

La necesidad de barcos pesqueros de altura puede ser satisfecha por la industria naval instalada en una proporción no inferior al 90% , con insumos de origen nacional.

Las plantas propulsoras son satisfechas por la industria específica instalada en el país y con producción suficiente para cumplimentar tal requerimiento.

F) El Plan Nacional de Desarrollo y la Industria Naval

El 23 de agosto de 1961 por decreto Nº 7.296/61 fue creado el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE). En sus considerandos se expresa: "... que corresponde establecer las condiciones institucionales que aseguren la ordenación y concreción a largo plazo de la política económica; que a dichos efectos es necesario crear un organismo consultivo de alto nivel técnico, que asuma la responsabilidad principal en la coordinación y ejecución de los estudios requeridos, para la formulación orgánica de los programas de desarrollo nacional, así como en el asesoramiento para la acción de gobierno en este campo..."

A fines de 1964, luego de tres años de intensa tarea de organización, recopilación de informaciones, diagnóstico y programación de los objetivos y metas, fue presentado el "Plan Nacional de Desarrollo 1965 - 69", que poco después, a mediados de 1965, fue dado a conocer públicamente en su versión definitiva.

El Plan no es más que un programa de ordenamiento con el fin de incrementar al máximo el producto nacional en base a los recursos humanos, técnicos y financieros con que el país dispone, eliminando la desocupación, pero sin aumentar la deuda externa que es hoy uno de los principales estrangulamientos que traban el desarrollo nacional.

Vinculado estrechamente con este último punto, el transporte por agua y la industria naval juegan un importante papel al obtener fletes, propiciar la política de comercio exterior y reducir los gastos en divisas.

La República Argentina se encuentra hoy en una etapa del

desarrollo nacional en el que su industria comienza a alcanzar un alto grado de integración. Como consecuencia, disminuyen proporcionalmente las necesidades de productos manufacturados y aumentan las de materias primas. A su vez el país se encuentra capacitado para exportar una gama cada vez más grande de productos manufacturados. Al extenderse los mercados de exportación para estos productos denominados "no tradicionales", se crean economías de escala o sea mercado de "escala suficientemente grande como para que la gran producción reduzca los costos y solidifique a los factores productivos de reciente creación.

Pero penetrar en nuevos mercados es, en general, difícil pues debe competirse con países de larga tradición industrial, con gran experiencia y que, además, han sorteado ya las dificultades propias de la puesta en marcha de sus propias industrias.

Los armadores extranjeros que tan importante participación tienen en el transporte del comercio exterior argentino, no poseen otro interés que el que les produce los ingresos que cobran por fletes, que en general están ligados al valor de las mercaderías. En este caso, los fletes pueden ser un factor amortiguante de la expansión comercial.

Es también perjudicial la negativa de ciertos armadores a extender sus líneas cuando el volumen a transportar es reducido, en especial cuando se requieren bodegas especiales, por ejemplo, las frigoríficas. En este caso no solamente se ve perjudicada la política de comercio exterior en las exportaciones de productos no tradicionales, sino también en los tradicionales: productos de la agricultura y ganadería.

La industria naval, sostén básico de la marina mercante, dispone de astilleros capaces de construir naves de cualquier tipo que el país requiera: petroleros, mineraleros, naves de carga en general, dragas, todo tipo de naves fluviales, pesqueros, etc.

Crear esta industria no ha sido tarea sencilla, han debido invertirse grandes capitales y un muy numeroso personal que fue capacitado y entrenado, obligando al país a incurrir en elevados gastos. El cuadro (pág. 113) puede darnos una idea de ello.

Como ocurre en todos los astilleros del mundo, sus maquinarias y equipos, si bien están diseñados para producir barcos, también fabrican otros bienes de capital indispensables para la evolución del desarrollo nacional, especialmente para la industria química, petrolífera, ferroviaria, etc. La fuerte contracción en los pedidos de construcción de naves ha retardado la puesta en marcha de esta industria con la consiguiente repercusión en los costos, tanto en los barcos como en los demás bienes de capital.

Actualmente una nave de carga general del tipo de las licitadas por la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) cuesta en algunos países extranjeros en donde su propia producción está protegida, alrededor de 5,5 millones de dólares; la misma nave construída en el país 6,5 millones de dólares, pero con un gasto en divisas que sólo 1,5 millones de dólares, debido principalmente a la importación de productos tales como chapa naval, que aún hoy no produce la Argentina.

La reducción de los gastos en divisas, las posibilidades de dar ocupación a 7.000 obreros argentinos y el efecto multiplicador, ya que se ha mencionado, de esta industria sobre las demás, son argumentos que han decidido la preferencia por la construcción en el país, además de razones de defensa nacional y otras.

Es interesante realizar un pequeño cálculo, muy ilustrativo por cierto, sobre el porvenir que le espera a la flota mercante argentina si no se adopta medidas urgentes para resolverlo.

Teniendo una flota de 1.000.000 Tm de naves, aproximadamente

INVERSION EN ASTILLEROS Y TALLERES NAVALES

A PRECIOS CONSTANTES DEL AÑO 1960

(en millones de m\$n)

	1954	1955	1956	1957	1958	1959
<u>INVERSION BRUTA</u>						
<u>INTERNA FIJA</u>	132.412,4	146.512,5	154.122,6	173.274,6	175,642,3	159,577,7
a) SECTOR PRIVADO	95.450,2	114.916,4	126,526,4	142,342,3	128,626,4	123.755,0
b) GOBIERNO GRAL. Y SUS EMPRESAS	36.954,2	31.596,1	27.596,2	30.932,3	46.015,9	35.821,9
<u>INVERSION NACIONAL</u>						
<u>EN ASTILLEROS Y TA-</u>	1.081,0	1.183,5	1.285,4	1.387,6	1.420,7	1.412,9
<u>LLERES NAVALES</u>						
a) NUEVOS BIENES	189,6	212,6	234,9	258,7	272,2	274,2
b) REPARACIONES	891,4	970,9	1.050,5	1.120,9	1.148,5	1.138,7
<u>INVERSION IMPORTADA</u>						
<u>EN MATERIAL PARA LA</u>	893,5	119,0	2.145,8	298,9	253,9	297,8
<u>FLOTA MERCANTE (1)</u>						

(1) Comprende los siguientes rubros:

Calderas para Buques.

Buques Armados o Desarmados hasta 6 Toneladas.

Buques Armados o Desarmados de más de 6 Toneladas.

1959	1960	1961	1962	1963
7,577,7	220.931,5	250.295,7	234.770,9	199.677,2
.755,0	168.459,9	195.483,3	190,499,2	149.507,5
.821,9	52.471,6	54.812,4	44.271,7	50.089,7
.412,9	1.518,0	1.580,8	1.564,4	1.228,1
274,2	293,6	307,4	291,0	237,5
.138,7	1.224,4	1.273,4	1.213,4	990,5
297,8	549,5	1.995,2	1.833,0	2.129,9

te con 20 años de vida promedio y estimada la vida útil en 20 años, resultaría que anualmente deberían reemplazarse alrededor de 50.000 Tm. para mantener el porte anual existente, sin poder siquiera reducir la vida promedio.

Es cierto que una nave moderna puede con el mismo porte que una antigua realizar una tarea más eficiente, pero considerando que actualmente el 30% de la marina mercante argentina está constituida por buques rezagos de guerra, que en cuatro a cinco años terminarán, indefectiblemente, su vida útil quedando totalmente obsoletos, nos encontramos que el aporte de la industria naval tendría que superar a partir de hoy las 50.000 toneladas anuales que es la cifra mínima prevista.

Pero ocurre, además, que el movimiento de cabotaje necesita un número creciente de naves, pues no solamente deberán reemplazarse petroleros y cargueros, sino que deberán construirse un número creciente de naves carboneras y mineraleras para satisfacer los requerimientos de Río Turbio y, en un futuro cercano, para transportar los productos de Sierra Grande.

En el citado documento, que según se ha dicho contiene provisiones para el período 1965/69, dedica el capítulo III a los "Programas de Desarrollo Sectorial". Dentro del mismo, en el punto 2 ("Industria Manufacturera y Minería"), bajo el título "Apoyo al equipamiento infraestructural", se expresa:

"Son conocidas las necesidades urgentes de reposición y/o ampliación del parque de equipos de las empresas -en su mayor parte públicas- que atienden los servicios de Transportes y Energía."

"Afortunadamente, esas exigencias se encuentran frente a una industria argentina con amplia capacidad de oferta."

"Ya ha sido señalado como se ha producido durante el último lustro la instalación de nuevas empresas y el equipamiento de las ya existentes para la fabricación de equipos pesados de transporte y energía."

"Ya se ha indicado también, como por diversas causas - financiamiento, indefinición de la política de compras, ingeniería de proyectos, etc.- gran parte de las adquisiciones del Estado se han derivado hacia el exterior, presentando simultáneamente la industria una capacidad ociosa de gran magnitud."

"Para abastecer las necesidades de los distintos medios de transporte se han previsto planes de fabricación entre los que se destacan los correspondientes a buques, material ferroviario y camiones pesados."

"Es interesante señalar que el propio impulso de un plan sostenido de fabricación llevará a un aumento de la capacidad de producción, como lógica consecuencia de la mayor experiencia adquirida en el trabajo de los astilleros y de una mejor programación de los abastecimientos nacionales e importados. Así, el plan de buques de gran tonelaje, y que se hará en las tres gradas de esa magnitud disponibles permitirá llegar a las siguientes entregas anuales":

1965	8.000 toneladas
1966	16.000 "
1967	36.000 "
1968	50.000 "
1969	70.000 "

Esta capacidad de entrega se basa en el análisis de un correcto aprovechamiento de la industria naval, evitando que gradas de tamaño mayor se destinen a la construcción de naves menores. No debe olvidarse que en este período (1965-69) se entregan dos car-

gueros de 8.250 TPB y tres petroleros de 19.600 TPB cada uno, en construcción o ~~construidos~~ en el extranjero y ordenados antes del período del Plan, pero cuyo aporte poco modificará la actual situación.

Como consecuencia de lo dicho anteriormente, aún poniendo en marcha la industria naval, al máximo posible a partir de hoy, no se podrá satisfacer la totalidad de los requerimientos e, indefectiblemente, una vez satisfechas las necesidades de cabotaje, la participación de la bandera argentina en el comercio exterior disminuirá considerablemente.

Ante esta situación, el Consejo Nacional de Desarrollo, consideró de primera prioridad no perder la posición de la marina mercante en el tráfico internacional, (que se ve amenazada), poniendo en marcha la industria naval y construyendo las naves que más urgentemente se requieran.

De acuerdo con astilleros y armadores, CONADE decidió que las naves de carga general tendrían primera prioridad. Quizás hasta hoy se ha hablado más de lo eficientemente realizado sobre la relación Comercio Exterior - Flota Mercante; sin embargo, en este caso, consustanciados del papel que podrían jugar los barcos en la política exterior argentina hubo acuerdo de mantener y mejorar la línea Estados Unidos Este y Golfo, con bodegas adecuadas, frigoríficas, para aceites y cargas en general, con naves que ofrezcan velocidad y frecuencia tales que estimulen el tráfico y orienten a los cargadores para el empleo de naves de bandera argentina.

Inmediatamente en orden de prioridad, se deberían encontrar las naves para el transporte a granel de carbón, mineral de hierro y cereales, tanto en los tráfico de comercio exterior, como los específicos de cabotaje, además de naves frigoríficas, para el transporte de gas, cargueros para cabotaje mayor y petroleros.

Por otra parte este ritmo continuado de labor en los astilleros nacionales tendrá otras consecuencias de suma importancia para la economía del país:

- Reducción de los insumos importados en un porcentaje por lo menos inferior a la mitad del nivel inicial.
- Disminución de los costos, como resultado de incremento de eficiencia a que se hizo mención.

Los buques a ser construidos en el período del Plan son:

- 11 cargueros (de los cuales 6 son de 8.700 TPB) serán para ELMA;
- 3 carboneros para YCF.
- 2 petroleros para YPF, uno de 10.000 TPB, y otro de 20.000 TPB
- 6 dragas (3 a concluir; 2 de 1.500 m³ y una de grampas).
- Embarcaciones menores (pesqueros, balizadores, barcos para estudios, remolcadores, areneros, etc.).

En el punto 3 del capítulo III (Energía), subcápite "Combustibles líquidos", inciso d), se expresa: "Incorporación de buques, tanto en la flota de YPF como en la privada, con el fin de cubrir las necesidades de reposición y el incremento de tráfico que se producirá en el período". Y en el subcápite "carbón mineral" se dice en el inciso 5: "Construcción en astilleros nacionales de buques que acrecienten la capacidad de transporte actual verdadero "cuello de botella" que impediría asegurar la colocación en el mercado de las cantidades requeridas de acuerdo a las proyecciones (inversión: 1.286 millones en pesos del año 1960, sector público)"

En el punto 4 ("Transporte y comunicaciones"), subcápite "Transporte por agua", figuran los incisos III y IV, que expresan lo siguiente:

IV.) Sector fluvial: Excepto una nave de pasajeros actualmente en construcción en España, las restantes inversiones programadas deberán ser realizadas en astilleros argentinos los cuales estén perfectamente capacitados para lle

var a cabo la construcción de cualquier tipo de barco que nuestro sistema fluvial necesite.

En el sector estatal se incluye la construcción de once balsas y dos naves para el transporte automotor, destinadas a resolver la vinculación de los sistemas fluvial y carretero, por un monto de 348 millones de pesos.

Se prevé invertir para la reparación general del sistema de barcasas por empuje y de remolcadores 91 millón de pesos, además de la construcción de nuevas barcasas y remolcadores de poco calado, para el tráfico con el río Paraguay, por un monto de 384 millones de pesos. Con la compra de otras naves y equipos programados, se logrará obtener la prestación de un servicio técnicamente eficiente y económico, que estimule este tipo de transporte.

Con los mismos fines, para el sector privado, se ha hecho una previsión de necesidades mínimas para la construcción de distintos tipos de embarcaciones, por un monto de 226 millones de pesos (de 1960) anuales. Se prevén, además, inversiones para nuevos barcos areneros o para remodelación de los existentes, por valor de 38 millones de pesos (de 1960) por año).

En el sector Industria y Minería - Siderurgia - se ha previsto un monto de 403 millones de pesos de 1960 en los cinco primeros años, a partir de la iniciación de la nueva planta de Villa Constitución.

En el sector de Energía y Combustible se ha previsto, en flota estatal y privada, 1.024 millones de pesos de 1960 para inversiones en barcos destinados al transporte de petróleo y derivados.

IV) Sector marítimo: Para carga seca en el sector estatal ELMA, se incluyen inversiones para buques actualmen-

te en construcción: dos, de ocho mil doscientos cincuenta TPB en España, con un monto de 746 millones de pesos de 1960, y dos en el astillero estatal de Río Santiago de 8.000 y 8.250 TPB, con una inversión de 1.112 millones de pesos de 1960, para su conclusión.

Para lograr los objetivos, se proyecta como mínimo la construcción completa de nueve naves cargueras de 8.700 TPB, e iniciar la construcción de otras, todo ello por un valor de 4.491 millones de pesos.

Deberá continuarse con la política de transformar transatlánticos adoptando la clase única de pasajeros y logrando en los mismos una mejor distribución de bodegas, en especial para carga enfriada. Para este rubro se considera un monto de 269 millones de pesos de 1960.

Para ELMA se proyecta en total una inversión en el período de 6.618 de pesos de 1960.

En el sector privado se prevé la incorporación de 100.000 TPB para buques de carga general, con una inversión de 2.890 millones de pesos de 1960, y de 45.000 TPB en buques mineraleros, con una inversión de 1.191 millones de pesos de 1960.

Estas incorporaciones en el sector privado, junto con las proyectadas en el sector estatal, incluso la flota petrolera, permitirán cumplir con el objetivo fijado de aumentar la participación de la marina mercante argentina con el comercio exterior y servir, en buenas condiciones y en forma creciente, al tráfico con el litoral marítimo argentino.

Las inversiones correspondientes al sector Energía y Combustibles para tres barcos carboneros y nueve petroleros, se incluyen en dichos sectores y representan un monto de 2.658 millones de pesos de 1960.

En el cuadro Nº 4-17* se hace el desarrollo de las inversiones en el sector "transporte por agua", en millones de pesos del año 1960 . Se separa aquí lo que corresponde a los subsectores "flota fluvial" y "flota marítima".

Conceptos	1965	1966	1967	19688	1969	Totales
C. Flota fluvial						
<u>Estatal</u>						
Equipos y obras:						
En construcción	565	127	61	31	26	810
En proyecto	194	275	162	174	155	960
Parcial estatal	759	402	223	205	181	1.770
<u>Privado</u>						
Flota arenera	72	72	72	72	72	360
Barcos de carga	154	153	154	153	154	768
Renovación motores, equipos	38	39	38	39	38	192
Parcial privado	264	264	264	264	264	1.320
Sub-total flota fluvial	1023	666	487	469	445	3.090
D. Flota Marítima						
<u>Estatal</u>						
En construcción	1571	287	-	-	-	1.858
En proyecto	500	931	1061	1000	1267	4.760
Parcial estatal	2071	1219	1061	1000	1267	6.618
<u>Privada</u>						
En proyecto carga general	578	578	578	578	578	2.890
En proyecto mineraleros	-	-	397	397	397	1.191
Parcial privado	578	578	975	975	975	4.081
Sub-total flota marítima	2649	1797	2036	1975	2242	10.699

* Corresponde al "Plan Nacional de Desarrollo 1965-1969".

Sector Energía
Flota estatal

Naves en construcción	375	133	-	-	-	508
Naves en proyecto	367	589	538	482	276	2.252
Parcial estatal	742	722	538	482	276	2.760

Flota privada

Naves en proyecto	248	248	248	248	248	1.240
-------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------

Sector Siderurgia**Flota privada**

Naves en proyecto	-	-	200	103	100	403
-------------------	---	---	-----	-----	-----	-----

En el "Informe sobre el Plan en Transporte por Agua", también confeccionado en el seno del CONADE y que sirvió para la confección del Plan Nacional de Desarrollo ya citado, se calculó la flota requerida en base a las condiciones de operación de naves, puertos, y vías navegables actuales y previstas para los próximos años.

De 10.973.500 Tm totales transportadas en 1964 se proyecta alcanzar 13.563.000 Tm. en 1969; por supuesto el petróleo ocupará su habitual posición dominante en este tráfico (9.256.640 Tm en 1964 y 9.807.000 Tm en 1969); el carbón de Río Turbio registrará un importante incremento pues de las 236.650 Tm se llegará, si se cumplen las previsiones del Plan, en 1969 a 1.000.000 de Tm.

Para cumplir con estos requisitos la flota de cabotaje deberá alcanzar un porte total de 758.519 Tm (ver cuadro). Debe destacarse que un número no despreciable de naves deberán ser radiadas en el período del Plan (1965-69). En base a un estudio del estado y condiciones de navegación de cada unidad de la flota se llegó a la conclusión que en este período deberán ser radiadas naves marítimas de cabotaje, por un total de 213.054 TPB, por lo

que para llegar al tonelaje previsto en 1969 deberán ser incorporadas 266 mil Tm de naves. El detalle de las naves a construir y en construcción figuran en el cuadro respectivo.

Otras de las previsiones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo consistía en orientar los recursos técnicos y financieros para permitir la construcción en el país de un carbonero de 7.900 Tm (próximo a adjudicarse), así como del primero de los dos de 17.000 Tm cuya construcción comenzará en breve.

La industria naval argentina podrá acercarse a la deseada reactivación de ese extraordinario capital físico y humano hoy casi inactivo, si se cumplen las previsiones expuestas.

En el caso del comercio exterior, la flota existente dedicada a este tráfico, era al 1º de enero de 1965 de 622.158 TPB. Para proyectar su dimensionamiento futuro se procedió a idear la flota de acuerdo a la capacidad técnica y financiera del país, a objetivos mencionados anteriormente y a objetivos correspondientes a la política de transportes en comercio exterior, enunciados en el Plan Nacional de Desarrollo en el Apartado 3 del capítulo 12, titulado "Política comercial en los transportes internacionales", cuyo texto dice:

"La flota estatal argentina deberá mantener y promover las actuales líneas de carga general, pasajeros, carga refrigerada, aceites, etc., al Reino Unido, Norte de Europa y Mediterráneo, Estados Unidos Este y Golfo, prolongando la línea Pacífico y considerando la posibilidad de crear una línea al Lejano Oriente."

"La flota privada debe mantener y desarrollar el tráfico con el Brasil, tratando de incrementar bajo la acción de ALAMAR el comercio con los países de la ALALC en combinación con la flota estatal".

"Es necesario mantener líneas marítimas de fomento para facilitar la gestión comercial dentro de la ALALC , en especial tendientes a incrementar la exportación de rubros "no tradicionales".

"Asimismo deberá posibilitarse la creación de una flota mineralera argentina para efectuar los tráficos combinados de cereales, minerales y carbón, como consecuencia del crecimiento previsible del consumo de materias primas a granel nacionales e importados y de las ventajas de la comercialización de cereales con buques especiales de gran porte, en especial a países distantes. "

Se elaboraron tres planes de adquisición para comercio exterior, uno de mínima, otro de media y un tercero de máxima, estimándose además los volúmenes posibles a transportar e ingresos por fletes.

El plan mínimo postulaba la plena ocupación de la industria naval, sin más adquisiciones en el extranjero que las ya comprometidas. En este caso, la participación de la bandera argentina, de 15,5% en 1964 y 22% en 1963 quedaría reducida a 18,66 % en 1969.

El plan medio incorporaba al anterior un cierto número de naves a importar, para poder cumplir con los objetivos del tráfico; la participación entonces llegaría en 1969 al 24,21 % y finalmente con el plan de máxima, que llevaba implícito la adopción a mediano plazo de decisiones sobre el aumento de la capacidad de la industria naval, se llegaría a una participación en 1969 del 28,96%, con la incorporación de naves a construir en el extranjero.

En el citado informe fue adoptado, finalmente, el plan de media, en base a las posibilidades financieras del país y que comprende la incorporación de más de 235.000 de TPB de naves, tal co

mo figura en el cuadro respectivo. De éstas, cuatro ya se encontraban en construcción con anterioridad a 1965.

Flota argentina
Evolución de su porte total en TPB

Tráfico	Al 31/12/64	A radiar	A incrementar	Al 31/12/69
Cabotaje	704.973	213.054	266.600	758.519
Ultramar	622.158	190.000	235.950	668.108
TOTAL	1.327.131	403.054	502.550	1.426.627(*)

(*) Al 31 /12/ 66 el TRB asciende a 1.304.447 TPB.

Plan de naves marítimas a incorporar en el período
1965/1969

Destino y tipos de naves	Astillero	T.P.B.	
		Parcial	Total
<u>Cabotaje Estatal</u>			
Computados en el sector energía			
1 Carbonero de 7.800 TPB	N.	7.800	
2 Carboneros de 15.000 TPB	N.	30.000	
3 Petroleros de 19.600 TPB	E.	58.000	
1 Petrolero de 20.000 TPB	E.	20.000	
1 Petrolero de 10.000 TPB	N.	10.000	
Parcial Estatal			126.000
<u>Privado</u>			
Naves de carga general	N.	20.000	
Naves de carga general	E.	20.000	
5 Petroleros de 20.000 TPB cada uno o inversión equivalente	E.	100.000	
Parcial Privado			140.000
Sub-total cabotaje			266.000

Comercio exteriorEstatal

2 cargueros en construcción en España	E.	16.500	
2 cargueros en construcción en Argentina	N.	16.250	
6 cargueros de 8.700 TPB cada uno a construir	N.	52.200	
3 cargueros de 8.700 TPB cada uno a construir	E.	<u>26.100</u>	
Parcial Estatal			111.050

Privado

Naves mineraleras de 15.000 TPB o más	N.	45.000	
Naves mineraleras de 15.000 TPB o más	N.	45.000	
Naves frigoríficas (Reefer), para transportes de gas y para carga en general: en ese orden de prioridad	E.	<u>34.900</u>	
Parcial Privado			<u>124.900</u>
Sub-total Comercio Exterior			235.950

Extraído del Informe sobre el "Plan en Transportes por Agua"
"CONADE" 1965.

NOTA: N. - Astilleros Nacionales.
E. - Astilleros Extranjeros.

C A P I T U L O I VFOMENTO, SUBSIDIOS Y FINANCIACION BANCARIA NACIONAL Y DELOS ORGANISMOS FINANCIEROS INTERNACIONALES A LA INDUSTRIADE ASTILLEROS

Resulta imprescindible consignar y analizar, previamente, qué medidas de promoción se han adoptado para alentar la construcción naval ya que éstas han estado vinculadas, directa o indirectamente, con la financiación a través del Banco Oficial a quien le cabe la responsabilidad en la materia.

Luego se analizará, concretamente, la acción bancaria nacional a favor de la industria de astilleros, antes y después del dictado de la ley de crédito naval y, finalmente, qué acción desarrollan los organismos financieros internacionales, qué actuación han tenido en este campo y las posibilidades y perspectivas futuras al respecto.

A:) Fomento y subsidios a la construcción naval.

Varios proyectos de ley en el país han previsto el otorgamiento de subsidios para la construcción de barcos en astilleros nacionales. Así, el proyecto de ley que el diputado Adolfo Saldías presentó en 1907; el de Saavedra Lamas en 1908; el proyecto del Poder Ejecutivo del mismo año; la ley 7049, sancionada el 13 de agosto de 1910; el proyecto de ley de Francisco J. Olivier, del año 1916, etc.

La ley 10.606 autorizaba al Poder Ejecutivo a conceder primas que serían anualmente fijadas en el presupuesto nacional, a favor de los establecimientos de construcción naval. Además de las primas para las construcciones navales que resolviese fijar el Poder Ejecutivo, se devolvería a quienes construyeran buques en el país los derechos pagados por todos los materiales introducidos para la construcción y equipamiento de los mismos, siempre que dichos materiales no se produjeran localmente en cantidad y calidad suficiente (art.10).

Posteriormente, en el año 1958, se sanciona mediante un decreto-ley, lo que ha dado en llamarse la "ley de crédito naval".

Esta fué una medida de las más importantes en la historia marítima. Durante muchos años se había venido reclamando una legislación de fondo sobre este punto, pero los años pasaron sin que nada concreto se hiciera al respecto. Finalmente, por decreto-ley 3115, del 18 de marzo de 1958, ratificado por ley 14467, se estableció entre nosotros "el crédito de promoción y desarrollo de la marina mercante y de la industria naval" es según definición del art. 1º de la citada norma.

De acuerdo con el texto legal, se concederán préstamos especiales a armadores o armadores propietarios, para la construcción, modernización y conversión, o para efectuar reparaciones

mayores de buques y embarcaciones de bandera argentina en astilleros o talleres navales del país. Se acordarán, igualmente, préstamos especiales para construir, ampliar, trasladar, equipar o modernizar en el país astilleros, talleres navales o fábricas que se dediquen exclusiva o preponderantemente a la producción de maquinarias de propulsión, equipos, instalaciones e instrumentos propios del buque.

Los préstamos se otorgaran por medio del Banco Industrial de la República Argentina, previo informe técnico del entonces Ministerio de Transportes y de la Secretaría de Marina, en lo que incumbe sus respectivas jurisdicciones, sobre los buques y embarcaciones o industrias consideradas más convenientes desde el punto de vista de la política naviera del país. Los demás Bancos podrán, dentro de las disposiciones bancarias vigentes y previa autorización del Banco Central de la República Argentina, acordar este tipo de crédito, siempre que adecúen su otorgamiento a las exigencias y requisitos establecidos en el decreto-ley 3115/58.

El monto de los préstamos podía alcanzar al 80% del valor de las inversiones a realizar, en los casos de construcciones, ampliaciones, equipamientos o modernización y también cuando se trataba de construcción, conversión o modernización de buques o embarcaciones, y al 65% cuando se tratara de reparaciones mayores.

El plazo de amortización será establecido en cada caso teniendo en cuenta la naturaleza de las inversiones de acuerdo con el siguiente detalle:

- a) Para construcción equipamiento y traslado de astilleros, talleres navales y fábricas: hasta 15 años.
- b) Para ampliación y modernización de astilleros, talleres navales y fábricas : hasta 10 años.
- c) Para construcción de buques y embarcaciones con casco metálico. : hasta 20 años.
- d) Para construcción de buques y embarcaciones con casco

de madera hasta 8 años.

- a) Para modernización, conversión de buques y embarcaciones o reparaciones mayores hasta 6 años.

La tasa de interés a aplicar era del 5% anual, estableciéndose un sistema para compensar al Banco Industrial la diferencia entre el interés corriente y dicha tasa, así como los quebrantos, que pudiera producirle estas operaciones, tal como lo establece en cierta forma la ley española de 1956. Los demás Bancos que otorgaran préstamos de este tipo sólo tendrían derecho a la diferencia de interés.

El Banco Industrial fijará anualmente el monto mínimo de las sumas que destinará a estos préstamos con el asesoramiento de la Secretaría de Transporte y de Marina, teniendo en cuenta las necesidades financieras de la marina mercante y de la industria naval. Pero en la distribución de dichas sumas se deberá dar preferencia durante los primeros 5 años de vigencia de éste sistema, a la promoción y desarrollo de la Industrial Naval.

Estos préstamos especiales no excluyen el otorgamiento de préstamos de carácter ordinario por parte del Banco Industrial u otros Bancos a los armadores y a la industria naval, ni tampoco las primas que se pudiesen otorgar para propender a nivelar los costos de construcción de buques y embarcaciones en el país con los de astilleros extranjeros.

Finalmente, se establecía que en este régimen están comprendidos todos los barcos mercantes, incluso los pesqueros pero no las embarcaciones destinadas a la navegación deportiva y de paseo, así como tampoco los astilleros que se dedicaban exclusivamente a este tipo de construcciones.

Se rompió, pues, con la sanción de esta ley con el precepto varias veces esgrimido entre nosotros de que no había -

motivo para hacer de la actividad naviera un sector privilegiado, dentro del conjunto del quehacer económico del país. La industria naval y la explotación naviera - en un país con mayor énfasis que en otro son actividades que están apoyadas en todo el mundo por medidas de excepción. Y quien no cuenta con un régimen de excepción, poseyendo una marina mercante de la envergadura de la nuestra, está expuesto a una eutanasia segura e inexorable.

Y en lo que respecta a la industria naval, muchas veces se ha dicho que nuestra marina mercante es en cierto modo "artificial", no por las causas que alegan los países marítimos, "tradicionales" sino por no contar con dicha industria en la medida que fuere de desear.

(19)

La frase de Gregorio J. R. Petroni "sin industria naval no hay marina mercante" ha marcado rumbos en este sentido. El establecimiento en el país de una industria naval en debida forma es cuestión de tiempo. Forzosamente, a ello tendremos que llegar. Cuatro o cinco cosas bastan ser tenidas en cuenta para arribar a dicha conclusión: el avance industrial del país; el millón de toneladas de nuestra marina mercante; los 22 millones de habitantes; los 25 millones de toneladas de comercio exterior, por un valor superior a los 2.700 millones de dólares.

La reglamentación del citado decreto-ley recién se dicta con fecha 3 de mayo de 1960, mediante decreto 4904.

En ella se dispuso que para ser beneficiario de los préstamos que se establecen debería acreditarse solvencia patrimonial, capacidad empresaria e idoneidad en las respectivas actividades y cumplir las condiciones generales que establezca el Banco Industrial de la República Argentina y/o los demás Bancos.

Además:

a) Si se tratase de armadores: haber explotado como ta-

les o dirigido durante 3 años, como mínimo, empresas - marítimas o fluviales con buques y embarcaciones de - bancaria argentina.

- b) Si son industriales navales: acreditar idoneidad y antecedentes en el país, con un mínimo de tres en la construcción o reparación de barcos, manejo de talleres navales especializados o fábricas dedicadas exclusiva ó preponderantemente a la producción de máquinas de propulsión, equipos, instalaciones o instrumentos propios del buque.

Los tonelajes mínimos de los buques y embarcaciones cuya construcción, conversión o modernización podrá efectuarse con estos préstamos, son:

1) Buques de carga general, frigoríficos, pasajeros y mixtos de ultramar	2.500 Tn.
2) Buques petroleros de ultramar.....	8.000 "
3) Buques de carga general seca y líquida, frigoríficos, pasajeros y mixtos para cabotaje marítimo.....	1.000 "
4) Buques y embarcaciones de carga seca, líquida, - frigorífica y pasajeros para navegación interior (excepto Alto Paraná y Alto Paraguay), con o sin propulsión propia.....	200 "
5) Embarcaciones de carga seca, líquida, frigorífica - y pasajeros, con o sin propulsión propia, para navegación del Alto Parana Y Alto Paraguay.....	100 "
6) Remolcadores de tiro y empuje de todos los tipos	30 "
7) Embarcaciones para pesca de altura y media altura	50 "
8) Embarcaciones para pesca costera.....	10 "
9) Embarcaciones para servicio público de pasajeros	10 "

El tonelaje mínimo de los buques cuyas reparaciones mayores podrán efectuarse con estos préstamos se fija en 1000 Tn.

Se excluyen expresamente las dragas , grúas y artefactos flotantes en general, a menos que existan razones fundamentales para constituir excepciones en casos particulares.

Los tonelajes indicados son los de arqueo total, calculados, a este sólo efecto de acuerdo con la reglamentación de arqueo de la Prefectura Nacional Marítima.

A los efectos del art.2º del decreto-ley 3115/58 ,se considerarán:

- a) Obras de modernización: aquellas que impliquen un mejoramiento efectivo del buque o embarcación, ya sea en sus instalaciones generales para carga o pasajeros, sistemas de carga y maniobra, o en su planta propulsora, para una mayor eficiencia general y economía de combustible.
- b) Obras de conversión: aquellas que signifiquen un cambio en el destino o empleo del buque o embarcación, o implique la alteración de características fundamentales para un nuevo tipo de carga o servicio de pasajeros.
- c) Reparaciones mayores: aquellas que impliquen una inversión no menor del 25% del valor del buque antes de ser reparado .

En los casos mencionados en los puntos a) y b) precedentes la antigüedad del buque o embarcación deberá ser menor de 20 años cuando el casco sea metálico y de 8 años cuando sea de madera. La de los buques de navegación interior deberá ser menor de 30 años, cuando el casco sea metálico y de 12 cuando sea de madera. En el caso del punto c), la antigüedad del buque deberá ser menor de 35 años cuando el casco sea metálico y de 15 años cuando sea de madera.

Los armadores deberán comprometerse a destinar los buques objeto de estos préstamos, durante el término de su amortización, al servicio de tráfico de interés nacional que satisfaga las ne

cesidades del transporte interno o las del intercambio comercial del país o a explotaciones pesqueras que revistan igual interés. La ex-Dirección Nacional de la Marina Mercante y Puertos debía especificar los tráficos incluídos en esa clasificación y podía asimismo autorizar con carácter transitorio tráficos asesorios o complementarios, cuando las condiciones económicas del transporte lo justificasen.

La Secretaria de Transporte y la de Marina debían determinar periódicamente, la política a seguir para el otorgamiento de esos préstamos por parte del Banco Industrial y demás entidades Bancarias que decidan otorgarlos. Los casos de créditos a armadores que están encuadrados dentro de esa política general serán informados en particular por la Secretaría de Transporte y los créditos a industriales navales serán informados en particular por la Secretaria de Marina. Los casos que no encuadr en esa política debían ser sometidos a informe previo en particular de ambas Secretarías de Estado.

Posteriormente, las Secretarías de Transportes y de Marina dictaron, con fecha 4 de noviembre de 1960, una Resolución Conjunta fijando un régimen de prioridades.

Según lo dispone dicha Resolución, la política a seguir para el otorgamiento de los préstamos de la Ley de Créditos Naval por parte del Banco Industrial y demás entidades bancarias que los otorguen, debía ajustarse a las siguientes normas:

- a) La prioridad en la concesión de préstamos a la industria naval se ajustaría a los conceptos establecidos en el art. 7º del decreto 4904/60 (preferencia durante los primeros 5 años de préstamos a la industria naval).
- b) La prioridad en la concesión de préstamos para construcciones de buques y embarcaciones será la siguiente:
 - 1) Remolcadores de empujes y sus correspondientes barcazas;

- 2) Embarcaciones de pesca de altura y media altura;
 - 3) Buques frigoríficos;
 - 4) Embarcaciones con propulsión propia para el servicio público de pasajeros a horarios e itinerarios fijos;
 - 5) Embarcaciones con propulsión propia de carga, para el servicio fluvial.
 - 6) Embarcaciones con propulsión propia de carga, para líquidos, especiales para la navegación del Río Alto Paraná .
 - 7) Remolcadores de tiro.
- c) Se tratará de que los créditos se hagan extensivos al mayor número posible de solicitantes, en forma de posibilitar la iniciación de los planes de equipamiento y construcción, conversión o modernización. El criterio de distribución de los fondos deberá hacerse siguiendo un desarrollo racional en el tiempo de los referidos planes y atendiendo a las limitaciones de los fondos disponibles y a las previsiones para el futuro de esta política crediticia. Se considerará la conveniencia de que la industria naval aproveche al máximo, para su equipamiento, los créditos que pueden obtenerse en el exterior para los elementos a importar, tratando de aplicar el crédito naval a las obras fijas que no puedan hacerse con otra financiación.
- d) Para los buques pesqueros y frigoríficos se tendría en cuenta para la fijación del monto de cada préstamo, el subsidio que establece el decreto 10.033/60 (más adelante se analizará este decreto).

Paralelamente se dictaron otras medidas de fomento y apoyo a la industria naval .

Así, el decreto número 13136 del 22 de octubre de 1959, - eximía de todos los recargos de cambio sobre las importaciones, previstos en el art. 1º del decreto 5439/59, a los materiales,

máquinas y equipos que figuraban en una lista anexa, y que debieran importarse para construcciones, transformaciones y reparaciones de buques y embarcaciones, así como para el equipamiento y explotación de astilleros y talleres navales.

No se incluían en la excepción mencionada los elementos de la industria nacional pudiera proveer de la calidad y característica exigida para su finalidad específica y dentro de plazos de entrega adecuados.

Los beneficiarios de las disposiciones del mencionado decreto eran las personas físicas o jurídicas que explotasen astilleros y talleres navales, talleres dedicados exclusiva o preponderantemente a la fabricación de maquinarias o equipos para la industria naval y los armadores.

Los principales materiales, maquinarias y equipos cuya importación estaba libre de recargos eran:

- Acero al carbono y de aleación en chapas y perfiles.
- Chapas o planchas de aleación de aluminio, de más de 1.200 mm de ancho.
- Caños y tubos sin costura de hierro o acero al carbono y accesorios, para instalaciones especiales y de alta presión.
- Cadenas de hierro de más de 9 mm. de espesor el eslabón (cadenas para anclas)
- Hierro en chapas y perfiles (acero naval).
- Motores de combustión interna marinos.
- Cables eléctricos tipo marino para instalar en buques y embarcaciones con exclusión de los cables con vaina de plomo con o sin protección de tejido de alambre.

Luego, el 26 de agosto de 1960, fueron dictados tres decretos que tienen relación entre sí, destinados a tonificar nuestra actividad naviera. En general se trató de medidas acertadas, que constituyeron un verdadero paso adelante en cuanto al fortaleci

miento de nuestra marina mercante.

Además, aunque mas no sea formalmente, se reconoció en cierta circunstancia y teniendo en cuenta el ámbito internacional en que la actividad naviera se desarrollaba que había necesidad de subsidiar. Estos subsidios - cabe aclarar - estaban destinados solamente a la construcción y no a la explotación de los barcos.

El decreto 10032/60 disponía la liberación de recargos a favor de los barcos mercantes construidos en el exterior de más de 3000 Tn. de porte bruto y hasta 12 años de antigüedad, estableciéndose disposiciones especiales para el caso de los pesqueros marítimos y de los barcos frigoríficos. A "contrario sensu" los buques de menor tonelaje al previsto y mayor antigüedad no gozaban de dicha franquicia y, por ende, se promovía su construcción en el país.

El decreto 10033/60 decía, en sus "considerandos", que se ha tenido en cuenta la liberación de recargos establecida en el decreto 10032/60. La Secretaría de Marina había propuesto en consecuencia, establecer una adecuada protección a la industria naval argentina, que asegurara su actividad y promoviera su desarrollo.

Este decreto disponía que la industria naval nacional gozaría a los efectos de asegurar su actividad y promover su desarrollo, de las medidas de protección que se fijaban en los artículos siguientes (art.1º).

Las empresas de transporte marítimo del Estado sólo podían adquirir en el exterior los buques nuevos que necesitaran para la renovación y ampliación de sus flotas, cuando las unidades consideradas no pudieran ser construidas en el país en condiciones técnicas adecuadas y plazos razonables (art.2º).

A los efectos del cumplimiento de lo establecido en el artículo anterior, la Secretaría de Estado de Marina, de acuerdo con el plan de construcciones programado, dictaminaría sobre la capacidad de los astilleros nacionales para realizarlas (art.3º)

Cuando las Empresas del Estado encomendasen a astilleros nacionales la construcción de buques destinados al transporte de más de 3000 tn. de corte bruto, el Estado compensaría a las mismas los mayores costos resultantes de de la relación con los costos en el exterior que sean de aplicación, a cuyo efecto las empresas contabilizarían los mayores costos por separado en los balances de sus ejercicios (art.4º).

Para los buques y embarcaciones destinados a la pesca marítima y al transporte frigorífico de hasta 3.000 TPB cuya construcción se encomendase a astilleros nacionales, el Estado otorgaba en cada caso al astillero constructor una subvención igual al 40% del precio promedio en Europa Occidental, para unidades similares (art.5º).

Los armadores que contrataran la construcción de buques y embarcaciones en astilleros argentinos y simultáneamente la construcción de unidades similares en el exterior, sujetas a recargo de cambio a la importación, pagarían éste sobre el valor que resultare de la diferencia entre el costo total de las unidades construídas en el exterior y el costo total de las unidades construídas en el país. Si el costo total de las unidades construídas en el país igualase o excediere el costo total de las unidades construídas en el exterior no pagarían recargos (art.6º).

La Secretaría de Estado de Marina en consulta con la de Transporte debía apreciar anualmente los mayores costos que correspondía bonificar a las empresas del Estado por aplicación del art. 4º. En esta apreciación se tendría en cuenta las condiciones en que desarrollaban sus actividades los astilleros nacio-

nales comparados con los extranjeros y la necesidad de asegurar el desenvolvimiento de esta industria (art.7º).

La Secretaría de Estado de Marina, en consulta con la de Transportes para las unidades frigoríficas, debía apreciar anualmente el monto de las subvenciones a acordar a los astilleros, de acuerdo con lo previsto en el art.5º. Asimismo debía determinar periódicamente, el precio promedio de Europa Occidental para la construcciones consideradas (art.8º).

El decreto 10033/60 fue complementado por el 10034/60, en cuyos "considerandos" se dijo que la estimación de los gastos a que daba lugar la aplicación del régimen de subvenciones para la construcción de buques y embarcaciones destinados a la pesca marítima y al transporte frigorífico de hasta 3.000 TPB que se realizaren por intermedio de la industria naval argentina, no debía exceder para ese ejercicio de 20 millones de pesos.

g) El Consejo Nacional de la Marina Mercante y el Fondo Nacional de la Marina Mercante.

Con fecha 9 de agosto de 1963, se dictó tras extensos considerandos, el decreto-ley 6677 de creación del Consejo Nacional de la Marina Mercante que vino a llenar en esta materia un indiscutible vacío. Constituyó un avance considerable sobre la ex-Dirección Nacional de la Marina Mercante y Puertos, quien había carecido en esta materia de la potestad necesaria para cumplir las funciones que le eran inherentes.

En primer término, se dotó al Consejo de la necesaria acción centralizadora, con lo que se dió un significativo paso adelante, al investirlo del carácter de autoridad de aplicación en la política naviera nacional y al encomendarle asimismo la facultad de proponer al Poder Ejecutivo las normas de dicha política.

Le compete también entender en los planes de construcción renovación y expansión, al par que determinar las líneas de navegación que fuesen de interfez nacional, aconsejando las formas y condiciones de servir las por parte de los armadores argentinos

Debía proponer al Poder Ejecutivo las medidas de estímulo y fomento para el transporte por agua y a la industria naval nacional, y otorga los créditos y demás beneficios emergentes del decreto-ley de creación.

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

Por sus funciones y alta jerarquía se lo convierte en el órgano obligatorio de asesoramiento del Estado, sus ministerios dependencias, bancos oficiales, entidades descentralizadas y empresas del Estado.

Este organismo interviene con sus decisiones proposiciones o asesoramiento en todo lo relativo a la marina mercante (buques, líneas, puertos, industria naval capacitación y conflictos de personal).

a) Fondo Nacional de la Marina Mercante.

Por el decreto-ley 6677/63 se creó, además, el Fondo Nacional de la Marina Mercante, formado con un gravamen de hasta el 5% del valor de los fletes del transporte de importación y exportación y de los pasajes marítimos y fluviales.

El decreto 9488/63 por el cual se reglamentó dicho gravamen, en lo que a fletes se refiere, fijó en un 4% sobre los fletes de importación y de un 2% sobre los de exportación la tasa a aplicar.

La opinión sostenida en general por las entidades representativas del comercio y la producción, es que constituye un nuevo gravamen destinado a incidir desfavorablemente sobre la economía nacional, cuyo resultado previsible será la descolocación de nuestras exportaciones y el encarecimiento de las importaciones.

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

Sin desconocer la incidencia que sobre el comercio exterior puede tener un aumento de los fletes, especialmente si los márgenes de costos de los productos de exportación son muy reducidos en relación con los precios internacionales, al efectuar un detenido análisis del problema no puede dejarse de lado la razón y finalidad que con el gravamen se persiguen.

Si no se tiene en cuenta la finalidad que cumple la marina mercante y consecuentemente la industria naval en que se apoya la posición lógica frente al gravamen es de negativa y de rechazo .

En cambio si se acepta que el gravamen constituye un medio indispensable para asegurar el cumplimiento de la función de defensa y promoción del comercio interno y externo que al transporte acuático le incumbe (debemos recordar que el 95% de nuestro comercio exterior se hace por esa vía), deberá aceptarse que para los intereses a los cuales protege no debería significar una nueva erogación sino mas bien el pago de un seguro cuyo recupero se obtendrá con creces en muy poco tiempo.

El objetivo principal, aunque no único, de la marina mercante, no puede ser otro que servir al comercio interno y externo. Constituir una de las herramientas o instrumentos fundamentales

para que esa actividad de la Nación cumpla los altos propósitos que le fijan su política.

Los verdaderos beneficiarios de este Fondo tienen que ser los intereses vinculados al comercio, pues para ellos sería de consecuencia funesta que desapareciera nuestra bandera de los mares y que perdiera la Nación un medio tan precioso para regular y orientar las corrientes del intercambio.

La proporción del gravamen ha sido de estimación prudente y moderada. Sin embargo, si se demuestra que su aplicación origina a algunos rubros o artículos de las exportaciones dificultades de colocación o volviera onerosas determinadas importaciones indispensables, correspondería entonces para esos casos, disponer la supresión o modificación del gravamen. Pero, como para el resto de los artículos que estamos seguros constituyen el grueso del intercambio, el gravamen debe subsistir en beneficio y tutela de los intereses a cuyo cargo directo o indirecto se encuentra el pago del mismo.

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

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

La edad promedio de nuestro tonelaje llega a la elevada cifra de 19,3 años, existiendo un 40 % del total, que ha

alcanzado o sobrepasado los 25 años de vida útil. La vulnerabilidad sin embargo de nuestro tonelaje es todavía mayor, ya que incluye en su elenco un 35,9% de buques construidos en astilleros norteamericanos durante la segunda guerra mundial. Estas unidades son del tipo Liberty y Victory, deben incluirse entre las que es necesario renovar, dado que por sus características de construcción y la finalidad que motivó su fabricación en serie se les asigna, desde el punto de vista técnico y de su explotación un plazo de vida inferior al de los cargueros comunes.

Los planes de largo alcance que colocarán a la marina mercante en condiciones mínimas de eficiencia, encontrarán, seguramente, en el "fondo" un medio adecuado para su cumplimiento. Los armadores privados tienen que ser los principales beneficiarios del mismo, no sólo porque sus buques arrojan el mayor porcentaje de obsolescencia, sino porque los estatales tienen el respaldo de la Nación, la que está obligada a realizar los aportes de capital impresindibles para que los servicios a su cargo cumplan la función de interés público y de política comercial que les corresponde.

El plan de renovación de unidades no puede olvidar a la industria naval nacional. Mas aún, tiene que ejecutarse con la total participación de la misma.

El error cometido en el periodo de post-guerra, cuando todas las órdenes de construcción se colocaron en el extranjero sin pensarse que una parte de esas divisas podían invertirse en el país para la consolidación y fomento de la industria local, no debe en manera alguna repetirse. No es únicamente la necesidad de ahorro de divisas la que obliga a variar la política

A la fuente de trabajo que la industria naval crea y a sus extraordinarias posibilidades de aplicación en los diversos campos, tiene que añadirse como razón fundamental la de impedir

que la marina mercante ^{se encuentra/} en aspecto tan vital y neurálgico en dependencia total de los astilleros extranjeros .Si el mantenimiento y reposición de los buques se realiza preferentemente fuera del país, se desperdician divisas ,se liquida una fuente de trabajo de indiscutible incidencia en el proceso de transformación industrial y se priva a la marina mercante de su auténtico sostén y respaldo.

Resulta interesante consignar que el art.1º del decreto-ley 6677/63 establece que corresponde al Consejo Nacional de la Marina Mercante " fomentar la industria naval comercial" - y que el art.28 estatuye que " los importes que se recauden en concepto de gravámenes sobre fletes y pasajes serán depositados en un Banco Oficial en una cuenta especial a la orden del Consejo Nacional de la Marina Mercante".

Concordantemente , el art.29º dispone que la reclamación deberá precisar que será facultad privativa del Directorio acordar o denejar los pedidos de créditos y/o subsidios, y que el mismo convendrá con el Banco citado en el artículo 28º la prestación de servicios propios de la técnica bancaria.

Vemos, que se encara por la vía bancaria la concesión de los créditos que otorgue este Organismo.

En cumplimiento de las prescripciones de la Ley y su reglamentación, el Consejo Nacional de la Marina Mercante estableció los siguientes "Acuerdos" , referidos a la promoción de la industria naval:

- 1) Acuerdo Nº 18/66 del (5-5-66): establece las normas a las que se ajustarán los créditos y subsidios destinadas a la construcción de buques o embarcaciones de bandera argentina en astilleros nacionales. Los primeros podrán alcanzar hasta el 80 % del valor de las inversiones a realizar , excluído el subsidio. El monto del subsidio estará fijado por la di-

ferencia entre el costo de la obra en el país en el momento de la contratación y el precio promedio de la misma si se ejecutara en Europa Occidental. El interés del préstamo se establecerá de acuerdo a la política promocional del Poder Ejecutivo. Los plazos del préstamo serán establecidos en cada caso, teniendo en cuenta la naturaleza de las inversiones a realizar, así como la capacidad de pago de los beneficiarios, en función de la rentabilidad prevista y dentro de un plazo máximo de 15 años.

- 2º) Acuerdo Nº 29/66 (del 21/7/66): Contiene las normas correspondientes a la concesión de préstamos para la conversión y modernización de buques y embarcaciones en astilleros o talleres navales del país, cuyo monto no podrá superar el 80% del valor de las inversiones a realizar a un plazo máximo de 10 años.
- 3º) Acuerdo Nº 34/66 (del 30/8/66): Establece los requisitos que regirán para el otorgamiento de créditos a la construcción, instalación y modernización de astilleros y talleres navales. Define como Astillero a los establecimientos donde se efectúa la construcción y reparación de buques, y Talleres Navales a los establecimientos que dedican principalmente su oficio y mano de obra a la reparación de buques y embarcaciones. El monto no podrá superar el 80% de las inversiones a realizar y el plazo máximo será de 10 años para los casos de construcción e instalación y de 5 años para modernización o ampliación.
- 4º) Acuerdo Nº 40 (del 25/10/66): Se fijaron provisoriamente las tasas de interés que aplicará el CNMM, para la construcción de buques y embarcaciones en astilleros nacionales. Las tasas fijadas eran:
- 4% para la construcción de buques graneleros;
 - 5% para la construcción de convoyes de empuje convencional

(considerados como conjunto remolcador-barcazas, independientemente del tipo de carga);

5% para la construcción de buques gaseros;

5% para la construcción de buques frigoríficos;

6% para la construcción de buques de carga general;

8% para la construcción de buques tanque.

- 5º) Resolución CNMM Nº 86/67 (del 24-10-67): Establece las normas a cumplimentar para la concesión de préstamos para las reparaciones mayores de buques y embarcaciones de bandera argentina en astilleros o talleres navales del país.

Como puede apreciarse, los acuerdos 18/66, 29/66 y 86/67 tienen por objeto final la construcción, reparación, modernización o conversión de buques en astilleros o talleres navales del país, financiando el CNMM hasta el 80% de las inversiones que se realicen. El acuerdo Nº 34/66 establece créditos específicos a la construcción, ampliación o modernización de astilleros.

b) Recaudación y utilización del "Fondo Nacional de la Marina Mercante".

El Fondo Nacional de la Marina Mercante creado en agosto de 1963, recién comenzó a recaudarse en abr/64. A pesar de que explícitamente no lo dice el Decreto-Ley 6677/63, ni su decreto reglamentario, dicho fondo está destinado a atender, primordialmente, al sector del armamento privado, sobre todo en lo que hace a nuevas construcciones en astilleros argentinos.

Descontando los gastos del organismo imputados al Fondo (que legalmente no pueden sobrepasar el 5% de las recaudaciones), así como lo gastado hasta ahora en otros aspectos que no son la construcción o modernización de barcos, y tomando en cuenta los intereses devengados en concepto de plazo fijo, puede estimarse que el Fondo de la Marina Mercante totalizaba al

comenzar el año 1967, alrededor de 4.000 millones de pesos.

En interés que el Consejo Nacional de la Marina Mercante percibe en concepto de plazo fijo es aproximadamente, del 12% anual, calcúlese, pues, el enorme deterioro que dicho Fondo ha sufrido y sigue sufriendo al no ser usado para su finalidad fundamental, si se tiene presente que la tasa anual de desvalorización del peso argentino viene superando el 30 %.-

Para distribuir esta suma, que solo permitiría construir en el país dos cargeros de 10.000 Tn., existen solicitudes por unos 17.000 millones. Es posible que los 4.000 millones deban distribuirse entre los doce pedidos existentes para ayudar a financiar construcciones (unas 40.000 Tn. en total), y conversiones o modernizaciones, de naves.

Pero cuando estas solicitudes estaban en estudio avanzado la devaluación del peso argentino producida en el presente año introdujo una nueva variante adversa a la industria, al alterar básicamente los costos.

Al finalizar el primer semestre de 1967, se calculaba que había acumulados en el Fondo alrededor de 4.500 millones de pesos. En otros términos: la economía nacional, a través del recargo a los fletes y pasajes sufre un drenaje de dinero destinado a financiar las necesidades de un importante sector de la industria argentina, sin que ese dinero se use para tales finalidades, salvo un caso aislado en que se concedió un crédito para la construcción de una embarcación frigorífica fluvial.

Ante la paralización de construcciones ya iniciadas de barcos pesqueros en astilleros del país, por la insuficiencia de los fondos otorgados por el Banco Industrial, el Consejo Nacional de la Marina Mercante consideró la posibilidad de depositar alrededor de 300 millones de pesos en el Banco de La Pro-

vincia de Buenos Aires, a fin de que ésta institución bancaria los acordara como créditos ordinarios a las empresas pesqueras, a efectos de facilitar la terminación de aquellas unidades.

Esto se materializó en el acuerdo Nº 20 del 20-7-67, según el cual el Comité Ejecutivo del Consejo Nacional de la Marina - Mercante dispuso depositar en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, hasta 250 millones de pesos del Fondo, sin devengar intereses, constituyéndose dicho depósito " al sólo efecto de apoyar financieramente las operaciones ordinarias que el citado Banco realice con astilleros nacionales, considerándose ésta una operación de emergencia destinada a aliviar la situación de la industria naval hasta tanto los créditos que el Consejo Nacional conceda a los armadores, les permita (a los astilleros) contar con órdenes de construcción suficientes".

El propósito perseguido es plausible y como consecuencia - revierte en beneficio de la industria naval argentina, estando plenamente justificada la liberalidad de no cobrar intereses. Empero nada se dice acerca del plazo de esta operación.

El mismo día se dictó el Acuerdo Nº 19, que tuvo en cuenta lo informado por el Grupo de Trabajo de la Coord General. Por ese Acuerdo se otorga a la Empresa Estatal Talleres de Reparaciones Navales un préstamo destinado a la terminación de la construcción y habilitación del dique de 12.000 Tn. (de poder de elevación) que esa Empresa tiene en construcción desde hace varios años. Lo que falta por realizar insumirá una inversión estimada en 450 millones de pesos, y el préstamo concedido es por el 80% de ese monto, esto es, pesos 360 millones. El interés anual será del 5 %, debiéndose comprometer TARENA a otorgar la máxima utilización del dique y la participación de los armadores o talleres navales privados que lo soliciten en arrendamiento.

Si bien se ha dicho anteriormente que el "espíritu" de la

creación del Fondo era primordialmente ayudar crediticiamente y con subsidios al sector privado, esta operación realizada con una Empresa del Estado es en apoyo de la industria naval de - construcciones y reparaciones..La empresa estatal brasileña Cos teira S.A. de Raparos, acaba de habilitar su dique flotante - "Henrique Lage", de una capacidad semejante al de TARENA, y se- gún parece, el dique brasileño está trabajando a pleno y con - gran éxito .

Sobre este tema resultan altamente ilustrativo algunos pá- rrafos de la solicitud cursada por Astilleros MESTRINA* al Ban- co de la Provincia de Buenos Aires, con relación a un pedido de crédito para dicho astillero. La nota dice: "Nos es grato diri- girnos al Sr. Gerente, confirmando las conversaciones sostenidas en esa Institución, referente al otorgamiento de créditos desti- nados a Astilleros nacionales, según acuerdo del Banco de la Pro vincia de Buenos Aires con el Consejo Nacional de la Marina Mer cante sobre los depósitos efectuados por este último organismo en vuestra Casa Central".

"El mencionado depósito libera a los destinatarios de los futuros créditos a otorgarse, la obligación de mantener los pro- medios, de reciprocidad en sus depósitos en cuenta corriente, si- tuación en que se encuentra nuestra empresa."

"Sobre el particular, nos permitimos explayarnos sobre al- gunas consideraciones de orden general que avalan nuestro pe- dido de crédito comercial de un pagaré comercial a sola firma de m\$n 5.000.000.- y un crédito rotativo para el descuento de paga- rés comerciales de m\$n 10.000.000.-"

"Desgraciadamente, el momento por el que atraviesa este - sector, se refiere a las Compañías de Navegación), por la falta de fletes, situación que señalamos a esa Gerencia y que nueva- mente nos permitimos recordar, en la traslación de sus créditos

* Nota del Astillero Mestrina al Bco. Pcia Bs.As. del 23/X/67 s/ crédito para Astilleros.

a los Astilleros, al no poder cobrar la mayoría de sus fletes - marítimos contra la entrega de los documentos de embarque, como era la norma habitual de pago en su evolución comercial".

"Situación similar viven los armadores de buques pesqueros, dadas las condiciones en que se desenvuelve la comercialización del pescado en el Puerto de Mar del Plata, lo que nos origina de moras en el compromiso de sus pagos por la construcción de pesqueros que estamos realizando en nuestro astillero de la localidad de Tigre".

"Lo expuesto no es desconocido por las autoridades del Consejo Nacional de la Marina Mercante, prueba de ello es el depósito efectuado en esa Institución Bancaria, para acudir de alguna manera a aliviar a este sector industrial, considerado en los planes económicos y políticos del actual gobierno, como prioridad de urgente reactivación".

c) La financiación bancaria nacional a la industria de astilleros. La acción del Banco Industrial de la República Argentina.

1- Acción del Banco Industrial hasta 1959.

La primera operación de envergadura destinada a impulsar la industria naval se produce recién en el año 1954, cuando el Banco Industrial otorga a ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO (AFNE) un préstamo por un total de 51 millones de pesos destinado a " fomento industrial y financiación de planes de explotación".

A tal fin el Poder Ejecutivo envió un proyecto de Ley al Congreso, por el cual se autorizaba a la Nación a garantizar el cumplimiento y pago de esa operación. (Véase "Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados 27 de julio de 1955, pag.683)

Posteriormente en 1955 , ASTARSA encaró la construcción de un dique flotante de 2.800 Tn. de poder de elevación, con un costo básico de pesos 24.600.000.- este dique fue financiado con la ayuda del Banco Industrial.

Asimismo el Banco Industrial colaboró en el malogrado refLOTAMIENTO del "Monte Cervantes" ,en la financiación de la adquisición del "Juan de Garay", en la reconstrucción del "Marifran" (ex-"San Matías"), en la financiación del barco factoría "Cruz Del Sur", en la construcción del cargero a motor "Atlántico" en la de remolcadores, barcos pesqueros, etc.-

Por otra parte, en 1954 el Banco Industrial sistematizó el otorgamiento de préstamos estableciendo dos regímenes especiales uno para la reparación, transformación o modernización de barcos, que son explotados directamente por sus propietarios y otro para los astilleros y talleres navales.

La disposición relativa a los " préstamos especiales para la reparación, transformación o modernización de barcos a favor exclusivamente de propietarios que exploten sus barcos directamente" la adopta el Banco Industrial el 16 de setiembre de 1954.

El Banco Industrial estimaba que parte de las necesidades podían cubrirse mediante la modernización o transformación de unidades existentes con lo que se aprovecha un material valioso que, con la consiguiente economía de materiales, tiempo y trabajo que se destinaría a la construcción naval.

Al mismo tiempo, ello posibilita destinar ese material a otras actividades que también lo necesitan.

Debe insistirse en que el régimen que se comenta abarcaba solamente a los barcos explotados por empresas industriales,

vale decir que no estaban comprendidos los barcos que no son explotados directamente por dichas empresas o que estaban a cargo de armadores cuya actividad es la explotación comercial de los barcos

No existía pues un régimen estructurado con el fin de atender los requerimientos de los armadores argentinos que utilizan sus barcos para atender la demanda de bodega por parte de terceros ni tampoco existía un sistema de préstamos para la construcción de barcos nuevos.

Veamos cuáles eran los principales requisitos exigidos por el régimen de préstamos que estamos analizando. Estos préstamos se acordaban a firmas propietarias de las unidades que se iban a reparar, transformar o modernizar siempre que las explotasen en forma directa y que los trabajos proyectados representasen una inversión igual o superior al 20 % del valor que, según estimación del Banco, tuvieran aquellas antes de realizar las mencionadas obras.

El destino del préstamo podía ser:

- a) Reparaciones en general y necesidades de mantenimiento y carenado;
- b) Cambio del sistema de propulsión, con el fin de obtener mayor velocidad, rendimiento o economía;
- c) Instalaciones de aparatos de refrigeración o ventilación y en general las modificaciones o agregados destinados a transformar la unidad en un barco apto para el transporte de mercaderías especiales (frutas, pescado, petróleo etc.), o mejorar sus condiciones, si tal fuera el caso;
- d) Todo otro trabajo que por comportar una mejora sustancial de las condiciones técnicas y/o económicas puede ser considerado como modernización o mejor adaptación del barco para los servicios a que se halle destinado.

En cuanto al monto de los préstamos el Banco otorgaba los siguientes porcentajes sobre el valor que atribuía a las obras de reparación, transformación o modernización:

- a) Hasta el 70% ,cuando el beneficiario fuese una sociedad cooperativa;
- b) Hasta el 60% cuando se tratase de otras empresas;
- c) Cuando se tratase de unidades destinada a cumplir fines especiales de interés económico nacional, entre los que se incluía los barcos pesqueros de altura (apto para la pesca de alta mar), y los pesqueros frigoríficos (que poseían instalaciones para congelar pescado), dichas proporciones podrían alcanzar hasta el 80% para las sociedades cooperativas y el 70% para las otras empresas.

El tipo de interés era del 5% para las cooperativas y el 7 y medio por ciento para las otras empresas. El plazo máximo se fijó en 5 años. La amortización se hacía trimestralmente para las cooperativas y semestralmente para las otras empresas, aclarándose que cuando razones especiales lo justificasen ,podría establecerse que el pago de las amortizaciones se iniciaría una vez que las embarcaciones entrasen en servicio.

Los créditos debían garantizarse con hipoteca naval sobre toda la unidad o unidades a reparar, transformar o modernizar, sin perjuicio de las demás garantías que el Banco estimase necesario exigir.

La liquidación del crédito quedaba condicionada a la aprobación por parte del Banco del contrato de locación de obra "por administración" planos y especificaciones técnicas definitivas, planillas de cómputos y demás elementos integrantes de aquél.

Era también condición ineludible que el astillero subrogara a favor del Banco los derechos y privilegios que las leyes

le acordasen.

Desde luego, las pólizas de seguros debían ser transferidas o endosadas a favor del Banco.

Veamos ahora, cuál fue el régimen de préstamos a favor de astilleros y talleres navales, tal como lo implantó el Banco Industrial el 28 de junio de 1954.

Las empresas que se hallasen en condiciones de operar - con el Banco podían obtener préstamos para la construcción, traslado, modernización o perfeccionamiento de astilleros o talleres navales, bajo las siguientes condiciones:

- a) La construcción de nuevos astilleros o el traslado de los existentes debería realizarse en lugares que por sus condiciones de amplitud, espejos de agua disponible etc., fuesen especialmente aptos para esos fines;
- b) Los astilleros deberían estar capacitados para encarar la construcción y reparación de embarcaciones que tuvieran un mínimo de 25 metros de eslora, debiendo contar para ello con el varadero o grada suficiente, con la sala de trazado y con los talleres correspondientes (por los menos talleres de caldería o carpintería de rivera, taller de montaje de las máquinas propulsoras y taller de mecánica);
- c) La ejecución de las obras proyectadas debían concluirse en un plazo máximo de dos años, a partir de la fecha de liquidación del préstamo;
- d) Tratándose de créditos para la ampliación, modernización o perfeccionamiento de astilleros o talleres navales, las inversiones debían representar, por lo menos el 20% del valor actual de los establecimientos, estimado por el Banco. Las inversiones, por los referidos conceptos inferiores a dicha proporción, serían objeto del régimen crediticio establecido o que se estableciera

para las necesidades ordinarias de las empresas.

El importe del crédito, plazo, amortizaciones y demás condiciones, se fijarían teniendo en cuenta las condiciones de la explotación y recursos de la empresa, pudiendo alcanzar, en el caso de firmas que tuvieran una organización y regímenes funcional eficiente, los límites que se indican a continuación:

Condiciones	Construcción	Traslado	Ampliación y modernización
Crédito máximo	66%	66%	66%
Plazo máximo	10 años	10 años	5 años
Amortización	Trimestral	Trimestral	Trimestral
Interés anual	7 1/2 %	7 1/2 %	7 1/2 %

Los créditos debían ser garantizados con hipotecas y/o prenda en primer grado sobre los bienes que motivaban la inversión a efectuarse con crédito del Banco, sin perjuicio de las demás garantías especiales que el Banco estimase necesarias.

Como era de práctica, los bienes afectados en garantía de estos préstamos debían estar asegurados contra incendio y la respectiva póliza endosada a favor del Banco.

Finalmente se establecía que cuando razones especiales lo justificasen, podía disponerse que el pago de las amortizaciones se iniciara una vez que la empresa comenzara su producción.

Resumiendo: El Banco Industrial de la República Argentina había sistematizado el otorgamiento de préstamos para la reparación, transformación o modernización de barcos que fueran de propiedad de los mismos industriales que los utilizaban para la construcción, traslado, modernización o perfeccionamiento de astilleros o talleres navales.

Pero no existía aún un régimen orgánico de préstamos a largo plazo, destinado a la construcción en el país de barcos nuevos. En cuanto a las necesidades crediticias originadas en los requerimientos corrientes de la explotación naviera, las mismas eran atendidas por los préstamos ordinarios a corto plazo, tanto del Banco Industrial como del resto del sistema bancario oficial y privado. He aquí el detalle de los créditos acordados desde 1944 a 1959:

Años	Cantidad de operaciones	Monto acordado (en miles de m\$n.)
1944*	1	350,1
1945	-	---
1946	22	3.115,5
1947	25	5.072,5
1948	62	24.716,8
1949	45	8.946,8
1950	37	8.349,3
1951	39	11.502,9
1952	54	19.179,6
1953	99	18.019,4
1954	139	100.925,2
1955	126	21.674,5
1956	125	14.428,6
1957	100	23.895,6
1958	42	13.106,8
1959	43	11.489,7

* En la cifra de este año está influyendo el crédito acordado a AFNE por 51 millones de pesos, al que se hizo referencia anteriormente.

2- Desde 1960 hasta el presente.

Concordante con lo estatuido en el art. 4º) de la ley de Crédito Naval (Decreto- Ley 3115/58) y en art. 1º) del decreto Nº 4904/60, reglamentario de aquella, el Banco Industrial dictó con fecha 20 de octubre de 1960 dos resoluciones, referentes a la concesión de créditos especiales de promoción y desarrollo de la industria naval y de la marina mercante nacional, que dejaba sin efecto las reglamentaciones de préstamos del año 1954, ya comecadas (El punto 1 de ambas resoluciones, establecía que la reglamentación que se dictaba quedaba sujeta, en cuanto a la orientación a seguir para el otorgamiento de los préstamos, a la política que periódicamente determine la Secretaría de Transporte y la Secretaría de Marina, de acuerdo con lo que prescribía el Decreto-Ley 3115/58 -ley de crédito naval- y su decreto reglamentario).

Veámos las principales disposiciones de las resoluciones precitadas:

a) Créditos a la Industria Naval.

Eran beneficiarios de estos créditos los astilleros, talleres navales y fábricas dedicadas en forma exclusiva o preponderantemente a la producción de máquinas de propulsión, equipos, instalaciones o instrumentos propios del buque, quedando excluidos de los beneficios de estos créditos los establecimientos vinculados con la navegación deportiva y de paseo.

El préstamo debía destinarse a la construcción, ampliación, traslado, equipamiento o modernización de astilleros, talleres navales y plantas fabriles, debiendo reunir las empresas solicitantes, además de las condiciones generales para operar con el Banco Industrial, los siguientes requisitos:

- a) Ser argentinas, o extranjeras con cinco años como mínimo de residencia en el país, si son personas de exis-

- tencia visible, o, en el caso de sociedades, estar constituidas en el país, de acuerdo con sus leyes, y tener su domicilio en el mismo;
- b) Estar inscriptas en el Registro Público de Comercio;
 - c) Acreditar capacidad técnica y administrativa a través de una actuación en el país no menor de tres años, en la industria naval;
 - d) Demostrar que se encuentran en situación de poder desarrollarse para atender las necesidades de la marina mercante nacional en los tipos de buques y embarcaciones que establece el art. 4º) del decreto Nº 4904/60 (enumera el tonelaje mínimo de los buques que se construyan o modernicen con estos préstamos) o que alcanzaran esa situación con el préstamo solicitado;
 - e) Presentar un informe sobre las obras a realizar, con planos y proyectos completos suscriptos por profesionales con título habilitante, detallando el costo de las inversiones a efectuar y sus ventajas de orden técnico-económico;
 - f) Acompañar plan de financiación total de las obras a realizar, incluyendo el préstamo a obtener del Banco.

Las solicitudes para las cuales se requiere la financiación del Banco deberán representar una elevación del nivel técnico-económico de la industria y merecer opinión favorable de la Secretaría de Marina, en los aspectos vinculados a su jurisdicción.

El monto a acordar podía alcanzar hasta el 80% de las inversiones a realizar, estimado por el Banco, según fueran las reales necesidades financieras de los solicitantes.

Se establecía asimismo que el capital de las empresas, estimado por el Banco sobre la base de los valores actualizados de los bienes de activo fijo, no podría ser inferior al 30% del-

del monto de los préstamos a otorgarse.

El interés era del 5% anual y el plazo de amortización sería establecido teniendo en cuenta la naturaleza de las inversiones a realizar, así como la capacidad de pago de las empresas beneficiarias, en función de la rentabilidad prevista en cada caso dentro de los siguientes plazos máximos:

- a) Construcción, equipamiento y traslado; 15 años.
- b) Ampliación y modernización: 10 años.

En garantía del crédito acordado debía hipotecarse o prendarse en primer grado los bienes objeto de las operaciones u otros de propiedad de las empresas beneficiarias.

Cuando el Banco lo estimara conveniente podían pedirse otras garantías complementarias.

El Banco Industrial debía solicitar a la Secretaría de Hacienda, al cierre de cada ejercicio, de conformidad con el art. 199) del decreto N° 4904/60, el reintegro de la diferencia entre la tasa de interés establecida (5%) y la que aplicaba el Banco en sus operaciones de promoción (8%), así como las pérdidas que derivasen de los préstamos otorgados, dentro de la reglamentación que se analiza.

b) Créditos para promoción y desarrollo de la marina mercante nacional.

La segunda de las resoluciones del Banco Industrial establecía que se acordarían préstamos especiales de promoción a armadores de buques y embarcaciones, quedando excluidos de estas disposiciones las embarcaciones destinadas a la navegación deportiva y de paseo.

Los créditos acordados debían destinarse a la construcción

conversión, modernización o reparaciones mayores de buques y embarcaciones de bandera argentina en astilleros o talleres navales del país.

Los tonelajes mínimos de los buques cuya construcción, conversión, modernización o reparación se fomenta debían ser:

- a) Buques de carga general, frigorífica, pasajeros y mixtos; de ultramar: 2.500 Tn.;
- b) Buques petroleros de ultramar: 8.000 Tn.;
- c) Buques de carga general, seca y líquida, frigorífica, pasajeros y mixtos, para cabotaje marítimo: 1.000 Tn.;
- d) Buques y embarcaciones de carga seca, líquida, frigorífica y pasajeros, para navegación interior (excepto navegación del Alto Paraná y Alto Paraguay), con o sin propulsión propia: 200 Tn.;
- e) Embarcaciones de carga seca, líquida, frigorífica y pasajeros con sin propulsión propia para la navegación del Alto Paraná y el Alto Paraguay: 100 Tn.;
- f) Remolcadores de tiro o empuje, todos los tipos: 30 Tn.;
- g) Embarcaciones para pesca de altura y media altura: 50 Tn.;
- h) Embarcaciones para pesca costera: 10 Tn.;
- i) Embarcaciones para servicios público de pasajeros : 10 Tn.;

El tonelaje mínimo de los buques cuyas reparaciones mayores podrían efectuarse con estos préstamos se fijó en 1.000 Tn.

Fueron excluidas las dragas, grúas y artefactos flotantes en general salvo que hubieran existido razones fundamentales para constituir excepción en casos particulares.

Los tonelajes indicados eran de arqueo total, calculados, a ese solo efecto, de acuerdo con la reclamentación de arqueo de la Prefectura Nacional Marítima.

A estos fines se consideraban:

- a) Obras de modernización, aquellas que implicaban un mejoramiento efectivo del buque o embarcación, ya sea en sus instalaciones generales para carga o pasajeros, sistema de carga y maniobra o en su planta propulsora, para una mayor eficiencia y economía de combustible;
- b) Obras de conversión, aquellas que signifiquen un cambio en el destino o empleo específicos del buque o embarcaciones, o impliquen la alteración de características fundamentales para un nuevo tipo de carga o servicio de pasajeros;
- c) Reparaciones mayores, aquellos que impliquen una inversión no menor del 25% del valor del buque antes de ser reparado.

En los casos a) y b), la antigüedad del buque o embarcación debía ser menor de 20 años cuando el casco fuese metálico y de 8 años cuando fuese de madera; la de los buques de navegación interior debía ser menor de 30 años y 12 años, respectivamente. En el caso c), la antigüedad de los buques debía ser menor de 35 años para los casos de cascos metálicos y de 15 años para los de casco de madera.

Los requisitos exigidos a las Empresas, amén de los comunes para operar con el Banco, y de los similares a los prestamos a la industria naval, eran:

- a) Haber explotado como armadores o dirigido durante tres años, como mínimo, por cuenta propia o ajena, empresas marítimas o fluviales con buques o embarcaciones propios o de terceros, de bandera argentina, habiendo demostrado capacidad técnica y administración satisfactoria;
- b) Presentar informe sobre las obras a realizar con planos, especificaciones técnicas completas, cómputos y demás elementos integrantes del proyecto, firmado por profesional

- les con título habilitante, y aprobados por la Prefectura Nacional Marítima;
- c) Acreditar la inscripción de las unidades objeto de los préstamos o de sus respectivos contratos de construcción, según corresponda, en el Registro General de la Propiedad Naval.
 - d) Acreditar, en el caso de construcciones de buques y embarcaciones de ultramar y de cabotaje marítimo, que la misma se realiza con planos aprobados y bajo la inspección de una sociedad de clasificación de buques reconocida por la Secretaría de Transporte con el objeto a su terminación la más alta clasificación que corresponda para su tipo y servicio. También podía exigirse este requisito respecto a los buques y embarcaciones para navegación interior, cuando el tipo de unidad y servicio que prestarán lo hagan conveniente a juicio a la Secretaría de Transporte;
 - e) Certificar, los casos de modernización, conversión o reparación de buques y embarcaciones de ultramar y cabotaje marítimo, que estén clasificados por una sociedad de clasificación de buques reconocida por la Secretaría de Transporte, o que podrán ser clasificados con los trabajos a realizar.

Asimismo, las solicitudes para las cuales se requiere la financiación del Banco deberán merecer opinión favorable de la Secretaría de Transporte en los aspectos vinculados con su jurisdicción.

Dentro de las reales necesidades financieras de las empresas solicitantes, estos préstamos podían alcanzar los siguientes porcentajes sobre el valor de las inversiones a realizar estimadas por el Banco:

- a) Construcción, conversión o modernización: 80%
- b) Reparaciones mayores: 65%

En los casos en que las inversiones a realizar se financiaran parcialmente con fondos provenientes de primas u otros tipos de subvenciones acordados por organismos estatales, los porcentajes fijados se aplicarán sobre el valor estimado de las inversiones que resulte luego de descontar el monto de tales subsidios,

El capital de las empresas solicitantes estimado por el Banco sobre la base de los valores actualizados de los bienes de activo fijo, no podrá ser inferior al 20% del monto de los préstamos a otorgarse, los cuales devengarán un interés del 5% anual.

Los plazos de amortización serán establecidos en cada caso, teniendo en cuenta la naturaleza de las inversiones a realizar, así como la capacidad de pago de las empresas beneficiarias, en función de la rentabilidad prevista en cada caso, dentro de los siguientes plazos máximos:

- a) Construcción de buques y embarcaciones con casco metálico: 20 años.
- b) Construcción de buques y embarcaciones con casco de madera: 8 años.
- c) Modernización, conversión de buques y embarcaciones o reparaciones mayores de buques: 6 años.

Las garantías de los préstamos estará constituida por hipoteca naval en primer grado sobre las unidades objeto de las operaciones pudiendo el Banco pedir otras garantías complementarias cuando lo estimare necesario. El margen mínimo de garantías era de 20 % cuando se trate de construcciones, conversiones o modernizaciones de buques y embarcaciones y el 35% en el caso de reparaciones mayores.

Debían contratarse los seguros de práctica, endosándose las pólizas a favor del Banco y renovarlas anualmente.

Se aseguraba la percepción de las cuotas por los astilleros estableciéndose que las liquidaciones se harían efectivas en la forma que se estableciera en los respectivos acuerdos, de manera de permitir el desarrollo normal del proyecto aprobado por el Banco, quién si lo juzgaba necesario, podía efectuar el pago de las cuotas del préstamo directamente a los astilleros constructores.

El Banco Industrial debía solicitar a la Secretaría de Hacienda, al cierre de cada ejercicio, de conformidad con el art. 19º) del decreto Nº 4904/60 el reintegro de la diferencia entre la tasa de interés ~~se~~ establecida (5%) y la que aplica el Banco en sus operaciones de promoción (8%), así como las pérdidas que pudieran derivarse de los préstamos otorgados dentro de la regla mentación que se ha analizado.

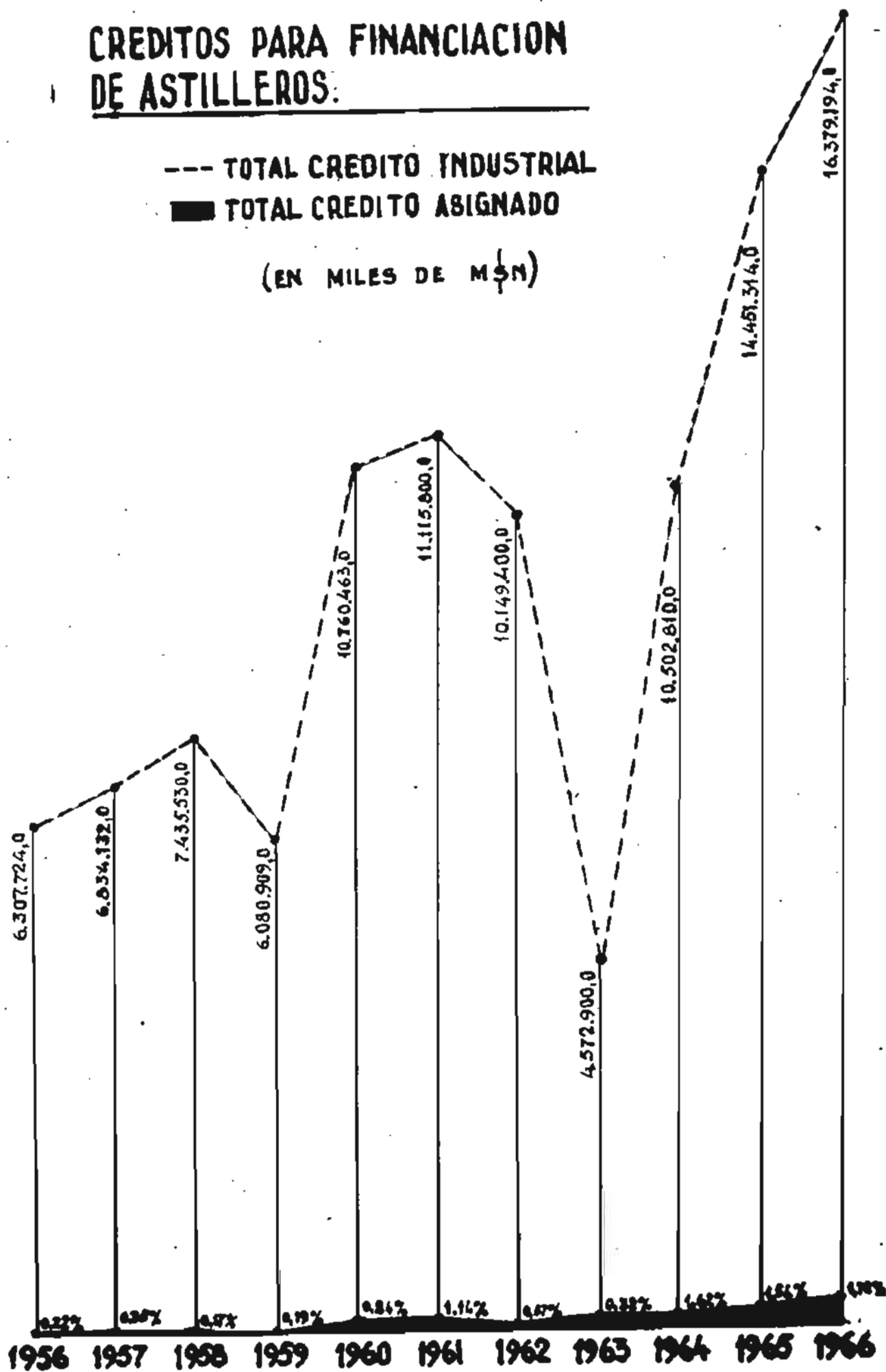
En los cuadros siguientes se ha detallado el monto de los préstamos otorgados por el Banco Industrial tanto para financiar la construcción, ampliación o modernización de astilleros y talleres navales como para la construcción, modernización o repara ción de buques en dichos establecimientos industriales del país.

Tales créditos han sido comparados con los montos que, anualmente, el citado Banco ha concedido en conceptos de "crédito industrial" y del análisis de las cifras surge que los préstamos a astilleros nunca han sobrepasado el 2% de aquellos, mientras que los créditos para la construcción, transformación o mejore de los barcos no superaron en ningún año el 6%.

CREDITOS PARA FINANCIACION DE ASTILLEROS:

--- TOTAL CREDITO INDUSTRIAL
 ■ TOTAL CREDITO ASIGNADO

(EN MILES DE M\$N)



CREDITOS OTORGADOS A LA INDUSTRIA NAVAL POR ELBANCO INDUSTRIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA

(en miles de m\$n)

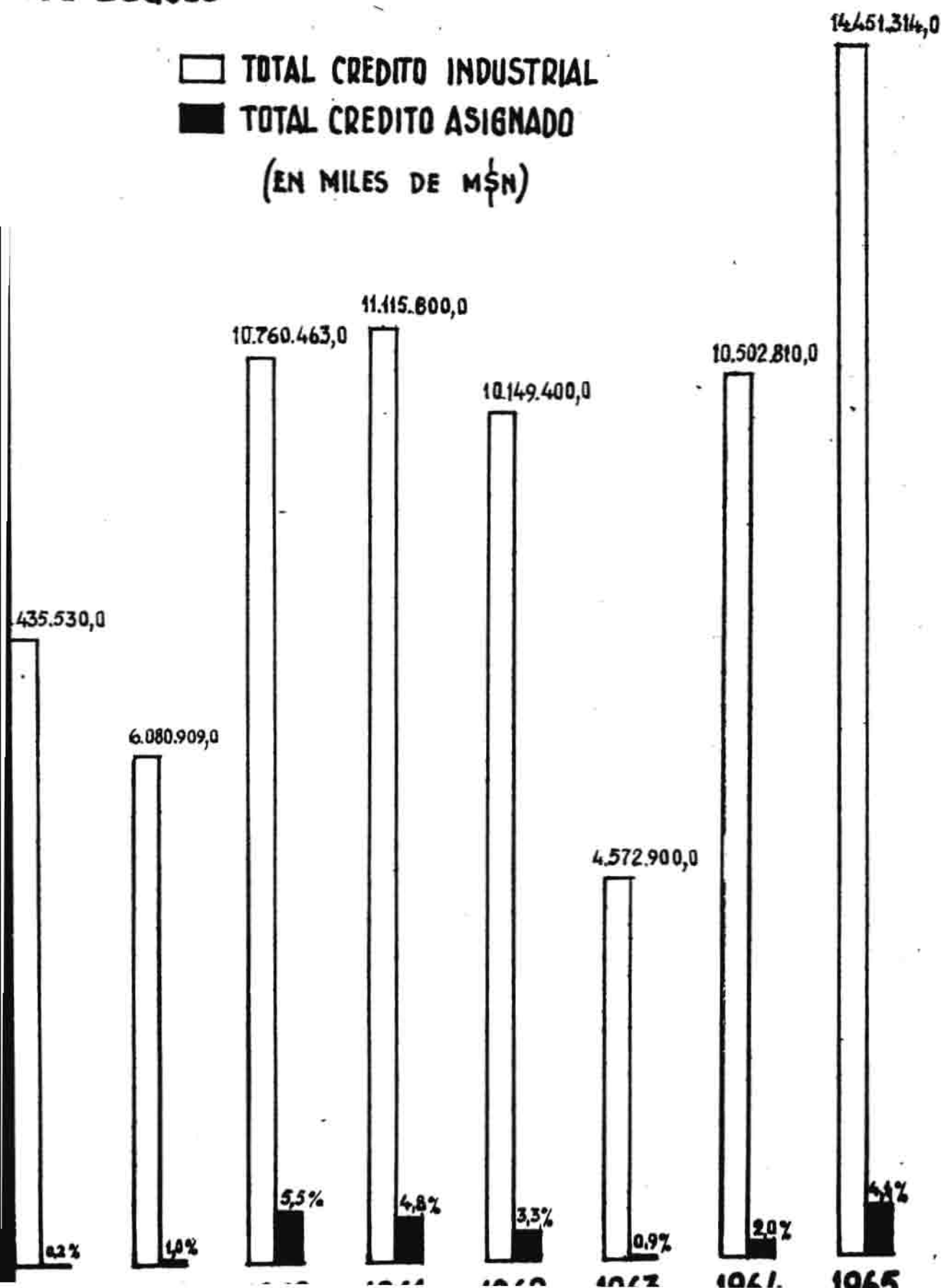
Años	Total Credito Industrial	CREDITOS PARA FINANCIACION DE ASTILLEROS Y TALLERES NAVALES		
		Nº Opera ciones	Monto	%
1956	6.307.724	125	14.428,6	0,22
1957	6.834.132	100	23.895,6	0,35
1958	7.435.530	42	13.106,8	0,16
1959	6.080.909	43	11.489,7	0,18
1960	10.760.463	52	90.462,8	0,84
1961	11.115.800	73	126.877,3	1,14
1962	10.149.400	46	58.190,1	0,57
1963	4.572.900	48	142.260,4	0,32
1964	10.502.810	62	170.293,0	1,62
1965	14.451.314	39	223.000,7	1,54
1966	16.379.194	48	280.694,3	1,77

CREDITOS PARA ADQUISICION Y REPARACION DE BUQUES

□ TOTAL CREDITO INDUSTRIAL

■ TOTAL CREDITO ASIGNADO

(EN MILES DE M\$N)



CREDITOS PARA LA ADQUISICION, TRANSFORMACION
Y MEJORA DE BUQUES, OTORGADOS POR EL BANCO
INDUSTRIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA

(en miles de m\$n.)

AÑO	TOTAL DEL CREDITO INDUSTRIAL	TOTAL CREDITO ASIGNADO PARA ADQUISICION Y MEJORA DE BUQUES, TRANSFORMACION	%
1958	7.435.530	15.649	0,2
1959	6.080.909	60.566	1,0
1960	10.760.463	592.244	5,5
1961	11.115.800	531.200	4,8
1962	10.149.400	336.850	3,3
1963	4.572.900	41.401	0,9
1964	10.502.810	212.640	2,0
1965	14.451.314	585.804	4,1

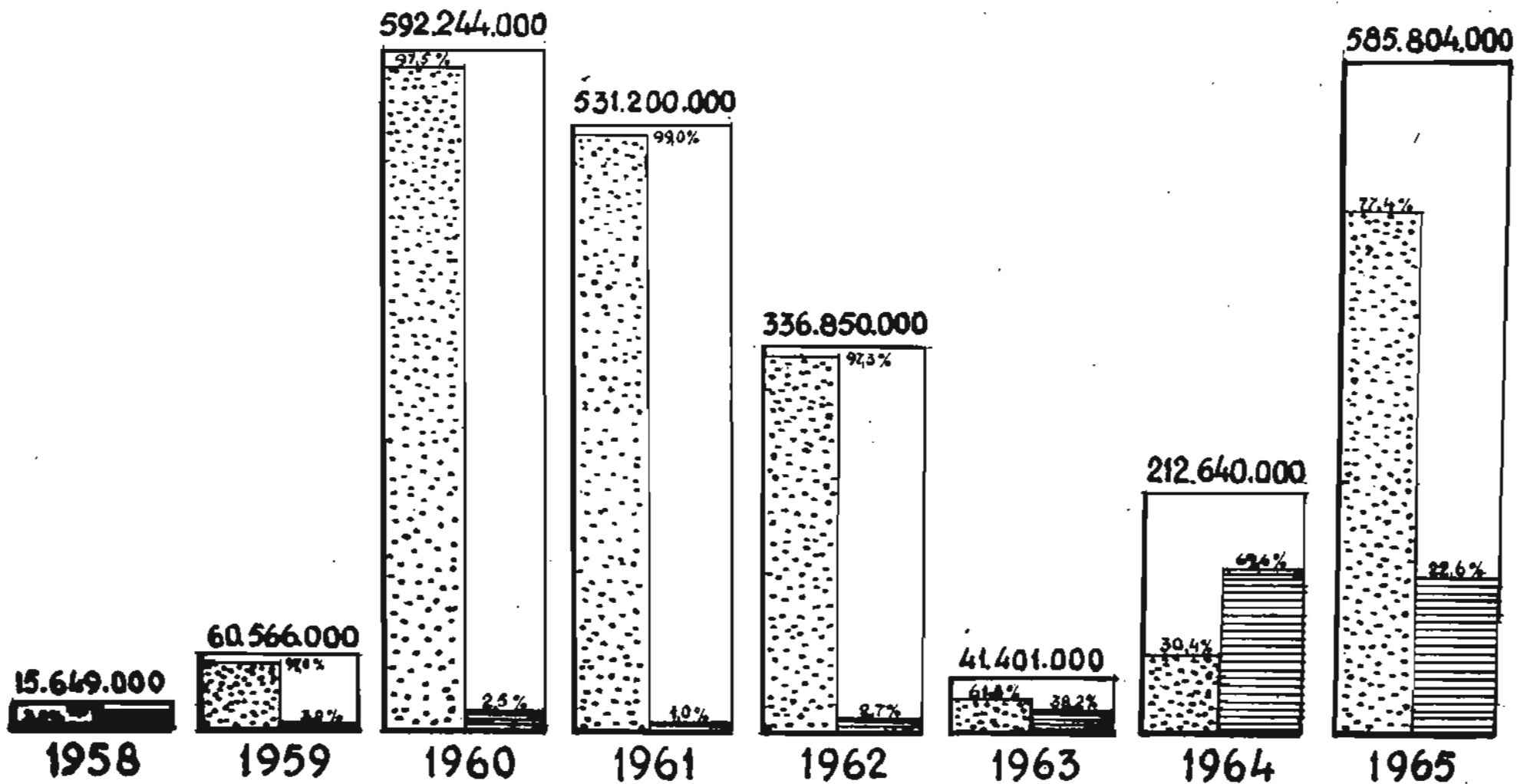
COMPARACION DE LOS CREDITOS OTORGADOS POR EL BANCO
INDUSTRIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA, SEGUN SU FI-
NALIDAD (ADQUISICION O TRABAJOS EN BUQUES)

(en miles de m\$n.)

AÑOS	TOTAL DEL CREDI TO OTORGADO	ADQUISICION	%	MEJORA, TRANS FORMACION Y REPARAC.	%
1958	15.649	477	3,0	15.172	97,0
1959	60.566	58.500	97,0	2.066	3,0
1960	592.244	577.551	97,5	14.693	2,5
1961	531.200	525.200	99,0	6.000	1,0
1962	336.850	327.750	97,3	9.100	2,7
1963	41.401	25.570	61,8	15.811	38,2
1964	212.640	64.570	30,4	148.070	69,6
1965	585.804	453.695	77,4	132.109	22,6

DISCRIMINACIÓN DE LOS CRÉDITOS OTORGADOS

 ADQUISICIÓN DE BUQUES
 MEJORAS-REPARAC.-TRANSFORM.



3. - Comparación de los regímenes promocionales.

Corresponde, finalmente, comparar las resoluciones del Banco Industrial del año 1954, las del año 1960 dictadas en consonancia con lo dispuesto en ley cred. naval de 1958 y las normas que para la consecución de préstamos y subsidios estableció el decreto-ley nº 6677/63 (creación del Consejo Nacional de la Marina Mercante y del Fondo Nacional respectivo)

a) En lo referente a astilleros y talleres navales

La resolución del Banco Industrial de 1954 otorgaba un crédito máximo del 66%, a un plazo de diez años, salvo para ampliación o modernización en cuyo caso se reducía en cinco años, y con un interés del 7 y medio % anual debiendo garantizarse los préstamos con hipoteca y/o prenda en primer grado sobre los bienes que motivan la inversión.

La resolución del año 1960 del mismo Banco y a los mismos fines establece un monto máximo de crédito de hasta el 80% del valor de las inversiones a realizar estimado por el Banco, a plazos de 15 (construcción, equipamiento y traslado) y 10 años (ampliación y modernización) y un interés del 5% anual (el estado resarce al Banco la diferencia con la tasa del 8% aplicada a otras operaciones de promoción). La garantía debía constituirse con hipoteca o prenda en primer grado sobre los bienes de las empresas solicitantes .

El decreto nº 7009/66 (reglamentario de la ley de creación del CNMM y del Fondo Nacional) establece que los préstamos no excederán el 80% del valor de las inversiones a realizar, a un plazo de diez años para la construcción e instalación de astilleros y talleres navales, y de cinco años en los casos de ampliación y de modernización de los mismos. La tasa de interés será fijada por el CNMM de acuerdo con la política promocional del Poder Ejecutivo Nacional, cosa que hasta el presente no se ha hecho.

El Acuerdo número 30/66 establece por su parte que los préstamos deberán garantizarse con hipotecas o prendas en primer grado sobre los bienes objeto de las operaciones y/o otras garantías reales o personales, a satisfacción del Consejo. Esto último constituye una novedad en los regímenes de préstamos que se están analizando.

b) En lo referente a la construcción, modernización o reparaciones mayores de buques o embarcaciones.

La reglamentación del año 1954 del Banco Industrial no preveía la concesión de préstamos para la construcción en el país de barcos nuevos. Sólo contemplaba según se ha visto, el otorgamiento de créditos especiales para reparación, transformación o modernización de barcos.

Se acordaba, en este último supuesto, hasta el 70% del valor de las obras cuando el solicitante fuese una sociedad cooperativa y el 60% cuando se trate de otras empresas y hasta el ochenta y el setenta por ciento respectivamente cuando se trate de buques pesqueros de altura y pesqueros frigoríficos. El plazo máximo era de cinco años y las tasas de interés eran del 6 y 7 % anual según se tratara de una sociedad cooperativa u otro tipo de empresas. Debía garantizarse con hipoteca naval sobre la unidad o unidades a reparar.

La resolución del mismo Banco del año 1960 contemplaba, en cambio, la concesión de préstamos para la construcción de buques o embarcaciones en astilleros o talleres navales del país, amén de los ya citados para reparaciones mayores o modernización.

Los préstamos alcanzaban al 80% en los casos de construcción, conversión o modernización y hasta el 65% en los supuestos de reparaciones mayores. El interés del 5% anual (el Estado debía reintegrar la diferencia con el 8%) y los plazos de amortización

20 años (construcción con casco metálico); ocho años (construcción con casco de madera) y seis años (modernización, conversión y reparaciones mayores) .

Los Acuerdos del CNMM estipulan préstamos de hasta el 80% del valor de las inversiones, variando los plazos de amortización de 10 años (caso de conversión o modernización) a quince años (caso de construcción), y el interés para los casos de construcción iba del 4% y el 8% según el tipo de buque que se tratara. Para los casos de conversiones y modernizaciones aún no se ha fijado la tasa de interés, pero ella deberá estar en consonancia con la política promocional que establezca el Poder Ejecutivo.

En los referente a las garantías introduce la posibilidad de aceptar además de la hipoteca y la prenda, otras garantías, incluso personales, a satisfacción del Consejo.

En general, la reglamentación del Banco Industrial del año 1960 era la que ofrecía mayores montos crediticios y mejores facilidades de pago e interés, Sin embargo, a juzgar por los créditos anuales acordados según puede apreciarse en los cuadros precedentes, debieron ser escasas las sumas que anualmente destinó el citado Banco a fin de atender los préstamos relacionados con tales operaciones.

Dado el corto lapso que ha transcurrido desde el dictado de los Acuerdos del CNMM (la mayoría son del segundo semestre de 1966) no puede juzgarse aún la labor realizada por dicho organismo, si bien los fondos recaudados son muy importantes (mas de 4.500.000 hasta la fecha)

8) La acción de los organismos internacionales de financiamiento.

1 - Antecedentes

El presente siglo en su transcurso ofrece tres etapas perfectamente diferenciadas en lo que al tema en cuestión se trata:

a) Vigencia plena de un sistema económico de casi aplicación universal estructurado en base a la vigencia del patrón oro, que permitía a través de mecanismos, una fluidez de movimiento de capital destinado a ser invertido en regiones periféricas con respecto a las naciones más desarrolladas. El estricto acatamiento a tal régimen por parte de los Gobiernos en su legislación, permitía a los inversores contar con las garantías más amplias, tanto de su capital como de los beneficios.

Los mismos no eran afectados en manera alguna por la política económica que desarrollaban tales Gobiernos, sino que por el contrario la misma tenía por objeto asegurar su plena vigencia. Los resultados logrados no pueden ser negados en su totalidad, si bien tampoco pueden desconocerse las facetas negativas que mostró su aplicación. Así, desde el punto de vista positivo tal esquema permitió a muchos países hallar fuentes y/o mercados de financiamiento, que absorvieran las demandas de capital para una mayor integración de su infraestructura, necesarias para una adecuada complementación del marco económico del que eran participantes.

Claras funciones había asignado la división internacional del trabajo a cada uno de los actores, que permitió un desarrollo acelerado dentro de las normas que exigía tal régimen, pero el aspecto negativo se presentaba en la existencia de regiones dominantes y otras dominadas. Es decir, una situación de "equili-

brío", condicionado al cumplimiento de ciertos supuestos como por ejemplo: estabilidad de relaciones comerciales, estabilidad de la moneda y por parte de la población, aceptar las tensiones sociales producidas o engendradas por las crisis cíclicas que este sistema presentaba, como algo fatal o imposible de evitar.

b) Eliminación de las formas puras de aplicación de tal sistema.

Este proceso arranca con la Primera Guerra Mundial, con su sacudida de desorganización y desequilibrio en las relaciones internacionales. Quienes manejaban la economía intentaban reconstruir el pasado, con la plena vigencia del patrón oro y un mercado monetario dominante en Inglaterra, como lo había sido en épocas anteriores a dicha conflagración. Si bien en cierta forma se restablece el citado régimen monetario, el centro de atracción había pasado de Londres a Nueva York y las reglas de juego eran ya diferentes: Se habían producido cambios políticos y estructurales.

La liberación del comercio encuentra muchas trabas, engendrada por toda suerte de nacionalismos entronizados en diferentes países, como búsqueda a soluciones que en gran medida tenían su origen en la guerra soportada. La crisis que estalla en 1929 alcanza rápidamente a todos los países y a todos los sectores. Adquiere tal amplitud que muchos ven en ella no ya una simple crisis cíclica de superproducción, uno de esos sobresaltos temporarios que cada siete o diez años interrumpía el ritmo de la actividad económica, sino una crisis del sistema, que pone en tela de juicio sus propios principios.

Cada nación trató de defenderse con los medios que las viejas y nuevas políticas económicas podían brindarles: elevación de aranceles, arduas, arduas, contingentes,

manejo de las monedas y controles de cambios por parte de los gobiernos, en búsqueda de una estabilidad unilateral e inmediata. La lógica consecuencia fue la reducción del comercio y de la escala de especialización internacional. El patrón oro fue incapaz de evitar los cheques y las tensiones de lo que ha dado en llamarse "la gran depresión".

Cuando comenzaba a configurarse un nuevo orden en todo este complejo, una nueva guerra estalla que envuelve, directa o indirectamente, a todo el mundo. El esfuerzo de guerra obliga la adopción de medidas que desmejorarían aún más las economías ya tambaleantes de muchos países. Pero conjuntamente con el deseo de ganar la guerra, se buscaba de afianzar una paz duradera, en base a la igualdad de los pueblos, al aseguramiento de las libertades esenciales del hombre y su elevación del nivel de vida y a la eliminación de discriminaciones políticas, sociales y económicas. La búsqueda se encaminó hacia la creación de principios e instituciones convenientemente capacitadas para resolver esos difíciles problemas.

c) Surgimiento de las instituciones internacionales de financiamiento.

Únicamente el esfuerzo mancomunado de los gobiernos podría hallar solución a toda gama de problemas generados por la guerra recientemente terminada y los que venían arrastrándose entre los años 1919 y 1930.

En pos de la solución a estos problemas se crearon diferentes instituciones, cuyos fines eran, principalmente los siguientes:

- 1) Mantenimiento de la estabilidad monetaria.
- 2) Restablecimiento del comercio internacional a través de la creación de condiciones favorables e inversión de capitales.
- 3) Financiamiento de obras que sirvieran de base al

Desarrollo económico de los países menos adelantados.

d) Financiamiento de obras económico-sociales en países menos desarrollados.

Para la obtención de estos fines se han creado y actúan entre otros:

- Fondo Monetario Internacional
- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, conocido más comúnmente por Banco Mundial.
- Asociación para el Desarrollo Internacional.
- Corporación Financiera Internacional.
- Banco Interamericano de Desarrollo.

A su vez los EE.UU. cuentan con otras instituciones que si bien son de exclusivo dominio de ese país, su acción alcanza un estado internacional (por ejemplo, el Banco de Exportación e Importación).

Cabe consignar, asimismo, que la fuente de obtención de los capitales de operación, tienen diferentes orígenes, a saber:

- A) Fondos provenientes de su propio capital;
- B) Fondos provenientes de donaciones de los gobiernos participantes, independientemente de sus propias aportaciones.

C) Fondos obtenidos en los diversos mercados de capital, mediante la colocación de bonos u obligaciones.

De lo expuesto surge que en el pasado el mundo y los países contaron o pudieran recurrir para la búsqueda de capitales, a centros financieros que disponían de ahorros para satisfacer la demanda de financiación a largo plazo. El ejemplo de nuestro país es altamente demostrativo. Esta situación se deforma a partir de 1914 y se deteriora, totalmente, después de 1930, quedando interrumpida las fuentes de financiación tradicionales. Luego de 1945 y hasta la actualidad, la

ausencia de un mercado de ese tipo ha sido suplida, en parte por las instituciones citadas, de las que a continuación se hacen un somero análisis.

2 - Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF)

Objetivos.

Este banco fue concebido, al igual que el Fondo Monetario Internacional en la Conferencia de Bretton Woods, celebrada a mediados de 1944.

La principal tarea del Banco en la que viene trabajando desde hace más de 20 años, es proporcionar, según expresa su Convenio Constitutivo, "financiamientos para fines productivos mediante su capital propio, los fondos que consiga y sus demás recursos".

Recursos.

Las suscripciones de los países miembros del Banco tienen importancia por cuanto determinan el número de votos que corresponden a cada país, pero, desde luego, su mayor trascendencia obedece al hecho de que constituye el elemento básico de los recursos financieros del Banco.

En total, la parte de las suscripciones que han sido desembolsadas ascienden en la actualidad a unos 2.300 millones de dólares de los cuales aproximadamente 320 millones de dólares aún no han sido liberados en forma que permitan al Banco poder prestarlos. Esto deja un saldo de 1.800 millones de dólares de capital libremente disponibles para ser utilizados en las operaciones.

Sin embargo, estas cantidades son mucho menor que la mitad de los fondos que el Banco tiene a su disposición para otorgar préstamos, dado que una cantidad mucho mayor es propor-

cionada por otras fuentes, a saber: los recursos que el Banco toma a préstamo en los mercados monetarios y las utilidades del Banco mismo. Las obligaciones pendientes del Banco, que en la actualidad ascienden alrededor de 2700 millones de dólares, han sido tomadas en los mercados financieros mundiales muy en particular, entre inversionistas privados de EE.UU. y de Europa Occidental.

El Banco dispone, además, de aproximadamente 890 millones de dólares de utilidades acumuladas, proveniente de los préstamos que ha otorgado. Está estipulado que una parte de estas utilidades sean conservadas bajo la forma de activos realizables, para constituir una reserva especial utilizable de inmediato para hacer frente a posible a pérdidas, y esta reserva al presente excede de 280 millones de dólares. El resto de las utilidades líquidas (además de representar para el Banco un margen de seguridad contra cualquier pérdida eventual), constituye una tercera importante fuente de los fondos que el Banco puede prestar. Las utilidades que pueden ser prestadas superan ya los 600 millones de dólares y dado que el Banco siempre se ha mostrado contrario a pagar dividendos, cada año aumentan en otros 80 millones de dólares, aproximadamente, que se pueden utilizar para préstamos adicionales. Estas tres fuentes de recursos -capital, empréstitos y utilidades- componen el conjunto de los fondos prestables.

En resumen, los recursos del Banco tienen aproximadamente el siguiente origen:

	Millones de dólares.
1) Suscripción de acciones de los países miembros	1.800
2) Colocación de obligaciones del Banco	2.700
3) Utilidades	600
4) Venta de préstamos	1.700
5) Total	6.800

Préstamos.

Objetivos de las financiaciones

El Banco se dedica a financiar proyectos específicos del desarrollo, para los que facilite dinero en préstamo.

La mayor parte de los préstamos otorgados por el Banco han financiado los llamados proyectos de infraestructura, los cuales componen la armazón en que descansa el resto de la economía de un país, pero que por lo general no atraer a las inversiones privadas.

Así pues, aproximadamente una tercera parte del total ha sido destinado a financiar incrementos en la producción de la energía eléctrica, incluyendo tanto proyectos hidroeléctricos como termoeléctricos y líneas para transmitir la energía.

En proporción análoga, otra tercera parte de los préstamos concedido han financiado ferrocarriles, caminos y puertos, y para completar el cuadro, un par de oleoductos y unos cuantos aviones.

La mayor parte de los fondos restantes han sido distribuidos entre la industria y la agricultura. Los préstamos industriales se han aplicado mayormente a industrias pesadas como la del hierro y acero y la minería; o han sido canalizados hacia sociedades del financiamiento del desarrollo en los países prestatarios para ser transpasados a firmas industriales cuyos proyectos resultan demasiados pequeños para permitir que el Banco pueda ocuparse eficazmente de ellos.

Los préstamos para la agricultura generalmente se han destinado a la realización de planes comparativamente grandes y en especial a proyectos para contener las inundaciones, o a sistemas de riego, los que requieren fuertes erogaciones de

capital.

El mayor número de préstamos ha sido concedido a países en vía de desarrollo, aunque también se han otorgados a países más desarrollados, tales como Australia y Noruega, cuyas necesidades en materia de capital exceden de lo que puedan satisfacer los préstamos ordinarios. La distribución geográfica de los préstamos ha sido bastante equilibrada: Asia y Oriente Medio, que es la región con más población, ha recibido la mayor parte, seguida por las que han correspondido al Hemisferio Occidental, Europa y Africa. La India es el país al cual se han concedido más préstamos; el segundo lugar lo ocupan Japón y México el tercero.

El total de préstamos en poder del Banco (incluidos los aún no efectivizados) es de 5,9 mil millones de dólares. A la Argentina se le han otorgado dos préstamos por valor de 141,5 millones de dólares, con destino a los siguientes conceptos: SEGBA (95,0 millones) y Vialidad Nacional (46,5 millones).

De ese total de préstamos otorgados al 30 de junio de 1965, se han percibido 104,4 millones restando un total de 37,1 millones de dólares a desembolsar.

Requisitos y modalidades específicos.

Los principales requisitos y modalidades específicos de los préstamos se pueden sintetizar así:

a) Proyectos específicos.

Siempre que un proyecto sea técnicamente factible y se estime que contribuye a incrementar el ingreso y la producción nacional, recibe un trato preferente.

b) Financiación del componente de artículos importados de los proyectos.

El Banco ha sostenido que los gastos en moneda nacional que ocasionan proyectos financiados exteriormente deben pagarse en el país y limitar por lo tanto sus préstamos a las divisas que el proyecto requiera.

c) Infraestructura económica.

Como ya se ha dicho anteriormente el S.I.R.F. ha procurado evitar el otorgamiento de préstamos que compitieran con el capital privado extranjero. Este generó una modalidad crediticia concentrada sobretudo en usos finales de infraestructura. De ahí que el Banco haya otorgado usualmente casi la totalidad de sus préstamos a países subdesarrollados, en la esfera del transporte y de la energía eléctrica.

d) Requisitos previos de orden jurídico o administrativo.

Además de los criterios de política general mencionado el Banco exige ciertos requisitos de carácter jurídico administrativo que es indispensable cumplir. Entre ellos podemos mencionar:

- a) Garantía de gobierno del país beneficiario;
- b) Obligación de invertir el producto líquido del préstamo en cualquier país miembro del Banco y también en Suiza, que aunque no es miembro ha abierto su mercado de capitales al Banco;
- c) Deben usarse para efectuar nuevas inversiones;
- d) No se autorizan créditos para estudios de preinversión; y
- e) Aplicación de ciertos criterios de solvencia en relación a los países prestatarios, es decir, se valoran algunos antecedentes y otros factores cuantitativos sobre las circunstancias que imperan en el país prestatario, por ejemplo: historial y ambiente de las inversiones extranjeras (cumplimiento de obligaciones anteriores, régi-

men legal y administrativo, restricciones cambiarias, prácticas contrarias al capital extranjero, etc.); estabilidad política, eficiencia de la administración pública; políticas monetarias y fiscales; servicio de la deuda e ingreso y ahorro de divisas.

Límites y Condiciones

Algunos métodos adoptados por el Banco han hecho que la política de préstamos adolezca de ciertas limitaciones.

Se ha criticado la exigencia de que sólo pueda financiarse el componente de artículos importados de los proyectos, aduciéndose que en la esfera de la infraestructura los proyectos muchas veces presentan una escasa proporción de importaciones sobre la inversión total prevista.

En segundo lugar, se presta mínima atención a la infraestructura social, a pesar de que en un desarrollo equilibrado requiere una expansión progresiva de todas las formas de infraestructura para aumentar el producto social de su conjunto.

En tercer lugar, el método de atenerse a los méritos individuales de un proyecto, al margen de un plan de desarrollo general no asocia el préstamo a las necesidades y recursos de inversión del país prestatario considerado en su conjunto.

En cuarto lugar, los requisitos previos que exigen emplear el importe de los préstamos en adquirir mercaderías en determinados países y la exigencia de la garantía gubernamental limitan la demanda de fondos.

Por último los criterios de solvencia aplicados son difícil concreción en circunstancias en que, en la mayoría

de los países presuntamente beneficiarios, la relación entre el servicio de la deuda externa y los ingresos en divisas se hacen cada vez más pesada.

Todas estas circunstancias fueron debatidas francamente en la Conferencia Mundial del Comercio y Desarrollo realizada en Ginebra en 1964 y determinaron recomendaciones de la misma tendientes a modificar en los mencionados aspectos la política del Banco.

Entre dichas recomendaciones podemos citar la que reconoce que el financiamiento interior ha de vincularse a planes de desarrollo, admitiéndose que tiene que cubrir parte del financiamiento interno. Se reconoce, asimismo, que debería disponerse de fondos para financiar la compra de bienes en otros países, sean estos desarrollados o no, y en el mismo país que recibe los recursos. Se recomienda que la capacidad global de un país para ser frente a los servicios financieros exteriores deberá tenerse en cuenta al determinar las modalidades de pago y el interés de los préstamos externos.

En cuanto al financiamiento del desarrollo, se ratificó en la Conferencia mencionada, la necesidad de adoptar medidas que se refieran a la cuantía, al régimen y al financiamiento suplementario.

Respecto a la cuantía, si se piensa que se ha estimado que los recursos financieros que los países desarrollados deberán esforzarse por dedicar a los países en desarrollo, han de aproximarse al 1% de su ingreso nacional, se advierte cuán lejos se está aún de la meta propuesta.

3 - Asociación Internacional de Fomento (A.I.F.)

La A.I.F. fue creada en 1960 como filial del Banco, Su emisión consiste en proporcionar préstamos a largo plazo y mínimo o ningún interés, en condiciones más flexibles y menos gravosas para el balance de pagos, que las que suelen aplicar

se en los préstamos usuales.

La situación que determinó la situación de la A.I.F. fue la creciente carga que el servicio de la deuda externa significaba para muchos de los países subdesarrollados.

En efecto, entre 1955 y 1961, por ejemplo, el total de la deuda exterior contraída o garantizada por un grupo de 34 países, que representan aproximadamente el 70% de población del mundo subdesarrollado se duplicó. En cambio, los ingresos en concepto de exportaciones de esos mismos países aumentaron sólo un poco más del 15%. Esa circunstancia explica la fuerte repercusión que el servicio de la deuda tiene sobre los citados países y la necesidad de acudir en su ayuda, desde el punto de vista financiero, con préstamos a largo plazo y bajo interés.

La A.I.F. interviene en los casos en que estima que determinados proyectos resultan económicamente justificados y que el gobierno del país sigue políticas sensatas, pero que la situación de la balanza de pagos de la nación interesada requiere que le sean ofrecidos términos amplios para la devolución del préstamo.

Los recursos de la A.I.F. provienen de las suscripciones de los países miembros, que se clasifican en dos categorías: países desarrollados y en vías de desarrollo. Los primeros pagan su cuota en oro o en moneda convertible; los segundos, en un 10% en moneda convertible y el resto en sus propias monedas nacionales. Mediante esta fórmula se proveyó a la A.I.F. de 765 millones de dólares como capital inicial a los que se agregaron después quince millones más, aportados por Suecia, como contribución especial suplementaria. Hay acuerdo de los gobiernos miembros para proveer a A.I.F. de 750 millones de dólares adicionales, que serán aportados ex-

clusivamente por los países industrializados .

La A.I.F. no recurre al mercado para obtener fondos ni tampoco acumula utilidades , como en el Banco. El aporte suscrito por Argentina es de 18,0 millones de dólares, de los cuales ha hecho efectivo 15,2 millones.

Los créditos por su naturaleza, se otorgan exclusivamente al gobierno, y los principales países que se han favorecido son la India y Pakistán. Los préstamos que se han otorgados hasta el presente han costado a los prestatarios solamente una comisión del 1%, destinada a gastos administrativos. Los reintegros comenzarán a los 10 años, en plazos que se escalarán a lo largo de 50 años. Los préstamos han sido concedidos especialmente los ferrocarriles, caminos, centrales de energía eléctrica y programas de riego; además, para abastecimiento de agua y construcción de escuelas. Deben ser proyectos que tengan una "alta prioridad en el desarrollo" y no puedan lograr proveniente de otras fuentes.

Por lo demás, los requisitos administrativos y criterios técnicos y económicos aplicados a la A.I.F. para la concesión de los créditos son similares a los aplicados por el Banco Mundial.

La A.I.F. pueden financiar proyectos que no sean "directamente productivos", incluso de infraestructura social.

La Argentina no ha recibido préstamos de la A.I.F. dado que este es un organismo destinado a ayudar a los países subdesarrollados y nuestro país, en el orden internacional no está considerado en esa categoría por su ingreso "per cápita", capacidad y calidad de su población, grado de educación, recursos naturales y posibilidades. En consecuencia, se estima que no necesita se le otorguen préstamos de esa natu-

raleza.

Un reciente e interesante estudio basado en la correlación de los indicadores de recursos humanos con las mediciones del desarrollo económico, clasifica la Argentina entre los países avanzados, junto con Australia, Nueva Zelandia e Israel (además de los países industrializados). Los indicadores en que se base el trabajo son: producto nacional "per capita", porcentaje de población ocupada en la agricultura, porcentaje de ingreso nacional invertido en educación y porcentaje del grupo de 5 a 14 años dentro de la población total.

Los países de América Latina más beneficiados con la ayuda de la A.I.F. son: Colombia (19,5 millones de dólares); Chile (19,0 millones); Bolivia (15,0 millones); Paraguay (9,6 millones); Honduras (9,0 millones); Ecuador y El Salvador (8,0 millones cada uno),

4 - Corporación Financiera Internacional (C.F.I.).

Es otra filial del Banco que se dedica a conceder préstamos a las industrias privadas sin requerir garantías gubernamentales. Actúa particularmente, en empresas productoras de países en vías de desarrollo. Fué creada respondiendo al hecho de que, pese a la creciente demanda proveniente del sector Privado para financiar los proyectos industriales, el B.I.R.F. tenía que limitar sus actividades en esa esfera, porque todos sus préstamos requerían garantías gubernamentales.

Los gobiernos a menudo vacilan, por razones de diversa índole, en garantizar ciertos préstamos, las empresas privadas, por su parte, temen que las garantías gubernamentales puedan provocar una ingerencia oficial en sus actividades. En vista de esas dificultades, se propuso crear el organismo en la forma indicada.

Con el objeto de acrecentar sus fondos para nuevas inversiones, la C.F.I. puede vender a particulares la parte de sus inversiones en valores semejantes a las acciones ordinarias.

La C.F.I. no tiene un tipo de interés uniforme para sus préstamos ni cargas regulares aplicables a los prestatarios. El tipo de interés fijese en cada caso tomando en cuenta las circunstancias concretas, tales como el riesgo de la operación, el importe de la participación y el rendimiento total que se espera obtener de la cantidad invertida. Los tipos han fluctuado entre el 5 y el 7 %.

El capital de la C.F.I. es de 98,9 millones de dólares, los préstamos otorgados ascienden a 41,7 millones y las inversiones realizadas a 21,0 millones de dólares.

La Argentina ha recibido préstamos por 7,9 millones de dólares con destino a las siguientes clases de industrias: siderurgia (3,6 millones); papel (2,5 millones); fabricas de engranajes (1,5 millones); y petroquímica (305.000 dólares).

Otros países de América Latina beneficiados con préstamos son: Colombia (5,9 millones); Chile (7,8 millones); Perú (4,9 millones) y México (2,9 millones).

5- Banco Internacional de Desarrollo (B.I.D.)

Objetivos.

Este Banco : fué establecido en diciembre de 1959 por 20 naciones americanas -19 países latinoamericanos y los EE.UU.- con el objeto de acelerar a través de la cooperación, financiera multilateral el proceso de desarrollo económico de los países miembros.

Desde que concedió su primer préstamo, en febrero de 1961, el Banco se ha convertido en un instrumento muy eficaz para promover el desarrollo de Latinoamérica. Las estadísticas de inversión en América Latina, durante el período 1961-1964, señalan que más de la cuarta parte del financiamiento internacional público, comprometido en proyectos y programas de desarrollo de la región, corresponde a las actividades financieras y de asistencia técnica del Banco Interamericano de Desarrollo.

Recursos.

El Banco tuvo originariamente dos fuentes principales de recursos:

- a) Recursos ordinarios de capital;
- b) Fondo para operaciones especiales.

El monto autorizado de los recursos ordinarios de capital asciende a 2.150 millones de dólares, de los cuales 475 millones corresponde a capital pagadero en efectivo y 1.675 a capital exigible. Al 31 de diciembre de 1964 el capital suscrito ascendía a 381,5 millones de dólares.

El Banco utiliza estos recursos en la concesión de préstamos para proyectos y programas de desarrollo económico. Estos préstamos son pagaderos en la moneda o monedas prestadas y, como norma general, se conceden por plazos de 8 a 12 años, pero pueden extenderse hasta 20 años cuando se trata de proyectos de infraestructura. La naturaleza y el curso de las garantías se determinan en cada caso según la índole del proyecto.

Los recursos autorizados del Fondo para operaciones especiales ascendía, al 31 de diciembre de 1964, a 219,4 millones de dólares, de los cuales 218,9 millones habían sido suscritos por los países miembros. Este Fondo se aumentó a 900 millones a partir de abril del año 1965, pagadero en tres cuotas anuales.

Con estos recursos el Banco efectúa préstamos en condiciones y términos que permiten hacer frente a circunstancias especiales que se presenten en determinados países o proyectos. Estos préstamos son pagaderos en términos y condiciones de pagos más flexibles que los que se aplican a los efectuados con los recursos ordinarios de capital. Los plazos de amortización son, por lo regular, más amplios, las tasas de interés más bajas y los reembolsos pueden ser en la moneda del prestatario.

Otra fuente adicional de recursos del B.I.D. es el "Fondo Fiduciario de Progreso Social", que es aportado por los EE.UU. y administrado por el Banco. Este Fondo ascendió en 1966 a 525 millones de dólares.

El Banco utiliza estos recursos para conceder préstamos y asistencia técnica en cuatro clases de desarrollo social:

- 1) Colonización y mejor uso y tenencia de la tierra;
- 2) Viviendas para sectores de bajos ingresos;
- 3) Obras sanitarias y de suministro de agua; y
- 4) Educación y adiestramiento avanzados.

Estos préstamos se conceden a tasas de interés más bajas y son pagaderos en plazos más amplios que los anteriores. Además, las cuotas de amortización e interés pueden pagarse en moneda local o, a elección del deudor, en otras monedas que forman parte del Fondo Fiduciario.

Además de estos recursos, el Banco ha colocado en el mercado internacional seis emisiones de bonos por un monto total de 272,6 millones de dólares, con lo que ha ampliado su masa de maniobra.

RECURSOS DEL B.I.D.

Al 31 de diciembre de 1964.-

	Millones de dólares
1) Ordinarios	381,5
2) Fondos para operaciones especiales.....	218,9
3) Fondo fiduciario para progreso social...	525,0
4) Emisiones de Bonos	<u>272,6</u>
5) Total.....	1.398,0

Préstamos

De acuerdo con lo señalado más arriba, las operaciones del B.I.D. se dividen en tres clases diferentes:

a) Operaciones Ordinarias.

Se trata de préstamos a bajo plazo para proyectos específicos, que contribuyan al desarrollo económico de los países miembros, aún sin garantía en los gobiernos. Los préstamos devengan un interés anual del 5,75% (incluyendo la comisión de 1% para la reserva especial del Banco). Los préstamos deben reembolsarse en la moneda prestada (Véase cuadro

El número de préstamos ordinarios concedidos asciende a 108 y el monto total de los préstamos a 544,5 millones de dólares.

El país más beneficiado es el Brasil, que ha recibido 134,7 millones de dólares, o sea 24,8%. Luego siguen la Argentina con 91,6 millones, es decir, un 16,8%, y México con 80,4 millones o sea un 14,8%.

b) Operaciones especiales.

Por lo común se conceden para proyectos que no son directamente productivos o para financiar proyectos de infraestructura social.

El monto total de préstamos concedidos asciende a 170,9 millones, y el número de los mismos a 51. El país más beneficiado ha sido también Brasil, con un monto de 31,9

PRESTAMOS DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESAR

AL 30 DE JUNIO DE 1965 (en

P A I S	Recursos Ordinarios Fondo para				
	de. Capital			ciones Esp	
	Nº	Monto	%	Nº	Mon
Argentina	17	91.699	16,8	4	8.
Bolivia	--	---	--	6	26.
Brasil	19	134.740	24,8	5	31.
Colombia	12	51.245	9,4	2	3.
Costa Rica	4	11.502	2,1	1	1.
Chile	12	60.534	11,1	3	8.
Ecuador	2	8.343	1,5	3	8.
El Salvador	3	3.959	0,7	1	
Guatemala	4	8.438	1,6	2	
Haití	--	---	--	2	5.
Honduras	2	510	0,1	4	9.
México	11	80.464	14,8	2	13.
Nicaragua	3	8.930	1,6	1	4.
Panamá	1	8.500	1,6	3	4.
Paraguay	2	2.750	0,5	6	22.
Perú	7	16.763	3,1	1	
Rep. Dominicana	1	6.000	1,1	-	--
Uruguay	4	19.443	3,6	2	4.
Venezuela	4	30.774	5,6	1	2.
América Central	--	---	--	2	14.
T O T A L	108	544.574	100,0	51	170.

ROLLO POR PAISES Y FUENTES DE RECURSOS

(miles de dólares)

Operacionales		Fondo Fiduciario de			T O T A L		
		Progreso		Social			
to	%	Nº	Monto	%	Nº	Monto	%
597	5,0	3	38.500	8,6	24	138.796	11,9
560	15,5	4	11.260	2,5	10	37.820	3,2
915	18,7	10	62.060	13,8	34	228.715	19,6
163	1,9	8	49.437	11,0	22	103.845	8,9
000	0,6	6	12.640	2,8	11	25.142	2,2
709	5,1	12	31.938	7,1	27	101.181	8,7
462	5,0	8	24.783	5,5	13	41.588	3,6
183	0,1	5	16.040	3,6	9	20.182	1,7
535	0,3	4	14.320	3,2	10	23.293	2,0
860	3,4	--	--	--	--	5.850	0,5
410	5,5	5	7.635	1,7	11	17.555	1,5
600	7,9	7	30.700	6,8	20	124.764	10,7
500	2,6	4	13.135	2,9	8	26.565	2,3
200	2,5	2	10.362	2,3	6	23.062	2,0
600	13,2	2	6.300	1,4	10	31.650	2,7
475	0,3	8	35.950	8,0	16	53.198	4,6
	--	4	8.550	1,9	5	14.550	1,2
240	2,5	2	10.500	2,3	8	34.183	2,9
700	1,6	7	63.000;	14,0	12	96.444	8,3
204	8,3	1	2.925	0,6	3	17.129	1,5
913.	100,0	102	450.035	100,0	261	1.165.522	100,0

millones de dólares, o sea un 18,7%; lo siguen Bolivia con 26,5 millones (15,5%); Paraguay con 22 millones - (13,2%) y México con 13,6 millones (7,9%). La Argentina ha recibido 4 préstamos por un total de 8,5 millones de dólares (5%).

c) Fondo Fiduciario de Progreso Social.

Se trata de préstamos a bajo plazo, pagaderos en moneda nacional, para ser invertidos en las áreas de desarrollo social indicadas y con un interés del 2,75%.

El monto de los préstamos concedidos asciende a 450 millones de dólares y el número es de 102. El país que más ha sido favorecido por este tipo de préstamos es Venezuela, al que se le han otorgado 63 millones de dólares (14%); lo siguen Brasil con 62 millones (13,8%), Colombia con 49,4 millones (11%), la Argentina con 38,5 millones (8,6%) y Perú con 35,9 millones - (8%).

Si clasificamos los préstamos totales por actividades, observamos que la mayor parte (311,9 millones de dólares, o sea un 26,8%) ha sido destinada a la agricultura; un 25,6% (298,6 millones de dólares) a la industria y minería; un 18% (209,8 millones) a agua potable y obras sanitarias; un 16,9% (197,2 millones) a vivienda, y el resto a energía eléctrica y transporte (10,2%) y a educación avanzada (2,5%).

El B.I.D. y la Argentina.

Como hemos visto, la Argentina ha recibido del B.I.D., préstamos por 138,8 millones de dólares, con lo cual este organismo internacional ha superado al Banco Mundial en el monto concedido, pese a que el número de años desde que estamos incorporados al mismo es menor. La mayor parte de los préstamos - (91,6 millones de dólares) o sea un 66,1% ha sido concedida a la categoría de préstamos ordinarios, un 6,2% (o sea 8,5 millo-

nes) corresponden al Fondo de operaciones especiales, y el resto es decir un 27,7% (38,5 millones) al Fondo Fiduciario del Progreso Social.

Préstamos del B.I.D. otorgados a la Argentina
Por fuentes de recursos
(en dólares)

RECURSOS	NUMERO	MONTO	%
Recursos ordinarios	17	91.699.000	66,1
Fondo para operaciones especiales	4	8.597.000	6,2
Fondo fiduciario de progreso social	3	38.500.000	27,7
TOTAL	24	138.796.000	100,0

Desde el punto de vista de las actividades favorecidas cabe señalar que en la Argentina lo han sido las siguientes:

- a) Industria y minería: fábricas de piezas para automotores, de cemento, jugos citricos, madera aglomerada, papeles especiales, productos petroquimicos, elementos modulares para casas prefabricadas, la expansión de un frigorífico y una fábrica de fertilizantes químicos.
- b) Agricultura: programas de crédito a agricultores para la adquisición de maquinarias y equipos e inversiones en campos; proyectos de riego y programas de colonización.
- c) Energía eléctrica y transporte: ampliación de los sistemas de generación y transmisión eléctrica de las ciudades de Rosario y Córdoba.
- d) Agua potable y obras sanitarias: a la Administración de Obras Sanitarias para ayudar a financiar un programa de mejoras y ampliaciones del sistema de agua potable en Avellaneda y Lanús.

- e) Viviendas: al Banco Hipotecario Nacional para el financiamiento de proyectos y programas.
- f) Educación avanzada: Financiamiento de un plan para dotar a las ocho universidades nacionales de nuevos equipos didácticos que permitan mejorarlas y aumentar el número de especialistas.
- g) Asistencia técnica: Al Consejo Nacional de Desarrollo para contratar consultores que asesoren en las tareas de programación y preparación de proyectos.

Préstamos del B.I.D. otorgados a la Argentina por actividades
(en dólares)

ACTIVIDADES	NUMERO	MONTO	%
Industria y Minería	12	34.229.000	24,6
Agricultura	4	48.596.000	35,0
Energía eléctrica	3	14.802.000	10,7
Agua potable	2	5.500.000	4,0
Vivienda	1	30.000.000	21,6
Educación avanzada	1	5.000.000	3,6
Planificación	1	669.000	0,5
TOTAL	24	138.796.000	100,0

PRESTAMOS DEL BANCO INTERAMERICANO DE DES.

(en mill.

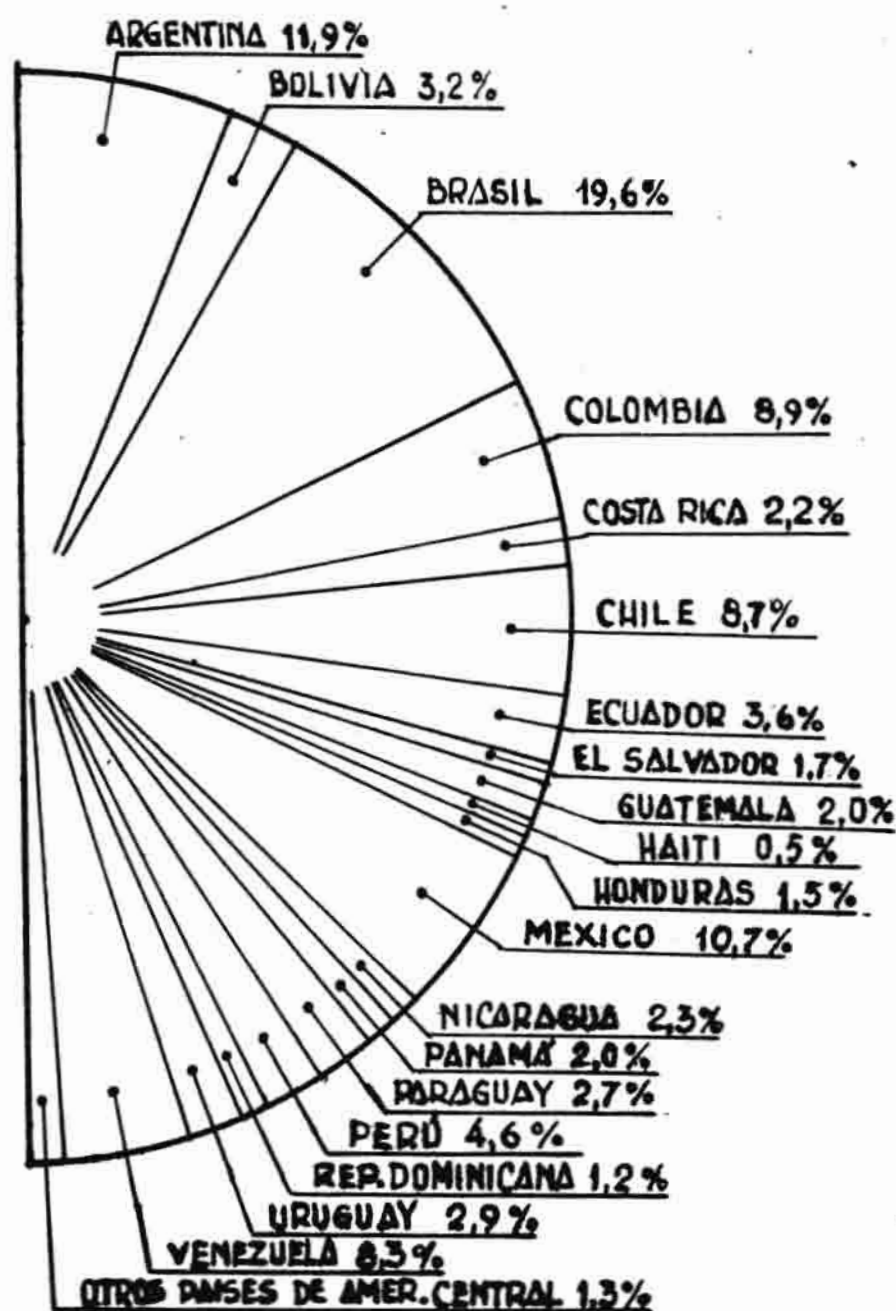
ACTIVIDADES	Recursos Ordinarios de Capital	% sobre el total	F
Industria y minería	247,7	45,5	
Agricultura	163,1	30,0	
Energía eléctrica y transporte	93,9	17,2	
Agua potable y obras sanitarias	39,9	7,3	
Vivienda	--	--	
Educación avanzada	--	--	
TOTAL	544,6	100,0	

DESARROLLO POR ACTIVIDADES AL 31 DE DICIEMBRE DE 1964

(en millones de dólares)

Fondo para Operaciones Especiales	% sobre el total	Fondo Fiduciar. Prog. Soc.	% sobre el total	TOTAL	% sobre el total
50,9	29,8	--	--	298,6	25,6
66,5	38,9	82,3	18,3	311,9	26,8
24,8	14,5	--	--	118,7	10,2
28,7	16,8	141,2	31,4	209,8	18,0
--	--	197,2	43,8	197,2	16,9
--	--	29,3	6,5	29,3	2,5
170,9	100,0	450,0	100,0	1.165,5	100,0

**PRESTAMOS DEL BANCO
INTERAMERICANO DE DESARROLLO
OTORGADOS A LA ARGENTINA AL
31 DE DICIEMBRE DE 1964
(en porcentajes del total)**



Acción y desarrollo en el financiamiento a la industria de astilleros.-

De las instituciones internacionales de financiamiento a que se hizo mención en el punto anterior, sólo el Banco Interamericano de Desarrollo ha tenido acción en el otorgamiento de préstamos a la industria naval de países latinoamericanos. Corresponde anticipar que la República Argentina, ni aún por esa institución internacional de crédito, ha obtenido crédito alguno para sus astilleros o para la construcción de barcos. Sólo ASTARSA (Astilleros Argentinos Río de la Plata S.A.) hace algunos años estuvo a punto de solicitar un crédito al B.I.D., para ampliación y modernización de su planta de astilleros y talleres en Río Luján (Tigre-Pcial de Bs. As.), pero sin llegar a formalizar ni el estudio técnico ni el pedido correspondiente a dicho organismo internacional de crédito: (información suministrada por la empresa).

Brasil, en cambio, ha obtenido un crédito de u\$s.10.780.000.- destinados a financiar la exportación de tres barcos mercantes de 12/13.000 toneladas a México, a construir en Astilleros del Brasil. Para una mejor apreciación del alcance de esta operación, se transcribe, más adelante, la Resolución del B.I.D. DE-172/66 del 8 de diciembre de 1966.-

A Perú, por otra parte, se le concedió el 26 de junio de 1965, una línea de crédito por u\$s 1.039.100,00 destinada al Banco Industrial del Perú (entidad mixta) y que tiene por objeto financiar la exportación de bienes de capital a otros países latinoamericanos. Hasta la fecha se han utilizado u\$s 270.000 de esa línea, para financiar la exportación de barcos pesqueros, construídos en astilleros peruanos, a la República de Panamá.

Por otra parte, el Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social del Perú (1962-1971) preveía en "Inversiones en -

barcos" la expansión de la Corporación Peruana de Vapores, - con la adquisición de 14 buques con capacidad de carga de - 140.000 toneladas.

Para ello, además de los recursos aportados por el Gobierno, la Corporación Peruana de Vapores, gestiona ante el B.I.D. un préstamo por valor de u\$s 5.000.000.

Hasta la publicación "Informe Anual 1966, del Banco Interamericano de Desarrollo, no se había acordado dicho crédito.

RESOLUCION DE -172/66

BRASIL.PRESTAMO 139/OC.BR. - LINEA DE CREDITO AL BANCO DO BRASIL S.A. PARA EL FINANCIAMIENTO DE EXPORTACIONES DE BARCOS.

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, al representante que él designe para que proceda en nombre y representación del Banco a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Banco Do Brasil S.A. para otorgarle una línea de crédito de carácter rotatorio que deberá ser utilizada por éste, en su calidad de Organismo Nacional, a través de la Cartera de Comercio Exterior (CACEX), exclusivamente para descontar en el Banco documentos de crédito emitidos por el Organismo Nacional como consecuencia de los financiamientos a mediano plazo de la exportación a México por parte de la Comisión de Marina Mercante del Brasil, de 3 barcos construidos en astilleros brasileros, sujetándose a las disposiciones del Reglamento aprobado por Resolución DE-59/63 y sus reformas, a las instrucciones especiales que expida el Banco y a los términos del respectivo contrato. La línea de crédito se sujetará sustancialmente a las siguientes disposiciones:

1. Monto y Moneda: Crédito rotativo de hasta US\$.10.780.000 en dólares, de los Estados Unidos de América. Los pagos de las amortizaciones y de los intereses se efectuarán en dólares.
2. Fuente de los Fondos: Los recursos ordinarios de capital del Banco previstos para el Programa de Financiamiento de Exportaciones de Bienes de Capital, mediante la Resolución DE-59/63.
3. Garantía: La responsabilidad propia del Organismo Nacional.
4. Amortización: El Organismo Nacional amortizará las sumas que utilice de la línea de crédito en los plazos y condiciones

que quedan especificados en los documentos de crédito que emita ajustándose a las instrucciones previas que imparta el Banco de acuerdo con el Reglamento y el contrato. Los documentos serán pagaderos en la sede del Banco o en el lugar que éste indique.-

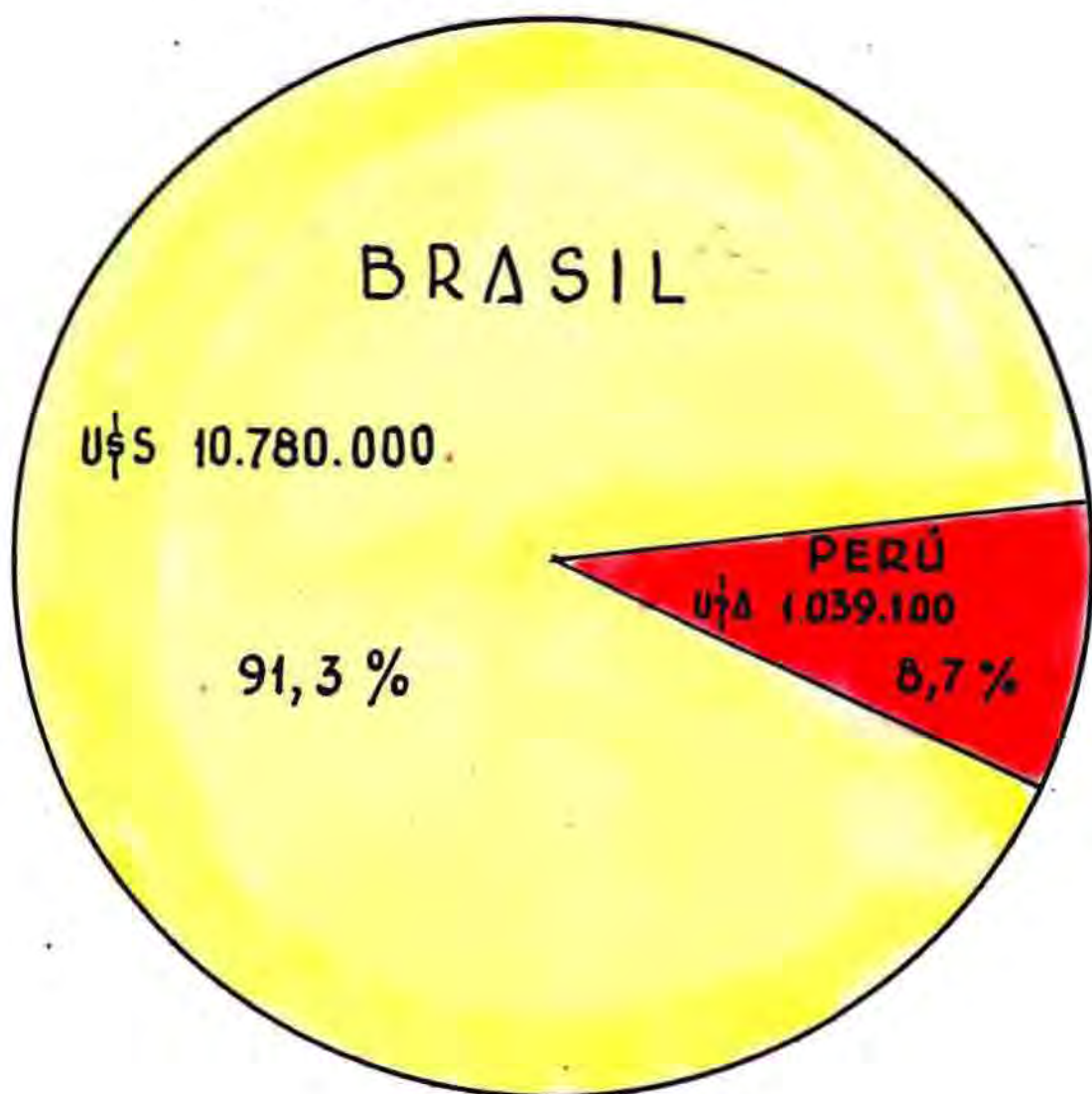
- 5.- Interés: El Organismo Nacional deberá pagar, en las fechas que se determine en los documentos de crédito, un interés del 6 y medio % por año, que se devengará desde la fecha de los respectivos desembolsos.
6. Comisión de Compromiso: Debe pagarse sobre la parte no desembolsada de la línea de crédito, una comisión de 1% anual que comenzará a devengarse 6 días después de la fecha del contrato y que se pagará semestralmente en dólares, debiendo hacerse efectivo el primer pago seis meses después de la fecha del contrato.
7. Desembolsos: La utilización de la línea de crédito se hará en el término de 25 meses contados desde la fecha del contrato respectivo. El Presidente quedará facultado para extender el período de utilización de la línea de crédito hasta por 180 días y para autorizar desembolsos antes del cumplimiento de las condiciones establecidas en el Artículo 10 - del Reglamento.

(Aprobada el 8 de diciembre de 1966).-

PRÉSTAMOS DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PARA FINANCIAR LA CONSTRUCCION DE BUQUES
EN ASTILLEROS NACIONALES

U\$S 11.819.100



7- El B.I.D. y la industria de astilleros en America Latina.

Los barcos mercantes han dado lugar dentro de la ALALC a la operación mas importante en bienes de capital: la venta que los astilleros brasileños, a través de su Marinha Mercante, hicieron al grupo "Transportación Marítima Mexicana", No es un secreto que en esta operación han intervenido los gobiernos de ambos países para establecer en forma bilateral los arreglos de la correspondiente financiación. Pero es preciso dejar sentado que debe establecerse un mecanismo permanente, de funcionamiento automático, en el sentido de que, llenados los requisitos necesarios, se concederá la financiación solicitada toda vez que el armador necesite hacer construir barcos fuera de su territorio. O dicho de otra forma, cada vez que un astillero latinoamericano exporte un barco a otro país, también los de América Latina.

Promover la venta de bienes de capital de la importancia que suponen los barcos mercantes, mediante financiaciones adecuadas, sería un notable adelanto que el quehacer naviero de los países que componen dicho grupo.

Esto ha sido visto por un experto en asuntos navieros Pablo Ferrás* del Brasil, al manifestar que la restricción de los encargos a los astilleros brasileños es atribuible a la falta de un sistema de financiación destinado a atender a los compradores potenciales de barcos de América Latina, ya que el país no está en condiciones de otorgar esas financiaciones en términos competitivos con los demás países del mundo. Agrega Ferrás que " un organismo de financiación, operado a través del Banco Interamericano de Desarrollo, impediría la fuga de dólares de la América Latina, que está obligada a hacer sus encargos a países europeos y al Japón, los que poseen un sistema de financiación hasta con especiales condiciones para las zonas subdesarrolladas". Es más, el propio Ferrás ha afirmado también que

*Publicado en Revista Navitecnia Nº3, año 1966

este problema esta siendo estudiado por el Banco Interamericano de Desarrollo.

En un estudio recientemente publicado en México por el Fondo de Cultura Económica, con los auspicios del Banco Interamericano de Desarrollo, bajo el título "Factores para la Integración Latinoamericana" (México, 1966), se hace un organograma ideal de la llamada Comunidad Económica de América Latina. En ese gráfico figuran los organismos sectoriales de inversiones, mencionándose entre los mismos las llamadas "industrias dinámicas". Pues bien; entre las mismas se menciona expresamente a la construcción naval, signo evidente de la importancia que para nuestra economía se le reconoce como industria de base.

Y al desarrollarse este concepto, en cuanto a política de inversiones, se expresa que "la política de inversiones está orientada a imprimir la máxima eficacia para la utilización de los factores de producción, dentro de América Latina, independientemente de las fronteras nacionales. Para ello la integración deberá apoyarse en una política de inversiones multinacionales en los sectores estratégicos. En el sector de la industria de base merecen consideración prioritaria: 1) Siderurgia; 2) Petroquímica; 3) Química de base; 4) Equipos electromecánicos Pesados; 5) Industria de la Construcción Naval; 6) Industria de material ferrosiderario; 7) Industria automotriz; 8) Industria aeronáutica; 9) Industria nuclear; 10) Industria cibernética.

En el capítulo de Política Financiera se dice que "la política financiera para el desarrollo integrado de América Latina tiene que dar apropiada solución a los siguientes puntos esenciales ..." y en el punto c) se menciona la financiación de las exportaciones intra y extra regionales.

El 26 de agosto de 1965, el entonces Presidente B.I.D. Dr. Felipe Herrera pronunció una muy importante conferencia en

la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. Entre otros conceptos, manifestó el Dr. Herrera en aquella ocasión:

" En este recuento de los sectores de acción de nuestro Banco debo referirme finalmente a un rubro nuevo, financiamiento de exportaciones, en el que tenemos concedidos créditos globales por 12 millones de dólares, rubro en el cual la República Argentina ha tenido una gran importancia y una gran gravitación. En efecto, recuerdo cuando efectuamos en esta ciudad de Buenos Aires, nuestra Tercera Asamblea de Gobernadores, en abril de 1962, hubo una sugerencia argentina, en especial del Presidente de la Asamblea, Dr. Eustaquio Méndez Delfino, a las autoridades del Banco para estudiar un sistema que permitiera ayudar al financiamiento de exportaciones de bienes de capital. Tuvimos dudas y dificultades para establecer este sistema, porque no olvidamos que somos, básicamente, un Banco de fomento de inversión, y de lo que se trata en el financiamiento de las exportaciones de bienes de capital es más bien la comercialización de ciertos rubros. Sin embargo, llegamos a la conclusión de que los planteamientos de los industriales argentinos, brasileños, chilenos o mexicanos - sobre todo aquellos que están produciendo bienes de capital y que estaban en condiciones de exportarlos eran totalmente justos, y que muchas veces esas industrias pesadas no necesitaban crédito para inversión sino que se las habilitara para la competencia internacional, especialmente en lo que a plazos se refiere ".

De lo manifestado por el Dr. Herrera se desprende claramente la factibilidad de lo expuesto anteriormente. El B.I.D. financia la exportación de bienes de capital entre los países en forma directa o bien volcando recursos en los bancos nacionales de los países considerados, para su posterior efectivización por parte de éstos. Pero cabe hacer una conside

ración importante que lleva a la necesidad de diferenciar los barcos mercantes por un lado, y el resto de los bienes de capital por el otro. Ya ha quedado dicho que los países latinoamericanos donde más se ha desarrollado la industria naval son Brasil y la Argentina.

En Argentina, el Banco Industrial atiende primordialmente las financiaciones de bienes de capital, y en Brasil existe algo parecido, a través del Banco de Desenvolvimiento Económico. Sin embargo - y ello es muy sugestivo en ambos países se ha considerado necesario que la marina mercante y la industria naval tengan algo así como su propio banco: El Fondo de la Marina Mercante.

De esta manera pueden atenderse las peculiaridades propias de la actividad naviera que exigen mayores plazos, intereses más promocionales, coberturas de financiación más amplia sobre el valor total de los bienes, mecánica "sui generis" en cuanto a la formalización y funcionamiento de las garantías, etc.

Esto hace pensar que, sin llegar a preconizar la creación de un "B.I.D. Naviero", sería altamente deseable que dentro del Banco Interamericano de Desarrollo exista un departamento especial tanto para la financiación de exportaciones de barcos de un país a otro dentro de Latinoamérica, como asimismo para la continuación de buques propios.

CAPITULO V

EL FOMENTO Y LA FINANCIACION BANCARIA EN OTROS PAISES

Resulta imprescindible abordar este t6pico en toda consideraci6n que se haga sobre la industria naval. En diversas - partes de esta obra se ha expresado, en forma reiterada, que directa o indirectamente la industria de astilleros, en casi todos los pa6ses del mundo es subsidiada y financiada, ya sea por los gobiernos o por intermedio de los bancos oficiales o los creados con fines espec6ficos de promoci6n a la actividad industrial.

Entonces, a f6n de completar debidamente el panorama que el quehacer econ6mico, de cualquier pa6s presenta esta importante industria, se analizar6 las medidas de fomento, subsidio y finanziaci6n en los pa6ses que tienen con una vieja tradici6n - en la construcci6n naval, haci6ndose referencia tambi6n a los principales pa6ses latinoamericanos que en los 6ltimos a6os han impulsado considerablemente esta actividad.

A)- Pa6ses de Europa Occidental y EE.UU.

1- España: El 8 de mayo de 1956 se sanciona en Espa6a la Ley de Protecci6n y Renovaci6n de la Flota Mercante Espa6ola. Dicha ley preve6 la construcci6n, hasta 1965 de un mill6n de toneladas de registro bruto en astilleros espa6oles, a raz6n de 100.000 toneladas anuales. Cumplido este plan de tener el 50% de barcos de mas de 25 a6os,, tendr6a solamente el 13%.

Los barcos ser6an construidos en astilleros espa6oles. Pero si en alg6n momento se prev6 que no se llegar6a a la cifra anual de 100.000 toneladas, se completar6a la diferencia con 6rdenes en el extranjero. De manera que, inexorablemente, deb6a contarse con 100.000 toneladas anuales.

Este plan de construcciones comprend6a 13 tipos de

barcos "standars" (cargeros, petroleros, trasatlánticos, frutereros, etc.), y nó se encontraba atado a la posible demanda de los armadores españoles. En efecto, éstos podrían adquirir los barcos pagando solamente el 20% del precio al contado. El 80% restante se otorgaba con hipoteca naval sobre el mismo barco a 20 años, con el 2% de interés anual. Y si los armadores privados no llegaran a cubrir la producción de barcos, la diferencia pasaba a la Empresa Nacional "Elcano" para su explotación.

El Ministro Subsecretario español Carrero Blanco expresó sobre esta ley: "Por capacidad industrial y técnica estamos en condiciones de construir las 100.000 tn. de búques por año, siempre que se disponga de 60.000 tn de plancha naval, lo que es posible. Y en cuanto al precio, habida cuenta de las ventajas de la triplicación y del volumen de obra, este podrá ser en poco tiempo el precio internacional, y mientras tanto la "prima a la construcción" se encargará, bajo la vigilancia del Ministerio de Industria, de que el precio para el naviero sea el internacional, con lo cual éste estará en igualdad de condiciones con respecto a los extranjeros para competir en los fletes internacionales"

"La principal ventaja que la ley ofrece al naviero para estimular su iniciativa es la financiación de la construcciones. Tomando por muy alto un valor medio de 13.000 pesetas la tonelada, un buque de 10.000 toneladas vale del orden de los 130 millones de pesetas, y se comprende que la financiación de tan elevada cantidad sea difícil para una gran cantidad de navieros. El Estado, por medio del Crédito Naval, financia el 80% del valor del buque en créditos a 20 años, al 2% y como al Estado le cuesta este dinero el 4%, quiere decir que dá a fondo perdido el otro 2%".

Crédito Naval

Entre los cometidos que fueron atribuidos en España al

Instituto de Créditos a la Reconstrucción Nacional figura muy en primer lugar la reconstrucción y mejora de la Flota marítima y pesquera, que se encontraba en un lastimoso estado cuando terminó la guerra civil.

La Ley del 2 de junio de 1939 estableció los principios de Crédito Naval, compatibles con las primas a la construcción y a la navegación. Se disponía en ella que ciertos tipos de buques podrían obtener créditos con garantía de primera hipoteca y seguro, cubriendo los riesgos durante el período del crédito, por un total del 80% del valor del buque al interés del 2% y con un plazo de reembolso máximo de 20 años para los buques mer-cantes y pesqueros de altura de nueva construcción, 10 años para los restantes pesqueros con casco metálico y de 6 años para buques pesqueros con casco de madera y para las obras de modernización en cualquier tipo de buques.

Se establecía también que el Crédito Naval no era aplicable a buques de recreo o de la Administración del Estado o de los Monopolios, Corporaciones Provinciales y Locales. Debían ser construidos en astilleros españoles y llevar tripulación de ese país. Por último, los préstamos se condicionan a una autorización previa del entonces Ministerio de Industria y Comercio función que cumple la Subsecretaría de la Marina Mercante.

El Reglamento para la aplicación de la ley anterior, se promulgó por Decreto de 15 de marzo de 1940, siendo en 1948 prorrogado por 10 años los beneficios de la Ley.

Esta legislación reflejaba las precauciones del Gobierno respecto del transporte marítimo y de la pesca. Teniendo en cuenta la importancia que la Marina Mercante tiene para un país de litoral extenso como el de España (en aquellas épocas el 95% del comercio internacional se canalizaba a través del transporte marítimo), quedó instituido un sistema de incentivos a la

iniciativa privada (primas y créditos), para impulsar la construcción de nuevas unidades y el desguace de todas aquéllas que sobrepasaban con mucho los límites racionales de vida de los buques. Estas disposiciones iban encaminadas, principalmente, a la flota mercante dedicada al transporte de cabotaje, pasaje, buques tramp, petroleros, etc. estableciéndose las ayudas económicas, tanto en forma de préstamos, cuyas características se han detallado anteriormente, como en forma de primas a fondo perdido de hasta el 9% del valor del buque.

La Ley del 12 de mayo de 1956 tuvo los mismos objetivos que la de 1939, estableciendo una serie de disposiciones de carácter extraordinario, para alcanzar la construcción de un millón de toneladas de registro bruto en el período 1956-1965 según se ha explicado. Los estímulos son análogos a los establecidos en la Ley de 1939.

Sin embargo, hay algunas variantes, ya que se fijan tres categorías de construcciones, según se adapten de forma más o menos exacta a los tipos que la Ley pretende estimular, estableciendo diversos porcentajes de valor de la construcción, que podrían ser financiados con crédito oficial. También especificaba que en algunos casos en que se renunciara al crédito, el armador podría recibir un auxilio económico de hasta el 16% del préstamo que hubiese podido haber obtenido.

La iniciativa privada fue paulatinamente respondiendo a estos estímulos y a medida que la industria de la construcción naval fue vigorizándose y sus costos se abarataron, la prima máxima fue reduciéndose hasta alcanzar el actual 6% el tipo de interés aumentó del 2% originario que fijaba la Ley al 4% anual.

La ley de 1956 estableció, también, cierta ayuda a los astilleros en determinadas condiciones.

Para su artículo 3º se establecía que los armadores que desearan percibir el importe de las certificaciones de la obra realizada, con anterioridad a la fecha de su vencimiento podrían solicitarlo al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional y éste acordarlo si su situación de Tesorería lo permitía, devengando éstos anticipos el interés del 4%.

Las cantidades que se preveían para cada año eran de 1.000 millones de pesetas en cada uno de los 10 años comprendidos entre 1958-1967.

En total, las asignaciones para Crédito Naval, además de las asignaciones anteriores tales como la correspondiente a la emisión de Cédulas de Reconstrucción Nacional de 1946 que en parte fueron invertidas en esta finalidad, han sido: (en millones de pesetas):

1958	1.000
1959	1.900
1960	2.400
1961	1.600
1.962	2.500
1.963	2.800
1.964	1.600
1.965	1.600
1.966	1.600
1.967	1.600

Crédito Pesquero:

Los créditos para la construcción de buques pesqueros, hasta la aparición de la Ley del 23 de diciembre de 1961, sobre renovación y protección de la flota pesquera, estaban sujetos a las normas generales del Crédito Naval. La citada ley significa un importante paso en la regulación de la pesca. En su preámbulo se dice que "estimándose necesario, por una parte, asegurar un nivel adecuado en el consumo de ~~pesca~~ fresco

por habitante , y por otra, incrementar el que se destina a la industrialización, para aumentar las posibilidades de nuestro comercio exterior, es indispensable disponer de una flota eficiente y moderna, apta para realizar abundantes capturas con mínimos costos que permitirían no sólo estabilizar e incluso reducir los precios en el mercado interno sino concurrir en el exterior a precios competitivos".

El Decreto del 18 de enero de 1962 reglamentando dicha ley estableció la siguiente ayuda crediticia (en millones de pesetas) que se distribuye entre el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional y la Caja Central del Crédito Marítimo y Pesquero , como sigue:

AÑOS	TOTAL	I.C.R.N.	C.C.C.M.P.
1962	400	300	100
1963	500	375	125
1964	500	375	125
1965	500	375	125
1966	400	300	100
1967	400	300	100
1968	400	300	100
1969	300	225	75
1970	300	225	75
1971	300	225	75

También determinó las condiciones que son del todo análogas a las normales del Crédito Naval, o sea 4% del interés amortización en 20 años para los buques de acero y 12 para los de madera y cuantía máxima del 80% del valor del buque.

Por la importancia concedida a la pesca, el gobierno -

creyó oportuno estimularla adicionalmente mediante el fomento de las llamadas "nuevas técnicas" ante la conveniencia de - crear rápidamente un núcleo de buques de características que les capaciten para actuar en las mismas condiciones que los de los países más adelantados. Con tal fin se dictó la Orden del 7 de noviembre de 1962, por la que se asignaban 400 millones de pesetas con destino a la concesión de préstamos para la construcción de embarcaciones que utilizan dichas "nuevas - técnicas". Estos préstamos no podrían exceder del 70% del valor del buque, el tipo de interés era del 5,5% y el plazo máximo de amortización de 15 años.

La Orden del 31 de diciembre de 1962, estableció un procedimiento para que numerosos buques, que no habían podido obtener créditos anteriormente en el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, por haberse agotado los fondos, y que tampoco lograron que la Banca privada planteara al Instituto de Crédito a medio y largo plazo una operación de crédito con redescuento en línea especial, según lo regulado por la Orden ministerial de Hacienda del 4 de julio de 1961, pudieran obtener créditos del Banco de Crédito a la Construcción en condiciones similares a las que hubieran podido obtener de la Banca privada.

En lo referente a la exportación de buques, los astilleros españoles perciben un 8% , como compensación impositiva - sobre el valor de los barcos destinados al exterior. Además, en tal caso, pueden importar algunos elementos para construir barcos destinados a armadores extranjeros, bajo licencia temporaria. Se trata del "draw back" , procedimiento que es nuevo en España, pero de antigua práctica en otros países dedicados a la construcción naval. La facilidades oficiales de crédito permiten a los astilleros españoles ofrecer financiaciones del 75% del precio de los barcos a 5 años , y aún más plazo en casos especiales.

Existe, además, por los encargos que se reciban del exterior una prima que va del 6% al nueve por ciento del valor del barco, pero el astillero tiene que elegir entre esta prima o el reintegro de los derechos de importación por los elementos que entran en España destinados a la construcción naval y que representan un 8% "ad valorem". Y como en el caso de barcos destinados a armadores extranjeros son muchos los elementos que se importan, evidentemente a los astilleros les conviene más el reintegro de los derechos de importación que la prima a la construcción.

En octubre de 1966, una disposición del Ministerio de Hacienda abre un nuevo camino para la financiación de nuevas construcciones, pues se concede la vía especial del descuento en el Banco de España de los créditos para financiación de la venta de buques con pago diferido, en el mercado interior.

2 - Dinamarca

La flota danesa ha aumentado de 315 barcos, con un total de 1,5 millones de TRB, en 1955, a 346 naves con 2,2 millones TRB en 1963, siendo la totalidad de su marina mercante de propiedad privada. Se estima que, del 85 al 90% de las utilidades de esta marina provienen del tráfico entre países extranjeros.

Alrededor del 23% del tonelaje del intercambio comercial del país es efectuado en naves danesas.

Ayudas gubernativas

a) Amortizaciones:

De acuerdo a la Ordenanza del 4 de junio de 1958, la amortización acelerada de buques cuyo costo exceda de 29.000 dólares, no puede sobrepasar al 30% de

dichos costos , pudiendo ser prorrateada en el lapso que media entre la firma del contrato y la entrega del buque ,pero no más de un 15% puede ser computado a un sólo año (p.ej.: 15% por año,durante - 2 años).

b) Préstamos e intereses:

Como una ayuda a los armadores de buques pequeños del servicio costero, el gobierno danés, de conformidad al Acta del 24 de noviembre de 1961, otorga préstamos y garantías para la construcción o conservación de hasta 500 TRB ^{cargeros/}, con un máximo de u\$s 1,12 millones por años. La mayor parte de esta suma es utilizada como garantía de préstamos, para la construcción de buques obtenidos en los bancos comerciales al tipo de interés corriente. Los préstamos deben ser afianzados por hipotecas de hasta 80% del valor del costo de construcción y pagados en cuotas iguales en un período de 15 años.

3. Francia

La marina mercante es un factor importante en la economía de este país principalmente porque sirve a Departamentos de ultramar separado de la metrópoli a territorios franceses. Como evidencia de la importancia de su flota, cerca de un 60% del tonelaje de la carga del intercambio comercial con el extranjero es transportado por naves francesas.

La flota ha crecido de 570 buques, con 2,7 millones de toneladas brutas en 1955, a 604 unidades, con 5,3 TRB en 1966. Estos buques son construídos en su casi totalidad en Francia. El Gobierno posee intereses que controlan las dos mas grandes Compañías de buques de línea y una participación en la flota petrolera.

Ayudas Gubernativas

1- Subsidios a Compañías Mixtas: De conformidad con los - convenios aprobados por Ley del 23 de diciembre de 1948, modificados, los subsidios son incorporados anualmente en las partidas del presupuesto de servicios de "interés nacional" (correo e interés general) operado por la "Compagnie General Transatlantique" (Línea francesa) y la "Compagnie des Messageries Meritimes".

a) El subsidio máximo permitido se determina periódicamente, mediante cláusulas adicionales a los convenios. Los pagos son efectuados por servicios realizados por las compañías en el interés nacional de acuerdo a las especificaciones contenidas en los convenios.

b) Los subsidios de 1962 totalizaron aproximadamente u\$s 17,3 millones .

2- Ayuda al servicio costero: El Gobierno ayuda a las empresas armadores de buques de hasta 500 TRD para el servicio costero por Ley de enero 1955.

a) La actual asignación suma u\$s 408.000 por año -

b) Esta cantidad es destinada sobre una base anual por partida de presupuesto.

c) Esta ayuda fue instituída para compensar en parte la pesada carga impositiva de los armadores. Las cargas sociales (jubilaciones, bienestar, sobretiempo, etc.) son mayores que aquellas vigentes en los países vecinos y las tripulaciones mayores, igualmente, por razones de seguridad.

3- Abonos compensatorios en favor del armamento: Las condi-

ciones para estos abonos, destinados a compensar las diferencias entre los costos operacionales de los buques franceses y aquellos de otros países, están contenidas en el Acta de Finanzas de diciembre de 1961.

- a) La suma votada para 1963 fue de u\$s 7,9 millones .
- b) Las compensaciones se hacen a través de una partida del presupuesto anual y varía de acuerdo a la situación económica (valor competitivo), condiciones del intercambio distancia recorrida por el buque, etc.).
- c) Prácticamente todas las compañías navieras, sensibles a los efectos del transporte marítimo internacional, están calificadas para participar en esta ayuda.

Subsidio a la construcción naval

Basado en la Ley Deferre ,del 24 de mayo de 1951,tal - como fuera modificada, se paga un subsidio directo , al astillero , para compensarlo por la diferencia de costo de construcción de buques en Francia y en el exterior. Antes de 1962 ,este subsidio alcanzaba al orden del 15 al 20% del costo del buque. Para órdenes de entrega después del 1º de enero de 1962, el subsidio sólo fue asignado a aquellos astilleros que fueron considerados capaces de sostener la competencia internacional y la cantidad subsidiada fue menor en escala .

Préstamos e intereses

De acuerdo al Acta de Finanzas del 31 de diciembre de 1953, modificada, el Gobierno otorga una rebaja sobre los intereses superiores al 4 y medio % sobre préstamos obtenidos por los armadores para la construcción o modernización de mas de 20 TRB .El tipo de interés promedio obtenible de los barcos es del 6 y medio % al 7% . En 1962, el valor de las rebajas llegó

a u\$s 2 millones .

Otras medidas de fomentos

1) Desguace y construcción: El Gobierno ha destinado aproximadamente u\$s 3 millones en 1964 para la ayuda en el desguace de buques obsoletos y su reemplazo por nuevas unidades.

2) El Gobierno -armador: El Gobierno es el principal accionista de las dos compañías más importantes: 63% de la Compañía Générale Transatlantique (Frech Line) y del 79% de la Compagnie des Messageries Maritimes, así como de un 30% de la Société Française de Transports pétroliers.

3) Reserva de carga y cabotaje: Existe una disposición legal que reserva los dos tercios del petróleo crudo importado por la Francia metropolitana, para su transporte en buques franceses o en buques cuyos contratos de fletamiento hayan sido aprobados por los Ministerios interesados (Ministerio de Combustibles y Ministerio de Marina Mercante).

Los buques de bandera francesa tienen el monopolio del tráfico de cabotaje en Francia y Argelia y entre los puertos de la Francia metropolitana, Argelia y Túnez, como asimismo entre los Departamentos Franceses de Guadalupe, Guayana, y Martinica.

El Gobierno tiene autoridad legal para restringir la libertad de los armadores franceses para fletar sus propios buques y/o buques extranjeros. Estas leyes requieren que el fletamiento de todo buque arriba de 500 TRB, sea aprobado por el Gobierno.

4. República Federal Alemana

El resurgimiento de la marina mercante y de la industria naval después de la guerra, ha sido significativo, Pese a que la flota contribuye cada año sustancialmente a la ganancia de di-

visas extranjeras del país, el volumen de las mercaderías alemanas embarcadas en buques de bandera extranjera, es todavía lo suficientemente importante como para que ese país incurra en déficit en su balanza de fletes oceánicos.

La marina mercante ha crecido de 652 buques con un total de 2,5 millones TRB. en 1955, a 863 con 4,8 millones TRB. en 1963.

La mayor parte de los buques son construidos en Alemania Occidental y la flota es de propiedad privada. Alrededor del 37% del tonelaje total de la carga del intercambio internacional se efectúa en buques de la bandera de Alemania Occidental.

Ayudas Gubernativas.

Beneficios Impositivos: Las reservas libres de impuestos no son generalmente permitidas. De todos modos, pueden aprobarse pedidos especiales cuando la ganancia en libros de venta de un buque puede ser transferida a una nave en reemplazo. En tal caso, la amortización del nuevo buque se permite sólo después que la transferencia de la ganancia en libros es deducción del precio.

Bajo la Ley impositiva alemana es posible arrastrar pérdidas de los 5 años precedentes.

Una compensación parcial, equivalente al 3% es otorgada para el impuesto a la venta de materiales manufacturados en Alemania y usados en buques construidos para la exportación.

Los astilleros alemanos reciben la transferencia de un reembolso impositivo del 7% para eliminar la " discriminación existente" contra los mismos, siendo computado en el precio final de buque para el comprador extranjero.

Préstamos e intereses:

Por primera vez, de conformidad a la Gaceta Federal Nº 74 del 14 de abril de 1962, una suma de u\$s 20,1 millones - fue destinada en el presupuesto de 1962 para cubrir ayuda de intereses, premios por desguace y préstamos para la construcción de buques nuevos.

El Gobierno concede una rebaja sobre interese superiores al 4% pero con una rebaja máxima del 3% sobre los créditos privados, para construcciones, si éstos creditos son usados - para la construcción o reconstrucción de buques que haya tenido lugar o sido contratado antes del 1º de julio de 1961.

La rebaja está limitada a u\$s 138.380.- para cada empresa, y está sujeta a recuperación en base a premios subsecuentes por desguace, préstamos para nuevas construcciones y ganancias.

Pueden darse préstamos para la construcción de nuevos buques ordenados después del 30 de junio de 1961, si la financiación completa puede ser arreglada de conformidad a las condiciones del mercado y la firma puede proporcionar un mínimo del 20 % del costo.

Los préstamos son hasta un 20% del costo, con un máximo de u\$s 1.132.000 por buque, a un interés del 4% anual y su reembolso depende de la vida impositiva del buque : por ej. 14 años para barcos para carga seca y 12 años para buques tanques.

Los intereses para préstamos son diferidos si la firma no tiene ganancias en el año precedente y son totalmente anulados si no hay ganancias en un período de 4 años. De todas maneras, el préstamo debe ser rembolsado y su pago puede ser diferido por un máximo de 24 meses, si la firma no ha ganado la amortización normal en el año precedente. El interés sobre el pago diferido es del 4% anual.

Otras medidas de fomento.

1) Premios al desguace: De conformidad a la Gaceta Federal Nº 74 del 14 de abril de 1962, los premios por desguace que no están fundados en la construcción de nuevos buques, pueden ser otorgados por navas que han pertenecido al armador a lo menos desde el 21 de diciembre de 1960. Los premios varían desde u\$s 30,20 por tonelada bruta de buques de hasta 360 toneladas, hasta u\$s 25,16 por buques arriba de ese tonelaje.

2) Reserva de carga y cabotaje: Se permite a los buques extranjeros participar en el tráfico costero solamente si no hay buques alemanes disponibles, o disponibles a condiciones sustancialmente menos favorables.

5- Italia

La marina mercante italiana es un segmento vital de su economía dependiendo el país de su flota para el transporte del comercio internacional y el desarrollo del turismo, el que también hace una importante contribución a la economía. La marina mercante ha aumentado de 598 buques con 3,8 millones de toneladas brutas en 1955 a 609 unidades con 5,8 millones de toneladas brutas en 1966. Los buques son principalmente construídos en astilleros italianos, teniendo el gobierno el control de los intereses del gran grupo de compañías navieras que integran FINMARE.

Los buques italianos transportan alrededor del 33%, del total del tonelaje de la carga movilizada en el comercio internacional del país.

Ayudas Gubernativas.

1) Subsidios al grupo FINMARE: Por la ley de junio de 1962, se concede una ayuda financiera anual de u\$s 37,9 millones a las 4 compañías de interés nacional que integran este grupo (Italia, Lloyd Triestino, Adriatica y Tirrenia) que se distribuyen en base a sus balances anuales operacionales. Se otorga una ayuda como compensación a ciertos servicios públicos;

a) Mantención de servicios privados, aún bajo condiciones antieconómicas tales como el transporte de pasajeros, correspondencia y embarque gubernativo de abastecimiento a países extranjeros que tienen grandes comunidades italianas y,

b) Mantenimiento de los servicios de transportes con las islas italianas (Sicilia, Cerdeña, Elba, Ischia, Capri, Procida y pequeñas islas tales como Stromboli, Ponte y Llería) a fletes por debajo del costo.

Una revisión de los términos y condiciones de los subsidios a estas compañías se encuentra en estudio.

Otras ayudas:

Pequeñas compañías reciben un subsidio anual que llega a un total de u\$s 5,6 millones aproximadamente, para atender servicios con las islas.

Subsidios a la Construcción Naval

Para salvar la diferencia entre los costos italianos de construcción y los de los astilleros del exterior, bajo la ley Tambroni, del 17 de julio de 1954, enmendada, se paga directamente un subsidio al astillero para la construcción de -

buques mercantes (incluidos aquellos construídos para el registro extranjero) basado en el tonelaje y la velocidad del buque a construir.La asignación total para el período entre el 1º de julio de 1960 y el 30 de junio de 1966 fue fijada en aproximadamente u\$s 38 millones.Para los buques de carga los subsidios varían entre u\$s 67,69 y u\$s 118,63 por tonelada. Para las naves de pasajeros entre u\$s 96,63 y 119,36 por tonelada. Aparte de esta cantidad ,el constructor de la unidad de propulsión recibe u\$s 14,19 por cada caballo de fuerza sobre eje de la unidad.Estas sumas estan sujetas a reajuste cada 6 meses .

De acuerdo a los planes del Mercado Común (Tratado de Roma),Italia debía eliminar los subsidios en 1964,pero, de todas maneras el Gobierno ha pedido una postergación indefinida hasta el momento en que el Consejo Económico Europeo puede formular un plan común de construcción naval para todos los países miembros.Un comité de expertos C.E.E. está actualmente estudiando este problema.

Beneficios impositivos.

Algunos aprovisionamientos de buques están libres de derechos aduaneros e impuestos.

Préstamos e Intereses.

De conformidad a la Ley nº 1, del 9 de enero de 1962 los armadores pueden recibir préstamos para la construcción modernización o reparación de buques mercantes. Estos préstamos no pueden exceder al 50% del costo (aprobado por la autoridad gubernativa competente italiana),excepto en el caso de buques de pasajeros ,de 20 mil toneladas brutas o más, en cuyo caso el límite es del 60%.

Los préstamos son reembolsables en un plazo de 15 años

efectuados, por el Departamento de Préstamos del Instituto Italiano Mobiliare, un órgano autónomo con sus propios fondos.

El gobierno puede contribuir hasta un 3% anual sobre los intereses de los préstamos. En 1964, el tipo de interés promedio era del 8,5% .

Otras medidas de fomento

1-Desguace y Construcción:

La Ley del 9 de enero de 1962, prevé un subsidio para los armadores que desguacen buques de construcción anterior a 1946 y registradas hasta el 1º de enero de 1959, con el objeto de construir nuevos buques de gran tonelaje, sumando a los menos la mitad de los buques desguazados.

La contribución no puede exceder a u\$s 56 por tda. del nuevo buque.

2-Gobierno-Armador: El Gobierno , a través de instrucciones financieras, posee mas del 50% del capital accionario del grupo de compañías FINAMARE.

3-Reserva de Carga y Cabotaje: Italia restringe el empleo de buques cuyos países hacen discriminación contra los buques de bandera italiana y los embarques a tales naves estan sujetos a autorización gubernativa.

El Código de la Navegación excluye del tráfico costero a todo buques de bandera foránea, excepto aquellos pertenecientes a unos pocos países con los que se tienen acuerdos de reciprocidad de cabotaje (p.ej.: Noruega, Suecia, Dinamarca, Holanda y Honduras).

6) Japón.

La industria marítima esta en el rango del hierro y acero y de las industrias textiles como ganadoras de divisas -

extranjeras. El Japón, en los últimos años, encabeza la producción mundial de buques. Al 31 de diciembre de 1963, un 31% del tonelaje de buques mercantes ordenados o bajo construcción en el mundo lo eran en astilleros japoneses. Alrededor del 70% de los buques construidos son para la exportación, mucho del cual es para el registro liberiano.

La flota mercante japonesa aumentó de 622 buques, con 3,4 millones de toneladas brutas en 1955, a 1267 con 14,7 millones de toneladas brutas en 1966.

Todos los buques entregados, para registro en el Japón, en 1966 fueron construidos en astilleros del país.

Los buques de bandera nipona transportaron alrededor del 50% del tonelaje total de la carga del comercio internacional japonés.

Ayudas Gubernamentales.

Subsidios operacionales.

Una suma de u\$s 2,67 millones para el tráfico marítimo fue adjudicada para el año fiscal de 1964, y u\$s 1,3 millones para el objeto de mantener los servicios de transportes de emigración a Sud América.

Una parte del subsidio para el comercio marítimo fue otorgado a cinco compañías, en el servicio de líneas entre el Japón y Nueva York.

Beneficios Impositivos.

Siguiendo las reglamentaciones aplicables a todas las industrias, se permite una excepción impositiva del 3% del total, de la venta de servicios de transporte marítimo de exportación u\$s 80% del ingreso neto de exportación ganado a tra-

vés de servicios marítimos, el que sea menor.

Esto es, para las exportaciones invisibles solamente, de lo que, debido a la Secc. 18 del Fondo Monetario Internacional, el Japón no puede otorgar beneficios impositivos o incentivos monetarios sobre exportadores visibles.

Préstamos e Intereses.

El Gobierno ha presupuestado u\$s 68,6 millones para préstamos del Banco Japonés de Desarrollo, para complementar el programa de construcción local de buques, reembolsables en 13 años para buques-tanque y 15 años para buques cargueros de ultramar, a un tipo de interés anual que varía del 4% al 6,5%.

Los préstamos alcanzan al 80% del costo en el caso de los buques cargueros de línea y al 70% en el caso de los buques-tanques.

El Gobierno ha destinado u\$s 2 millones al pago de diferencias de intereses de alrededor del 3% sobre los préstamos privados y u\$s 2,6 millones para un diferencial del 1,5% (2,5% después de la terminación de la fusión de compañías navieras programadas para julio de 1964) sobre préstamos del Banco de Desarrollo. Estas ayudas para intereses están sujetas a reembolso por ejemplo, cuando una compañía tiene un exceso de ganancia, arriba del 10% de su capital, la ayuda para intereses del año en cuestión debe reembolsarse y cuando las ganancias exceden del 15%, a la ayuda para intereses de años previos, también debe reembolsarse.

En junio de 1963, fue promulgada una ley, autorizando al Banco de Desarrollo, a permitir a las empresas navieras, después de la aprobación por un Comité analizador una moratoria por 5 años, en el pago de intereses sobre préstamos del Banco.

Financiación para la exportación de barcos.

El Banco de Exportaciones e Importaciones del Japón, institución financiada por el Gobierno, en colaboración con los bancos privados, está facilitando la financiación de los pagos diferidos por exportación de barcos.

Este financiamiento se hace sobre bases comerciales y el Banco de Exportaciones e Importaciones otorga el 70%, mientras los bancos privados suministran el 30% restante. El interés es del 4 al 7%, según las circunstancias.

Esto ha permitido a los constructores japoneses ofrecer condiciones de pago diferido hasta un máximo de 80% del costo total, por plazos que en general son a 8 años. Comparando estas condiciones con las que ofrecen otros constructores extranjeros resultan sustancialmente más favorables.

Otras medidas de fomento.

El Gobierno posee solamente pequeños buques costeros.

Un monto de u\$s 12,5 millones ha sido destinado para préstamos de desguace-construcción, en un programa para buques costeros y de navegación de ultramar, operación que se lleva a cabo por la Corporación Pública Especial para el Mejoramiento de Naves y el Banco Japonés de Desarrollo.

Los préstamos para el programa de desguace-construcción se conceden siempre que los buques sean construidos sobre la base de más de una tonelada bruta de reemplazo por cada 1,5 tda. bruta desguazada.

Aproximadamente u\$s 40.000 fueron destinados, durante el año fiscal 1964, para la investigación sobre buques de acero

especializados de alta tensión, para el transporte de mineral de hierro.

La Corporación de Desarrollo de Buques a Poder Nuclear fue creada en agosto de 1963 con la ayuda gubernativa de u\$s 280.000. El primer proyecto es de una nave de 6.350 tn, proporcionando al gobierno, a lo menos, 2/3 de su costo y el saldo por la Marina Mercante y otras industrias interesadas en investigación atómica.-

7) Holanda.

El número de buques mercantes decreció de 535 en 1955 a 527 en 1963, pero en el mismo periodo el tonelaje bruto de la flota aumento de 3,4 a 4,6 millones, siendo totalmente de propiedad privada. Los buques entregados para su registro bajo la bandera holandesa en 1963, fueron construidos principalmente en astilleros locales.

El Puerto de Rotterdam es considerado el segundo en importancia mundial después de Nueva York. Los buques de bandera holandesa transportan alrededor del 18% del tonelaje de la carga del comercio internacional del país.

Ayudas Gubernativas.

Todas las industrias tienen el mismo tratamiento. Para la marina mercante los armadores pueden amortizar un buques de pasajeros en 20 a 25 años, un fletero en 20 a 26 años, un tanque en 18 a 20 y buques construidos durante la guerra o de menos calidad en 16 a 18 años.

Se permite una amortización acelerada del 8,5% por año hasta un máximo de 1/3 del costo. Se permite una franquicia de inversión del 5% por dos años calculada en base al precio de

compra. La reducción del ingreso disponible es agregada al ingreso imponible si el buques es vendido dentro de los 10 años de su adquisición. Esto permite una amortización agregada del 110% del precio de adquisición. Debe tenerse en cuenta que la depreciación acelerada y las medidas de excepciones para inversiones pueden ser suspendidas por ordenanzas ministeriales. Esto ha ocurrido en varias ocasiones en los últimos años.

De conformidad con las medidas anti-inflacionarias adoptadas en Holanda, la amortización acelerada fue anulada en febrero 2/1964 (Ordenanza del 31 de enero de 1964, del Ministerio de Finanzas).

Préstamos e Intereses.

La Ley para la compensación de las pérdidas de guerra autoriza al Ministerio de Finanzas a permitir la indemnización para la reconstrucción de equipamientos (incluyendo buques) perdido como resultado de la Segunda Guerra Mundial.

Esto puede adoptar la forma de un subsidio en dinero y un préstamo garantizado por el Gobierno.

Consecuentemente con esta ley, el Gobierno ha indemnizado a Hollan Amérina Line por la pérdida del "Statendam" suma que fue a la construcción del "Rotterdam" y, además, ha garantizado una parte del préstamo para financiar su construcción.

8) Noruega.

Talvez en ninguna otra nación la marina mercante juega un rol tal importante en la economía nacional. Las ganancias netas de divisas extranjeras por la marina mercante pagan, rutinariamente, no menos de 1/3 de las importaciones noruegas.

Alrededor del 90% de la marina mercante está utilizada en el tráfico entre países extranjeros y de ahí que podría atender los requerimientos nacionales del tráfico marítimo, sobrepasándolo muchas veces.

Al 31 de diciembre de 1955, la flota noruega consistía en 1.102 buques totalizando 7,1 millones de toneladas brutas, Al 31 de diciembre de 1966 tuvo un crecimiento que la llevó a 1.401 buques con un total de 16,2 millones de tn. brutas. Muchos de los buques entregados en el período 1963 /66 fueron construidos en Noruega y en Suecia. La flota es de propiedad privada. Los buques noruegos transportan alrededor del 48% del tonelaje de carga movilizado en el comercio internacional del país.

Ayudas Gubernativas.

Subsidios operacionales: No hay subsidios operacionales en el comercio internacional y no tienen ayuda financiera los buques y cargueros de línea en el tráfico costero. A pesar de esto, cierta combinación de buques mixtos (pasajeros y cargas) en servicios de línea, reciben ayuda. El propósito es proveer a distritos alejados con servicios adecuados. Mientras que la mayor parte de las compañías que reciben subsidios son de propiedad privada, unas pocas son de grupos de municipalidades en los distritos servidos. Estos subsidios llegan a u\$s 6,2 millones (presupuesto de 1964).

Préstamos e Intereses.

Una institución hipotecaria, formada por capital accionario privado, otorga préstamos a astilleros para facilitar su capacidad de conceder a sus clientes (sin restricción de bandera) hipoteca en 2º grado dentro del 80% del valor de la nueva construcción. El Gobierno garantiza los bonos emitidos por este instituto y ha otorgado al mismo un préstamo de ---

u\$s 1,4 millones, a un tipo de interés anual del 5%, con reembolso en 1970. Los préstamos son garantizados en términos comerciales y con un tipo de interés entre el 6 y el 6,75% anual, reembolsable en un periodo máximo de 10 años.

Otras Medidas de Fomento

El sistema aduanero noruego acuerda una devolución de derechos pagados por mercaderías importadas que luego son reexportadas o, hasta cierto límite que son incorporada a bienes exportados más tarde. Un sistema similar fue aplicado anteriormente a los astilleros, considerando las nuevas construcciones y reparaciones a la par con las exportaciones.

Este sistema fue cambiado, luego, para permitir a las autoridades aduaneras la devolución del 6% del precio de venta de la nueva construcción y el 4% del valor de reparaciones. Esta devolución es utilizable para nuevas construcciones destinadas tanto al registro extranjero como al noruego.

9) Suecia.

Los ingresos netos de la marina mercante son una fuente significativa de utilidades en divisas extranjeras y alrededor de 1/5 del producto bruto nacional está basado en el comercio internacional.

La flota mercante sueca decreció de 571 buques en 1955 a 507 en 1966. El tonelaje bruto, sin embargo, ha aumentado de 2,6 a 4,4 millones de toneladas brutas en el mismo periodo. El Gobierno no tiene interés financiero en la flota, Los buques entregados recientemente han sido construidos, principalmente, en Suecia.

Alrededor del 31% del tonelaje de la carga movilizada

en el comercio internacional sueco es transportada en naves de bandera nacional.

Ayudas Gubernativas.

Subsidio operacional: No hay subsidio operacional en el tráfico internacional. En el comercio de cabotaje este tipo de ayuda es otorgado a una empresa que hace el servicio en el archipiélago de Estocolmo.

Subsidio a la Industria Naval: No hay subsidio a la construcción de buques que operan en el tráfico internacional. Se otorga una ayuda a una compañía menor para la construcción de naves que sirven en el archipiélago de Estocolmo.

Préstamos e Intereses.

Los créditos para la construcción de buques pequeños y medianos son otorgados por: El Fondo para la Concesión de préstamos sobre buques pequeños, el Banco Sueco de Hipoteca Naval y el Fondo Gubernativo para el otorgamiento de préstamos a la Marina Mercante, afianzados por segundas hipotecas.

El Fondo para el otorgamiento de préstamos para pequeños buques los concede para la construcción de unidades menores a 500 TRB. y hasta un 80% del valor de la nave. Por ejemplo, tanto los préstamos principales como los accesorios son pagaderos dentro de un período no superior a 15 años, El tipo de interés era del 5%. Estos créditos están reservados básicamente para armadores menores que no tienen capacidad para solventar sus problemas financieros por otros medios. El fondo otorga, anualmente, créditos por una suma de u\$s 1,4 millones. El Banco Sueco de Hipoteca Naval otorga créditos para la construcción de naves nacionales menores a 7.000 TRB. a través de préstamos principales solamente.

El Gobierno ha contribuido al stock de capital de u\$s 2,9 millones con el préstamo de fondos obtenidos por la emisión de bonos en el mercado libre. El total de los bonos del Banco no puede exceder a u\$s 29 millones.

Un complemento del Banco mencionado mas arriba es el Fondo Gubernamental para la concesión de préstamos garantizados por segundas hipotecas. La finalidad de este fondo es la de otorgar préstamos contra hipotecas de hasta el 70% del valor del buque.

10) Reino Unido

La flota mercante británica es uno de los elementos mas importantes en la economía nacional y provee una de las mayores contribuciones netas a su balance de pagos.

La marina mercante ha decrecido en número de 2.526 en 1925 a 2.206 en 1966 , pero en el mismo periodo , su tonelaje bruto ha aumentado de 17,6 a 21,5 millones debido, principalmente, a la adquisición de grandes buques-tanques de nueva construcción. El gobierno tiene un pequeño interés financiero en la flota, la mayoría de los buques entregados en 1966 fueron construidos en los astilleros del Reino Unido, los que tienen una larga y eficiente historia y alta calidad en su mano de obra .

El tonelaje de carga transportado por buques británicos alcanza alrededor del 55% del comercio exterior del Reino Unido.

Ayudas Gubernativas.

Subsidio operacional: No existen subsidios operacionales en tráfico internacional y en el nacional se otorgan para proveer transporte a las Tierras Altas del Oeste e Islas

de Escocia, por servicios entre las Islas Orkney y entre las Islas Zhetland.

La finalidad es la de proveer el servicio esencial de transporte entre esas remotas y escasamente pobladas áreas. La autorización para este subsidio emana del Acta de 1960, sobre los Servicios de Transporte Marítimo entre las Tierras Altas y las Islas.

Préstamos e Intereses.

El Gobierno, en consonancia con las disposiciones del Acta de Crédito para la Construcción Naval, está poniendo a disposición de los Armadores del Reino Unido u\$s 200 millones a tipos gubernamentales de préstamos (los tipos han variado durante el desarrollo del esquema entre el 4,5 y el 5,3 %) , - para la financiación de nuevas órdenes de construcción de buques (exceptuados los pesqueros) de mas de 100 tn. brutas, a ser construidos en astilleros del Reino Unido. Los préstamos son efectuados después de tomarse cuenta de las recomendaciones del comité asesor y son de hasta un 70% del costo del buque y por un período de hasta un máximo de 10 años.

El Acta Maritima del Atlántico Norte de 1961, autorizó al Gobierno para adelantar u\$s 50,4 millones a la Cunard White Star para la construcción de un gran buque para el tráfico en esta zona, a un interés del 4,5% anual. La Cunard abandonó el proyecto pero el Acta todavía está vigente.

Rebajas para exportaciones.

La " Finance (Nº 2) Act 1964" introdujo un nuevo plan de rebajas para exportación. Estas rebajas son destinadas sobre todo a cubrir ciertos gastos incurridos en la adquisición de materias primas, combustibles, etc., Como parte del plan los astilleros británicos que construyen barcos en ese país para compradores extranjeros pueden gozar de esta rebaja al tipo de

1,3/4 % del precio de venta al comprador extranjero. Es el constructor británico quien tiene derecho a reclamar la rebaja para exportación.

11) Estados Unidos.

La flota de la marina mercante norteamericana, incluyendo los buques de la flota de reserva del Gobierno, es la más grande del mundo, pese a que es el único país de los que estamos considerando que ha mostrado una disminución tanto en el número como en el tonelaje de buques.

En 1955, habían 3.304 buques privados y estatales en la flota, totalizando 25,3 millones de toneladas brutas, en lo cual 1.075 buques con 9,2 millones de toneladas eran de armadores privados. En 1966 los buques estatales y privados totalizaban 2.256 con 20,8 millones de tn., de los cuales 974 barcos con 10,1 millones de tn. eran de propiedad privada. Todos los buques entregados para el registro en los Estados Unidos durante 1966 fueron construidos en astilleros norteamericanos. Los buques construidos en astilleros extranjeros para su registro bajo la bandera norteamericana no son beneficiables con el subsidio operacional, diferencial o de construcción.

Los buques de bandera norteamericana transportan alrededor del 9% del comercio internacional oceánico del país, el menor porcentaje del tonelaje de carga que es transportado por buques nacionales en el comercio internacional de cualquiera de los otros países que se analizan.

En octubre de 1964. Estados Unidos controlaba un paquete de 11.755.000 de TPB bajo bandera Liberiana y Panameña.

Ayudas Gubernamentales.

Subsidio operacional: Un subsidio operacional diferencial es concedido a los armadores que colocan buques norteamericanos en paridad con aquellos de competidores extranjeros. Esto se basa en la diferencia entre un favorable y razonable costo de seguro, manteniendo, reparaciones, salarios y alimentación de oficiales y tripulantes y el costo estimado de los mismos items si los buques fueran operados en un registro extranjero. La autorización para esta ayuda proviene del Acta de la Marina Mercante de 1936 y sus enmiendas. La suma de esta ayuda pagada en el año fiscal de 1963 fue de u\$s 220.677.000. Cualquier ganancia en exceso al 10% del capital necesariamente empleado es retomada en una extensión del 50%, por ejemplo: tanto el gobierno como el armador se asocian en esta ganancia. De todas maneras, la cantidad que el Gobierno estima no puede nunca exceder a la del subsidio operacional diferencial pagado.

No hay subsidio operacional en el tráfico nacional.

Subsidio a la Construcción: De acuerdo a las previsiones del título V del Acta de Marina Mercante de 1936, y sus enmiendas, se hace una previsión para un subsidio diferencial de construcción para buques, a ser utilizados en el comercio exterior de los Estados Unidos, no excediendo al 55% del costo de construcción o reconstrucción, excepto en el caso de la reconstrucción de un buque de pasajeros en que la cantidad pagada no puede exceder al 60% de tal costo. El propósito del subsidio es capacitar a los armadores estadounidenses a construir buques en los Estados Unidos en paridad con sus competidos extranjeros. La cantidad de esta ayuda pagada en 1963, fue de u\$s. ----- 91.996.000. No hay subsidios de construcción para buques utilizados en el tráfico local.

Préstamos e Intereses.

De acuerdo con lo dispuesto en el Título XI del Acta,-

la Administración Marítima está autorizada a asegurar los préstamos comerciales e hipotecas para la construcción o reconstrucción de buques designados principalmente para el uso comercial en el tráfico nacional e internacional de los Estados Unidos. El prestamista o el acreedor hipotecario, como así mismo el armador, agente directo y fletador deben ser ciudadanos de los Estados Unidos.

Durante el periodo de construcción o reconstrucción el Título XI limita el seguro al 75% del costo de tal plan. El seguro sobre la hipoteca está autorizado hasta un importe del 87,5% del costo de la construcción o reconstrucción, - siempre que los buques sean de no menos de 3.500 tn. brutas y de una velocidad de 14 nudos. En los buques que no cumplen estos requisitos o aquéllos construídos con ayuda del fondo de subsidio de construcción diferencial, el seguro máximo de hipoteca no puede exceder al 75% del costo al armador para la construcción del buque.

El propósito del Título XI es fomentar la financiación privada más que la gubernativa en la construcción o reconstrucción de buques.

La Sección 502 (c) del Acta dispone para préstamos directos para construcción subsidiada de naves del tráfico al exterior, con un pago al contado del 25% del precio del buque a un interés del 3,5% y una amortización que no excede a 25 cuotas iguales anuales.

Estas dos disposiciones no han sido utilizadas por el Gobierno en los últimos años porque sus planes son de no facilitar préstamos en competencia con las fuentes de crédito privadas.

Otras medidas de fomento

La Sección 510 del Acta autoriza también a la Administración Marítima a adquirir buques obsoletos de propiedad privada en cambio de una concesión de crédito pagadera al armador o constructor naval de nuevos buques y, asimismo, hasta 1965, para comprar buques de armadores privados construídos durante la guerra (excepto buques-tanques) a cambio de buques más modernos y eficientes de propiedad del Gobierno construídos en la misma oportunidad.

Algunas de las características para la defensa nacional pagadas por el Gobierno en buques en construcción son:

- 1- Poder de propulsión en eje aumentado, usando criterio de diseño naval.
- 2- Facilidades de lavado atómico ,biológico y químico.
- 3- Capacidad aumentada del turbogenerador.
- 4- Estructura de pescantes para bultos pesados, adecuada para instalaciones futuras de pescantes para bultos pesados de 60 tn.
- 5- Capacidad aumentada de pescantes, de 5 a 10 tn. en ciertas bodegas.
- 6- Instalaciones limitadas para abastecimiento de combustibles en alta mar.

12) Intervención de las marinas mercantes de cada país.

En el cuadro siguiente podemos ver en que proporción de su comercio exterior participan las marinas mercantes de los países de Europa Occidental y Estados Unidos, lo que nos informará más claramente de la intervención de las flotas nacionales en el comercio marítimo de cada país.

INTERCAMBIO COMERCIAL MARITIMO (x)
TONELAJE TRANSPORTADO EN BUQUES PROPIOS
Año 1962-63

DINAMARCA	23 %	
ALEMANIA OCCIDENTAL	37 %	
ITALIA	33 %	
JAPON	50 %	
HOLANDA	18 %	
NORUEGA	48 %	
SUECIA	37 %	
INGLATERRA	55 %	
FRANCIA	59 %	
ESTADOS UNIDOS	9 %	
U.R.S.S.	56 %	(xx)
ISRAEL	33 %	(xx)
POLONIA	37 %	(xx)

(x) Estadística del Comité Conjunto del Congreso de los Estados Unidos. Año 1964.

(xx) Otras fuentes de información.

13) Regímenes Comparados.

El cuadro que se expone a continuación nos dá a modo de escueta síntesis, una idea aproximada de los regímenes de subsidios, préstamos y otras medidas de fomento que imperan en Europa Occidental y Estados Unidos.

SUBSIDIOS Y PRESTAMOS A

PAIS	S U B S I D I O S	
DINAMARCA	-----	Hipo truc
	Retribuibles c/servicios al Estado. (En 1962 fueron de u\$s 17.300.000.-) A la construcción de buques costeros otorga por Ley del año 1955 u\$s. 408.000 al año. De un 15 al 20% s/construcciones nuevas.	
FRANCIA	Por el Acta de Finanzas 1961, subsidio por mayor costo de operación de buques franceses y los de otros países. En el año 1963 fue de u\$s 7.960 . 000.- Subsidio del 15/20% del costo del bu que p/compensar def.costos con extr.	
ALEMANIA OCCIDENTAL		20% nuev 1.132
GRECIA	-----	
ITALIA	A pequeñas empresas por valor de u\$s 5,6 millones anuales. A las construc.nuevas por la Ley Tambrone 17/7/54 subsidia a buques carga: u\$s 67,69 hasta 118,63 por tonelada y a buques de pasajeros u\$s 96,63 hasta 199,36 por tonelada. Adicional de u\$s 14,19 por HP. eje.	Hast ción dern A bu 20.0 hast

LA MARINA MERCANTE E INDUSTRIA NAVAL (x)

AÑO 1963

PRESTAMOS	PLAZO DE AMORTIZACION	INTERES ANUAL	VARIOS
teca 80% valor cons- ción.	15 años Cuotas igua- les	---	
-----	---	---	
del costo contrucción a, no mayor de u\$s .000 por unidad.	12-14 años	4%	
-----	---	---	Exceptúa de imp. a constr.nuevas por 10 años.
a 50% costo construc- , reparación y/o mo- lización. ques pasajeros de 00 toneladas o más, a el 60%.	15 años	8,5%	El Gobierno con- tribuye con el 3% del interés, en ciertos ca- sos.

ESPAÑA	Prima del 16 %.	80% valor carga o p 75% tipos queros.
JAPON	-----	Hasta 80% Hasta 70% Hasta 80% para el e
HOLANDA	-----	Hasta 1/3 de carga. Buques Pa
NORUEGA	-----	Hasta 80%
SUECIA	-----	A buques hasta el El Banco Naval da hipotecá dades may del costo
INGLATERRA	-----	Por Acta ta 80% de
ESTADOS UNIDOS	Por Acta Marina Mercante año 1936; Subsidio del 50% a buques utilizados en el comercio exterior y 60% para reconstrucción buques pasajeros.	Préstamos la Admini- 75 a 87% y/o Agent ciudadano

(x) Información del Comité Conjunto del

buques sea de esquero.	20 años	4 %
especiales de pes	15 años p/ti pos especia- les.	5,5%

buques de carga. buques tanques.	13 años	6,5%
construc.buques, xterior.		4 %

del costo. Buques		
.....	18 años	8,5%
sajeros	26 años	

del costo.	10 años	6 a 6,75%
------------	---------	-----------

menores de 500 ton. 80% del costo	15 años	5 %
Sueco de Hipoteca - crédito en 1a,y 2a. para construc.uni- ores. Hasta el 70%	-----	-----

Crédito Naval,has- l costo.	10 años	4,5 a 5,3%
--------------------------------	---------	------------

c/seguro a favor de stración Marítima de del costo.El armador e fletador deben ser s del país.	25 años	----
--	---------	------

Congreso de los EE.UU.- Washington 1964.

B.) América Latina y Canadá.1) Brasil.

La flota mercante ha aumentado de 194 barcos totalizando 766,000 toneladas brutas en 1955, a 211 barcos con 1.500.844 toneladas brutas en 1966. Durante los últimos 10 años el Brasil ha desarrollado una competente industria naval y 25 barcos con un total de 170,000 toneladas brutas, ordenados o en construcción serán entregados por astilleros brasileños.

Ayuda Gubernamental.

Subsidio operacional: No hay subsidio operacional en las compañías navieras privadas. Casi el 90% del tonelaje de la flota mercante es de propiedad del Gobierno. La principal compañía que opera en el comercio extranjero, el Lloyd Brasileiro, incurre en déficit y el Gobierno le brinda apoyo financiero absorbiendo las pérdidas operacionales.

Subsidio, fomento y financiación a la construcción naval: En apoyo a la acción tomada por la Comisión de la Marina Mercante en 1958 para desarrollar los astilleros, el Gobierno consiente en asistirlos mediante la adquisición de "stock", la conceción de préstamos, donando lugares para la creación de astilleros, constuyendo nuevas vías de acceso a los mismos y concediendo otros beneficios. Las nuevas concesiones son en la actualidad de responsabilidad directa del Estado. La industria de construcción naval brasileña cuenta con astilleros que mejorando el rendimiento técnico de sus instalaciones y equipos y ampliando sus instalaciones especializadas podría alcanzar una capacidad efectiva de 220.000 tn. de peso muerto anuales, trabajando un sólo turno y 395.000 tn. en dos turnos.

Por Resolución Nº 427 de la Comisión de Marina Mercante publicada el 11 de agosto de 1965 se obligó a la nacionalización de los proyectos de construcción naval porque según -

la misma Comisión, la construcción naval brasileña implantada en 1958 ya estaba en pleno desarrollo y no podía ser encarada una industria brasileña autónoma basada en proyectos y especificaciones técnicas elaboradas en países extranjeros.

El Grupo Ejecutivo de la Industria Naval ya había determinado en el año 1961 que los astilleros instalados en el país incrementaran la formación de su personal técnico a fin de que en 1963 todos los proyectos para la construcción de navíos fuesen realizados íntegramente en Brasil.

La nacionalización de los proyectos tiende además a restringir el gasto de divisas ya que ellos representan una parte considerable del precio del navío.

Al hacer obligatorios los proyectos nacionales se tiende a normalizar materiales y equipos nacionales y por consiguiente a su utilización por la industria naval local.

La Resolución cuya vigencia comenzó al 1º de enero de 1966 obliga también a que los ingenieros navales que firmen los proyectos estén registrados en el Consejo Regional de Ingeniería y Arquitectura y que los estudios, presupuestos, planos y especificaciones tiendan al mayor empleo posible de la industria de la construcción naval, a fin de reducir al mínimo las necesidades de importación.

La Comisión Nacional de la Marina Mercante en su posición de compradora de navíos o de financiadora para su compra por los armadores privados por Resolución 471 del 28 de abril de 1967 obliga a respetar las disposiciones anteriores.

Por otra parte la Comisión al otorgar autorizaciones para servir rutas comerciales, condiciona las mismas al compromiso de las empresas favorecida de ordenar en astilleros nacionales la construcción de navíos cuyo tamaño y número se decida de común acuerdo.

En la concesión de créditos otorgados por la Comisión Nacio-

nal de la Marina Mercante por cuenta del "Fondo de la Marina Mercante para la construcción de embarcaciones en los astilleros nacionales" los armadores tienen que someter a la aprobación de aquélla las especificaciones completas del navío a construir, el presupuesto y plazo de entrega del astillero nacional por ellos elegido acompañado de una propuesta estimativa del precio cotizado por un astillero de Europa Occidental.

Además, deberá informar sobre la actividad que pretende desarrollar con la unidad a ser construída, probar que disfrutará de preferencias en el caso de que pretenda explotar - una línea aún no atendida o informar si la embarcación pretendida se destina a subsistir otra de propiedad de la recurrente o por ella fletada.

También se le exige al armador un cálculo del financiamiento de la unidad, precio base y plazo de entrega; recursos propios y demostración de la capacidad financiera para la amortización.

La Comisión Nacional de la Marina Mercante financia el 95% del costo final de construcción aceptado por la misma en los compromisos que asuma hasta el 31 de diciembre de 1967. Después de esa fecha ese por ciento será reducido al 85%.

Todos los contratos de financiación para la compra o construcción de navíos por cuenta del Fondo de la Marina Mercante están sujetos obligatoriamente a corrección monetaria - aunque no lo especifique el contrato.

Las condiciones de plazo e intereses son fijados por la Comisión de la Marina Mercante en forma de permitir a los armadores brasileños poder competir tanto en las operaciones de ultramar como en las que se desarrollan en el país. Para los navíos de ultramar la tasa de interés no podrá ser inferior al 4% y el plazo de amortización superior a 20 años. En la actualidad la CNMM ha establecido un interés del 6% y un plazo de 12 años para los navíos de rutas rentables y

de 15 años para los destinados a las menos rentables.

Con el objeto de compensar los mayores costos nacionales la CNMM otorga un subsidio que nunca puede ser mayor que la diferencia entre el precio en el mercado internacional y el del costo de la unidad reajustado con las fórmulas usuales en los astilleros locales.

En los navíos de ultramar el subsidio debe ser pagado en su totalidad por el Fondo de la Marina Mercante.

Mediante los planes de financiación detallados y el apoyo - agresivo de la Comisión Nacional de la Marina Mercante Brasileña para que sus armadores obtengan una mayor participación en los fletes de ultramar de todas las rutas en que participen líneas locales, Brasil espera contar en poco tiempo con una marina mercante no sólo grande sino totalmente renovada.

Otras medidas de fomento.

Gobierno armador: El gobierno posee las dos compañías más importantes, el Lloyd Brasileiro y la Compañía Nacional de Navegación Costeira (servicio costero), como así también la Flota Nacional de Petroleiros. (FRONAPE).

Carga Preferencial y Cabotaje: Todas las importaciones a las cuales el Gobierno les haya provisto asistencia financiera deberán ser transportadas por barcos brasileños, cuando estos estén disponibles.

SITUACION DE LA MARINA MERCANTE BRASILEÑA

AL 1º DE ENERO DE 1966

	<u>nº</u>		<u>TPB</u>
Buques de propiedad del Estado.....	141	1.198.455	tons,
Buques de propiedad privada	70	302.389	tons.
Total	211	1.500.844	tons.
36 buques en construcción o contratados 314.652 TPB			

2) México.

La marina mercante mexicana, de escaso tonelaje años atrás, se ha vuelto cada vez más importante desde que el Gobierno no tomó interés en el comercio diversificado y en establecer directas de comunicación con sus compradores y/o vendedores.

La flota ha aumentado de 28 barcos, con 148.000 toneladas brutas en 1955, a 40 barcos con 379.594 toneladas brutas en 1966.

A fines de 1964, México tenía en construcción un barco de 9.084 toneladas brutas en astilleros brasileños. La flota mercante se autoabastece prácticamente en el comercio costero y en 1963 transportó el 85% de la carga total movilizada entre México y los EE.UU. Sin embargo, la mayor parte del comercio inter-oceánico con el extranjero, se hace aún en barcos de bandera extranjera; empero, puede decirse que los barcos mexicanos están entrando gradualmente en rutas seleccionadas y que en 1963 transportaron el 5,3 % de su comercio internacional.

Ayuda Gubernamental

Gobierno armador: La agencia gubernamental PEMEX posee y opera la mas grande flota de barcos mercantes del país, consistente en su mayoría en buques-tanques. Los cargeros comunes son de propiedad privada aunque el Gobierno participa como accionista en la más importante firma, el grupo "Transportación Marítima Mexicana" (30%).

Carga Preferencial y cabotaje: El tráfico comercial costero está restringido a los barcos de bandera nacional, siempre que estén disponibles.

El Gobierno concede un subsidio del 25% de las tarifas de flete a los productores mexicanos que embarquen sus productos a áreas de los EE.UU.; Guatemala y Honduras Británicas. El subsidio, que forma parte del programa gubernamental de

integrar las áreas fronterizas a la economía nacional, es aplicable a los embarques por tren, por líneas de cabotaje aéreo autorizadas y por barco.

El tratamiento preferencial en otras áreas está basado principalmente en la acción individual más que en las leyes. Estas acciones han tomado las siguientes formas:

- 1) Aprobación a los pedidos para licencia de importación, - supeditados a que las mercaderías citadas en el pedido, sean importadas en barcos mexicanos;
- 2) En algunos casos cuando la importación de un item determinado en reservado por la asignación de cuotas en moneda corriente, el costo del transporte marítimo no se recarga sobre la cuota cuando las mercaderías son importadas en barcos mexicanos. El propósito de tal " crédito" es aumentar la cuota del importador que elije la utilización de los servicios de un barco de bandera mexicana.

SITUACION DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA
AL 1º DE ENERO DE 1966

Buque de propiedad del Estado.....23	308.059	tons.
Buques de propiedad privada17	71.535	tons.
Total40	379.594	tons.
16 barcos en construcción contratados con:	246.950	tons.

3) Perú.

El principal armador es la Corporación Peruana de Vapores (CPV), una entidad gubernamental que posee 13 barcos totalizando 110.000 tn brutas, siendo los restantes en su mayoría barcos costeros. Los barcos de la CPV transportaron cerca del 4% del total del comercio exterior peruano en 1964. El Gobierno ha hecho tentativas de aumentar la flota nacional para que pueda así participar en un mayor grado en el transporte de su comercio con el extranjero. En 1955, la flota consistía en 11 bar-

cos totalizando 81.000 toneladas brutas; en 1966 había aumentado a 28 barcos con 197.185 toneladas brutas. Perú tenía dos barcos de cerca de 8.000 toneladas brutas cada uno, ordenados y en construcción en diciembre de 1966, ambos en astilleros locales.

Ayuda Gubernamental:

Subsidio Operacional: La Corporación Peruana de Vapores - (CPV) ,recibe un subsidio gubernamental derivado, en parte, del impuesto del 4% sobre los fletes que se aplican a la importación y exportación.

Subsidio a la construcción: La Ley del 9 de enero de 1962, autorizó el establecimiento de la industria de la construcción naval proveyendo la participación gubernamental en un 51% . El costo es mantenido con los beneficios derivados de los impuestos de exportación e importación. El dinero excedente deberá ser utilizado por la CPV para la adquisición de barcos o para su construcción en el Perú. La CPV tiene en construcción en el corriente año 18 barcos.

Préstamos

La Ley del 9 de enero de 1962, autoriza también al Banco Industrial del Perú a conceder créditos, garantizados por el Gobierno, de no menos del 80% para la construcción de barcos.

El interés no deberá exceder el estipulado por las instituciones crediticias internacionales .

Impuestos

La CPV está excenta de todo tipo de impuestos.

Gobierno armador

La CPV es de propiedad del Gobierno.

Discriminación, Carga Preferencia y Cabotaje.

La navegación costera está reservada a los barcos de bandera peruana.

La Ley del nueve de enero de 1964, establece la base legal para reserva de hasta un 100% de la carga de exportación e importación para los barcos de bandera peruana. Sin embargo esto no ha sido puesto en marcha aún. (El Decreto Supremo Nº 15 de 1966, reserva un 20% a los buques de bandera peruana).

La única carga preferencial en las prácticas actuales es el caso de ciertos embarques de trigo subsidiados por el Gobierno, junto con otras cargas gubernamentales que son confiados a la CPV.

Los derechos de carenado son de 5 centavos de dólar por tonelada para los buques peruanos y 15 centavos por tonelada para los barcos extranjeros.

La Ley del 8 de febrero de 1957, establece que los barcos de bandera nacional pagarán sólo el 50% del derecho prescrito para los despachos de aduana, certificados de facturas consulares y conocimientos de embarque.

Los barcos de bandera peruana pagan cerca del 40% menos que los barcos de bandera extranjera en El Callao, y 50% menos en otros puertos, por atraque y desatraque.

La demora en los muelles, como así también las cargas que deben pagarse por buques en reparaciones o carena, abastecimiento de combustible y/u otros servicios, es menor para los barcos de bandera peruana que para los barcos de bandera extranjera .

SITUACION DE LA MARINA MERCANTE PERUANA
AL 1º DE ENERO DE 1966

Buques de propiedad del estado.....20	154.281 tons.
Buques de propiedad privada 8	42.904 "
Total...28	197.185 "
2 buques en construcción o contratados con : 16.510 "	

4) Canadá.

El Canadá tiene una pequeña marina mercante interoceánica. De acuerdo con el último informe disponible de la Comisión Marítima Canadiense consistía, al 31 de marzo de 1965, de 89 barcos (de carga seca, de pasajeros y buques-tanques) totalizando - 303.874 toneladas brutas. De todos ellos, sólo dos barcos de + carga seca y un tanque operaban en comercio con el extranjero, los restantes estaban comprometidos al tráfico costero de cabotaje. Por otro lado, la flota de los Grandes Lagos de Canadá compuesta por barcos de más de 1.000 toneladas, comprende 185 barcos, con 1.155.997 toneladas brutas, de las cuales 151 son barcos de carga seca y de pasajeros, con 1.078.283 toneladas brutas y 34 son barcos-tanques totalizando 77.714 tons. brutas.

El comercio marítimo canadiense con el extranjero, incluyendo los Grandes Lagos, totalizaba en 1964 131 millones de toneladas. De esta cantidad, 32 millones de toneladas fueron transportadas por barcos de bandera canadiense, lo que hace un 25% casi todo el cual fue movilizado hacia o desde los puertos estadounidenses. Las importaciones al Canadá en barcos de todas las banderas totalizaron cerca de 48 millones de toneladas y las exportaciones excedieron los 83 millones de toneladas. Los mencionados barcos cargaron el 40% de las importaciones y el 18% de las exportaciones.

El total de las importaciones y exportaciones canadienses realizadas por agua, desde y hacia los puertos de los Grandes Lagos, en 1963, totalizaron 42 millones de toneladas de carga. Los barcos canadienses cargaron 28 millones de toneladas, lo que hace unos 2/3 de este tráfico.

Ayuda Gubernamental

Subsidio operacional: No se concede subsidio operacional a los barcos comprometidos en el comercio con el extranjero. Se limitan dichos subsidios a los barcos que operan en las aguas costeras e internas, los que están destinados a servir a comunidades que no podrían ser atendidas sobre una base comercial. Antes de aprobar los pedidos de nuevos subsidios, la Comisión Marítima Canadiense realiza exhaustivos estudios de las declaraciones financieras del peticionante, además de una completa investigación de los hechos hasta asegurarse por completo de que los servicios para los cuales se dirigen tales subsidios sean esenciales para las comunidades involucradas.

Los subsidios son sólo recomendados en planos de conveniencia pública, en casos de necesidad, o en casos en los cuales la Comisión reconoce que las comunidades involucradas promoverán el comercio y traerán, a largo plazo, un servicio económico a la comunidad o al país.

Durante el año fiscal de 1963/64, se pagaron subsidios por la cantidad de u\$s 9,4 millones a 33 servicios costeros e internos. Los subsidios se pagaron a: 3 servicios de la Costa Oeste, totalizando u\$s 400.000; 2 en los Grandes Lagos, totalizando u\$s 176.540; y 28 sobre la Costa Este, totalizando u\$s 8,7 millones.

Subsidios a la Construcción: Los Reglamentos para la Asistencia a la Construcción Naval, del 8 de setiembre de 1961 establecen al respecto:

- 1- Los fondos son concedidos por votación parlamentaria;
- 2- El armador y el constructor pueden solicitar el subsidio en forma conjunta;

- 3- El pago es concedido en cifras que no excedan:
 - a) El 40% del costo por el trabajo realizado ,bajo contratos realizados entre el 12 de mayo de 1961,y el 31 de marzo de 1963;
 - b) El 35% del costo del trabajo realizado, en los contratos formalizados después del 31 - 3 - 1963.
- 4- Las naves que sean asistidas por estos reglamentos,deberán permanecer en el registro canadiense,por un período mínimo de 5 años.

Hasta el 2 de febrero de 1965, el número total de los barcos construídos, en construcción y los que han solicitado la política de subsidio gubernamental, para la construcción naviera, han alcanzado el total de 580 barcos con un valor subsidiado de aproximadamente u\$s 177,3 millones. Las solicitudes de subsidios para la construcción naviera, para las cuales se efectuaron acuerdos entre el 16 de octubre de 1963 y el 2 de febrero de 1965, totalizaron 167 barcos, con un valor subsidiado de u\$s 53,5 millones.

Otras medidas de fomentos:

El comercio costero es reservado para barcos británicos del Commonwealth o para barcos canadienses, cuando estén disponibles. El gobierno no es armador, ni posee flota mercante, excepto los barcos que posee la Canadian National Railway (una Corporación de la Corona), que opera en el servicio de cabotaje y en el servicio con los Estados Unidos de América.

C O N C L U S I O N E S

Del análisis de los capítulos precedentes y particularmente de lo expuesto en los capítulos IV y V puede concluirse:

- I) Que debe arbitrarse un sistema idóneo de financiamiento bancario permanente a la industria nacional de astilleros, a largo plazo y a bajo tipo de interés;
- II) Que a tal fin, deben asignarse anualmente los fondos necesarios para cumplir acabadamente la acción de promoción, fomento y desarrollo de la industria naval, teniendo en cuenta las elevadas inversiones que exige la construcción de buques (un carguero de 8.000 TRB. representa una erogación del orden de los 2.000 millones de pesos);
- III) Que el "banco oficial" que debe prestar los servicios propios de la técnica bancaria, a que se refiere la ley de creación de la Comisión Nacional de la Marina Mercante y del Fondo Nacional respectivo (Decreto-Ley 6677/63, ratificado por ley Nº 16478) y su reglamentación, no puede ser otro que el Banco Industrial, por cuanto compete a éste el financiamiento promocional de todas las industrias del país, además de sus antecedentes y experiencia en la materia que se trata;
- IV) Que la Comisión Nacional de la Marina Mercante y el Banco Industrial deben coordinar y adecuar estrechamente sus políticas en tal sentido, ha fin de que los fondos recaudados (y actualmente inmovilizados) para financiar la construcción de buques en astilleros del país, sean racional y expeditivamente utilizados en la promoción y desarrollo de tales actividades.

des;

- V) Que la Comisión Nacional de la Marina Mercante debe establecer una adecuada política de fomento y apoyo a la industria naval nacional, en cuya ejecución no podrá estar ausente el Banco Industrial;
- VI) Que el país debe dotarse en escala creciente y razonable del tonelaje propio que le permita transportar, por lo menos entre el 45 y 50 % de su comercio exterior, tal como sucede con los países que asignan a esta actividad la vital importancia que ella tiene, por las implicaciones que el ahorro y ganancia de fletes representa en el balance de pagos, superando de esta manera nuestra escasa participación en dicho comercio, que sólo alcanza al 16 % del tonelaje transportado;
- VII) Que a tal fin, el Gobierno Nacional debe fijar claras y precisas políticas, no sólo de renovación y ampliación de la flota mercante estatal, utilizando para ello al máximo la capacidad ociosa de los astilleros nacionales, sino, además, de desarrollo de una "conciencia marítima argentina", hoy ausente, promoviendo y capacitando grandes sectores de la población como la marinería de reserva del país, tal como corresponde a una nación que, como la nuestra, posee un litoral marítimo tan dilatado;
- VIII) Que todos los buques que el país necesita deben construirse en astilleros nacionales, elaborándose al efecto planes que contemplen una secuencia lógica de construcción, a través de tiempo, ya que por su capacidad instalada tanto como por la elevada técnica de sus profesionales y la calidad reconocida de su mano de obra, la industria naval argentina se encuentra

B I B L I O G R A F I A

- (1) Jerónimo Uztariz - Theorica y práctica de Comercio y de Marina-
Madrid, 1757, pág.210.-
- (2) Presentación del síndico produrador general de la ciudad de
Buenos Aires don Ventura Miguel Marcó del Pont a S.M. ... del
27 de julio de 1797, en Museo Mitre, Arm. B., C. 27, N° de or-
den 15, f.5.-
- (3) Pedro Antonio Cerviño - Discurso pronunciado al inaugurarse
la Academia de Náutica el 25 de noviembre de 1799, en Besio
Moreno, "Las fundaciones matemáticas de Belgrano", pág. 159.-
- (4) Francisco Murillo - En revista "Marina", Abril 1959.-
- (5) Juan Francisco Aguirre - Diario, en Revista de la Biblioteca
Nacional - Buenos Aires, 1949, XVII, 392-396.-
- (6) Diego de Alvear - Descripción del Virreynato de Buenos Aires,
Madrid, 1891, Pág. 577.-
- (7) Félix de Azara - Memoria sobre el estado rural del Río de la
Plata en 1801, y otros informes.- Buenos Aires, Bajel, 1943,
Pág. 22.-
- (8) Félix de Azara - Memoria sobre el estado rural, pág. 24.-
- (9) Manuel José de Lavarden - En el "Telégrafo Mercantil" - Vol.
II, pág. 623.-
- (10) Manuel Belgrano - En "Semanario de Agricultura", IV, pág.216
y 217. Véase Oliver, "La Ensenada de Barragán", pág. 43.-
- (11) Diego de Alvear - Diario - En los "Anales de la Biblioteca,
Buenos Aires 1900, I, pág. 308.-
- (12) Miguel Lastarria - Colonias Orientales, en Documentos para la
Historia Argentina, III, Pág. 328.-
- (13) Félix de Azara - Historia y Descripción Crítica de las Pro-
vincias del Paraguay y del Río de la Plata, Libro Segundo, pág.
147.-

- (14) Pedro A. Cerviño - Obra citada.-
- (15) Miguel Lastarria - Obra citada pág. 155.-
- (16) Miguel Lastarria - Obra citada pág. 322.-
- (17) Pedro Ferré - En revista "Marina", Abril 1959.-
- (18) M. de Moussy - En revista "Marina", Abril 1959.-
- (19) Gregorio J. R. Petroni - La Industria naval Argentina hasta la Revolución de Mayo - Revista "Marina" - Abril 1959.-

Nuevo aspecto del comercio en el Río de la Plata - Manuel José de Lavardén - Buenos Aires, 1955.-

La Industria Naval en la Argentina - Aurelio González Climent - Buenos Aires, 1954.-

The Shipbuilding Business in the United States of America - F.G. Fosset, Jr. - Nueva York, 1948.-

La Marina y el Crédito Naval - Pío Ogea Porta y Fernando Balseyro - Madrid, 1944.-

El desarrollo de una conciencia marítima en los países de la ALALC - Jorge Medina C. - Montevideo, 1966.-

"La Marina Mercante Argentina" - Publicación del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina - Anuario años: 1957-58-59-60-61-62 y 1963.-

"La Marina Mercante Iberoamericana" - Publicación del Instituto de Estudios de la Marina Mercante - Anuario años 1964-64-66 y 1967.-

Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social del Perú - 1962/71.-

Plan Nacional de Desarrollo - 1965/69 - CONADE.-

Informe sobre el Plan de Transporte por Agua - CONADE 1965.-

Banco Interamericano de Desarrollo - Memorias Anuales, años 1959-60-61-62-63-64 y 1965.-

Banco Central de España - Memoria año 1966 - Madrid 1967.-

Banco Hispanoamericano - Memoria año 1966 - Madrid 1967.-

Banco Industrial de la República Argentina - Memorias años 1954-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64 y 1965.-

Ministerio de Hacienda de España - Memoria del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo - año 1963.-

The Situation in the Shipbuilding Industry -- OCDE - París 1965.-

Revista ALAMAR - Nros. 69 y 70.-

Revista "Marina" - Nros. 255-260-272-290-304-319-326-344-347-349-350-351-354-362-395.-

Revista "Navitecnia" - Año 1964: Nros. 2 y 4 - Año 1965: Nros. 1 y 2 - Año 1966: Nros. 1, 3 y 5 - Año 1967: Nros. 2 y 5.-

INTRODUCCION

CAPITULO I

	pág .
LOS INTERESES MARITIMOS ARGENTINOS	3
A) - Conceptos Básicos	3
B) - Factores geográficos que influyen en su desarrollo	3
C) - Factores desfavorables de la geografía económica	10
D) - Intereses marítimos derivados de las necesidades de intercambio y comunicaciones	12
E) - Intereses marítimos derivados de la utilización del mar como fuente de riqueza	20
F) - Comercio mundial y dominio del mar	27
G) - El mar territorial argentino	31

CAPITULO II

ANTECEDENTES HISTORICOS SOBRE LA INDUSTRIA NAVAL EN LA REPUBLICA ARGENTINA	41
1) - Epoca colonial	41
2) - La construcción naval en el siglo XIX	46
3) - El siglo XX y los astilleros argentinos	62

CAPITULO III

ASPECTOS ECONOMICOS Y TECNICOS REFERIDOS A LA INDUSTRIA NAVAL	72
A) - Conceptos generales	72
B) - Necesidad de la industria naval	75
C) - El desarrollo económico del país y la industria naval	94
D) - Los términos del intercambio y la industria naval	96
E) - Mercado para la industria naval argentina	99

	pág.
F) - El Plan Nacional de Desarrollo y la Industria Naval	110

CAPITULO IV

FOMENTO, SUBSIDIOS Y FINANCIACION BANCARIA NACIONAL Y DE LOS ORGANISMOS FINANCIEROS INTERNACIONALES A LA INDUSTRIA DE ASTILLEROS	125
A) - Fomento y subsidios a la construcción naval..	126
B) - El Consejo Nacional de la Marina Mercante y el Fondo Nacional	137
C) - La financiación bancaria nacional a la industria de astilleros. La acción del Banco Industrial de la República Argentina	148
D) - La acción de los organismos internacionales de financiamiento	172

CAPITULO V

EL FOMENTO Y LA FINANCIACION BANCARIA EN OTROS PAISES	204
A) - Países de Europa Occidental y EE.UU.	204
B) - América Latina y Canadá	240

CONCLUSIONES	251
--------------	-----

BIBLIOGRAFIA	254
--------------	-----

Fé de erratas

<u>Página</u>	<u>Renglón</u>	<u>Dice</u>	<u>Debe decir</u>
12	9	portación	exportación
14	21	bélica	vélica
17	27	concreta	concentra
19	15	fico	tráfico
19	16	apenas un %	apenas un 16 %
21	1	importe	importante
21	2	veria	varía
22	14	al inmento	alimento
41	1	antigua era	era antigua
61	2	Bararacco	Badaracco
65	25	0,6 kr/CV/h	0,6 gr/CV/h
70	8	los	de
72	25	Colocar después de: pagos, la palabra "es".	
74	24	Agregar entre "de" y "TRB", la cifra 8.000.	
75	27	Agregar al final: "ac-".	
85	10	Agregar al final: "rente a".	
108	14	Obras concluidas	construcciones realizadas hasta el presente.
112	15	Agregar después de (ELMA): "en 1965"	
117	28	IV Gector fluvial	III Sector fluvial.
124	2º cuadro	nergía	Energía
127	20	Agregar a continuación de modernización: "de astilleros y talleres navales".	
129	15	no ha	no hay
130	3	bancera	bandera
132	6	asesorios	accesorios
132	15	encuadr	encuadrasen
136	7	corte	porte
139	4	será	sería
139	17	e	es

<u>Página</u>	<u>Renglón</u>	<u>Dice</u>	<u>Debe decir</u>
140	16	interes	intereses
140	30	40 %	20 %
141	3	35,9 %	29,3 %
141	21	as	Mas
141	31	agregar al final: "ne--"	
145	2	En	El
145	11	existen	existentes
146	20	Coord	Coordinación
149	4	yuda	ayuda
149	26	posibilita	posibilitaba
153	25	agregar después de "utilizaban" la palabra "y".	
154		el asterisco corresponde al año 1954	
155	3	agregar "el", antes de "art."	
158	16	agregar "o"	
162	15	suprimir "ha"	
162	15	detallado	detalla
162	23	sobre paso	sobrepasado
170	19	6	5
170	19	7 %	7½ %
171	8	iba	va
171	8	y el	al
172	8	agregar antes de "mecanis-", la palabra "su"	
173	34	utarquias	autarquías
175	3	d)	4)
175	22	independ	independientes
176	27	este a cantidades	esta cantidad es
177	5	agregar al final de la línea: "y"	
182	16	ser	hacer
182	30	emisión	misión
183	2	situación	creación
184	17	agregar después de "lograr" la palabra "capital"	
186	22	Internacional	Interamericano

<u>Página</u>	<u>Renglón</u>	<u>Dice</u>	<u>Debe decir</u>
188	11	asciendera en 1966	ascendió en 1964
189	18	agregar al final la palabra "siguiente").	
191	17	agregar al final de la línea: "(véase cuadro pág. 194)"	
195	1	agregar antes del título: "6 -"	
198	12	6	60
200	14	suprimir: "las"	
200	18	que	en
201	12	nuestra	cualquier
201	14/15	está	estará
201	24	colocar comillas (") al final	
201	30	suprimir "entonces"	
203	24	continuación	construcción
204	8	agregar al final la palabra "en"	
204	9	presenta	representa
204	21	agregar después de "años", la palabra "se"	
205	8	pasada	pasaba
205	15	triplicación	tipificación
206	22	agregar después de "cumple", la palabra "actualmente"	
208	1	Para	Por
212	22	agregar "y", después de "metrópoli"	
214	8	suprimir segundo paréntesis y agregar coma (,) después de "intercambio"	
214	27	agregar después del primer "de", "buques de"	
214	28	barcos	bancos
216	19	deducción	deducida
218	1	para	sobre
220	7	119,36	199,36
221	15	instrucciones	instituciones
222	26	excepción	exención

<u>Página</u>	<u>Reiglón</u>	<u>Dice</u>	<u>Debe decir</u>
223	5	exportadores	exportaciones
225	1	especializados	especial
228	28	31 %	37 %
233	23	55 %	50 %
234	21	Suprimir la palabra "para"	
235	11	agregar "muevos", después de "usando"	
239	2	del cuadro correspondiente a Inglaterra:	
		80 %	70 %
242	13	subsistuir	substituir
244	5	agregar "vias" al comenzar el renglón	
251	22	ha	a