

# LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

**RODOLFO FRIGERIO MIRÓ**

705

El capitán de corbeta **Rodolfo Frigerio Miró** egresó de la Escuela Naval Militar en octubre de 1943 (promoción 70).

Navegó en distintos tipos de buques de la Armada Argentina y estuvo en Comisión en EE.UU. de Norteamérica, donde realizó cursos en el Centro de Adiestramiento en C.I.C., Centro de Adiestramiento en Guerra Antisubmarina, Centro de Adiestramiento en Control de Averías fue el primer jefe del CIACAI (Centro Instrucción y Adiestramiento en Control de Averías) y Jefe de Operaciones de la Zona Naval Marítima.

Durante 10 años se desempeñó en EE.UU. de Norteamérica en compañías petroquímicas. De regreso a la Argentina fue el Primer Gerente General de "Perkis Argentina" (fábrica de motores diesel), presidente y director de compañías metalúrgicas, agropecuarias y de exportación no tradicional (premio argentino a la exportación 1969).

Actualmente es miembro del grupo de trabajo de Intereses Marítimos del Centro Naval y del Comité de Transportes de la Unión Industrial Argentina.

**BOLETÍN DEL CENTRO AVAL**

Número 800 Volumen 118

Octubre, noviembre y diciembre de 2000

Recibido: 25 de octubre de 2000

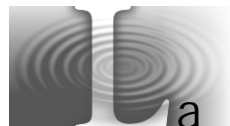
“La nueva política debe tender a glorificar los triunfos industriales, a ennoblecer el trabajo, a rodear de honor las empresas de colonización, de navegación y de industria”...

706

“Las bases”; Juan Bautista Alberdi

"Los argentinos tenemos mentalidad mediterránea y vemos siempre a los ríos y a los mares como obstáculos, más que dones divinos, generosamente prodigados a estas tierras en que vivimos ..."

"Facundo", Domingo Faustino Sarmiento



La República Argentina, es un país cuyas costas son bañadas por el océano Atlántico, en una extensión de 4.645 kilómetros, con una plataforma submarina correspondiente a su Zona Económica Exclusiva (ZEE), que cubre una superficie de 1.040.000 km<sup>2</sup>, enclavada geográficamente en condiciones de semiinsularidad y excéntrica de los centros poblados del planeta, con límites internacionales de agua dulce de aproximadamente 4.000 Km. [ríos y lagos], lindante con Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay.

La superficie de la ZEE es de 1.043.691 km<sup>2</sup>; si consideramos las Islas Malvinas se agregan 475.575 km<sup>2</sup> y si incluimos las Islas Georgias y Sandwich del Sur, 1.072.237 km<sup>2</sup> más.

Sin considerar la Antártida, tenemos:

**TOTAL: 2.591.503 km<sup>2</sup>**

Es por ello que no podemos soslayar la importancia de las costas marítimas y fluviales, que a su vez sirven para transportar mercaderías, personas, etc.

El mar que es vía natural de comunicación y fuente de riquezas varias (ictícola, hidrocarburos, algas, etc.) requiere que la Nación ejerza su soberanía plenamente, hoy y ahora.

Así decía el almirante Storni: "Hay muchas naciones pequeñas admirablemente situadas, pero que con el genio y la pujanza de su pueblo han dado una gran expansión a sus intereses marítimos... Las naciones extensas y de posición oceánica como la nuestra, si consiguen desarrollar esos esfuerzos, están destinadas a ejercer una influencia preponderante."

**Propender - Promover - Obtener - Participar - Intervenir - Entender**

### Participación de la Armada

La Armada no puede desentenderse de sus competencias, que son las de participar e intervenir en:

- **Conciencia Marítima** (Prioritaria).
- Transporte Marítimo y Fluvial.
- Industria Naval.
- Investigación de los mares, ríos y aguas interiores.
- Construcciones portuarias y vías navegables.
- Explotación de los recursos naturales del mar, ríos y aguas interiores.
- Difusión de la Historia Naval.

En función de esto último, fomentar esos esfuerzos, es la motivación de la Armada de la República Argentina.

Si pensamos que la Institución no se dedica a las construcciones navales, ni a la pesca, ni al transporte marítimo y fluvial, ni a la explotación de los recursos submarinos, intuitivamente deberíamos responder que la Armada no tiene nada que ver con los problemas marítimos. Pero como la presencia permanente del pabellón argentino en el ejercicio de

la soberanía en los espacios marítimos, es función de la Armada, consecuentemente tiene que ver con todo, ya sea actuando en sus funciones específicas o colaborando con las demás Organizaciones, Empresas, Comités Científicos, etc., a través de su personal especializado, actuando con desinteresada transparencia.

### Los recursos

Debemos tener en cuenta que:

Hay más de un millón de km<sup>2</sup> bajo la superficie en nuestra ZEE con una riqueza ictícola, que razonablemente explotada constituye una fuente de ingresos y desarrollo muy importante; lo mismo ocurre con los hidrocarburos cerca de la costa y fuera de la misma —petróleo y gas— en cantidades no definidas, pero sí en zonas que por su estratificación hacen prever una posible producción importante.

Las algas, utilizadas en la industria farmacéutica y cosmética;

La cantidad, aún desconocida en detalle, de recursos minerales —los famosos nódulos polimetálicos— manganeso, cobre, cobalto, níquel, etc., los "plawers", concentración de minerales. Arenas, gravas, bauxita, fosforita, glauconita, minerales en general, hidrocarburos.

El sistema hidrográfico que desemboca en el Río de la Plata, denominado Cuenca del Plata, que sirve para transportar toda clase de productos desde Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay y el nuestro propio, que permite la entrada de buques de ultramar hasta más de 500 Km. adentro y varios miles más mediante el transporte con barcazas, sistema barato, eficiente y de poco capital intensivo. Aquí, por este medio, los productos más voluminosos transportados son: mineral de hierro, soja, manganeso, y los ascendentes, productos terminados, automóviles, maquinarias, plantas llave en mano, caños para gasoductos, combustibles, etc.

## La Marina Mercante

Es indudable que para movilizar todas estas riquezas y proteger su tráfico, se necesita disponer de elementos de transporte eficientes, baratos, de bajo flete, de fácil mantenimiento, además de buques que operen en el Mar Territorial y que también actúen en los mares internacionales, llevando nuestras riquezas de la tierra y los productos manufacturados, así como trayendo los materiales o equipos no fabricados en el país o que tengan tecnologías más avanzadas o que resulten más económicos.

No hay duda de que la Marina Mercante forma parte de la Defensa del país y representa una herramienta imprescindible de nuestro Comercio Exterior. Que el Poder Naval sirva de apoyo disuasivo al Poder Marítimo, la comercialización de bienes por la vía marítima que es aproximadamente el 90 % de todo el comercio (importaciones + exportaciones)

### **Poder Naval = Poder Marítimo + Intereses Marítimos**

Todo lo mencionado anteriormente, implica crear innumerables y variados puestos de trabajo, como estibadores, personal de oficina, proveedores, Personal Superior y Subalterno embarcado.

Todo esto requiere estudios especializados a ser impartidos en Universidades y Escuelas, de Náutica, de Marinería, de Pesca, etc.

Estas Escuelas, Institutos de Formación y Capacitación dependen de la Armada en su faz académica. También la Armada es responsable de emitir la titulación del personal embarcado de Capitanes, Oficiales, Prácticos, Baqueanos de Río, etc. y adecuar los planes de enseñanza a las nuevas tecnologías para que los profesionales puedan operar los buques y artefactos navales acorde con las actividades que cada uno desempeñe.

## Hagamos un poco de Historia

Desde la época del descubrimiento del Río de la Plata y sus ríos interiores, se utilizó la navegación marítima y fluvial como único medio de comunicación, para fundar pueblos y ciudades, llegando hasta Asunción y aún más arriba.

Recién fundados éstos, comenzó la penetración hacia el interior, pero los productos de la tierra bajaban hasta los puertos y de allí seguían al resto del mundo. Por allí también vinieron los intentos de invasión de otros países, así como los inmigrantes y los capitales que instalaron fábricas, trabajaron los campos, las minas; en fin el progreso que dio forma a nuestro país. Los intentos de invasión fueron repelidos en todos los casos, por buques improvisados para la guerra, al principio, con personal del campo y las ciudades, con algunos marinos de profesión, en su mayoría extranjeros y aventureros. Se crearon Escuadrillas improvisadas y se emitieron Patentes de Corso, que actuaron exitosamente en los más remotos lugares del mundo.

Con el tiempo la República se fue asentando y progresando y gracias a los grandes Estadistas (Mitre, Sarmiento, Roca, Pellegrini) que pensaron en el futuro, se crearon las Escuelas de Marina Mercante y Militares y se adquirieron los primeros buques de guerra, con tripulaciones formadas en el país. Estos actuaron en las Campañas hacia la Patagonia, permitiendo que a fines del siglo pasado, fuéramos la República que actualmente somos físicamente.

La Armada Argentina, con sus hombres de mar y sus buques de guerra y transporte, creó, impulsó y mantuvo la soberanía nacional, en lo que luego en el tiempo legalmente se llamó Mar Territorial y Plataforma Continental, límite soberano de la Nación.

Mientras tanto, visionarios como Piedrabuena, Mihanovich, Doderó, Menéndez, Peisci, etc. armaron buques de río y de mar sirviendo todo el litoral fluvial y marítimo, movilizándolo

la riqueza agropecuaria que crecía a pasos agigantados y también transportando pasajeros desde y hasta Asunción del Paraguay, Montevideo y todos nuestros ríos principales y pequeñas poblaciones marítimas hasta Ushuaia; únicos sistemas de transporte, ya que el ferrocarril solamente servía los intereses regionales y hasta 1930 prácticamente no existían caminos pavimentados.

A pesar de estos esfuerzos, tanto privados como de la Armada, por motivos no muy claros, las tres naciones del Plata —Paraguay, Uruguay y Argentina— nunca construyeron flotas mercantes para su comercio de ultramar.

Si bien desde la época de la Colonia existía un intercambio internacional considerable, no contaron con bandera propia en alta mar, quizás porque existía una marcada diferencia entre invertir en ganadería y tierras antes que arriesgar en aventuras marítimas que entrañaban riesgos de pérdidas desde que se comenzaba la navegación en la Cuenca del Plata, sin la debida infraestructura ni contar con la eventual protección de la Armada, que prácticamente no existía.

No obstante los inconvenientes y dificultades conocidos, hasta principios del siglo XX, en el Río de la Plata, en el Delta, entre nuestros puertos, entran y salen veleros de cabotaje, en su mayoría extranjeros, por estar abierto el tráfico a todas las banderas, hasta que hace su aparición, la primera Ley de Cabotaje Nacional, N° 7049 de 1910, que comenzó a dar impulso a la navegación con bandera Argentina. Para darnos cuenta de nuestro atraso, pensemos que ya en un río de características similares al Paraná, como es el Mississipi, 93 años antes ya navegaba el primer steamboat, embarcación a vapor con ruedas laterales, que podía remontar ese río aguas arriba. En 1834 contaban con 230 unidades mejoradas de esas características.

En nuestro país aparece el primer buque con propulsión a vapor —el inglés *Druid*—, que navega entre el Riachuelo y San Isidro. Diez años después se intenta un servicio entre

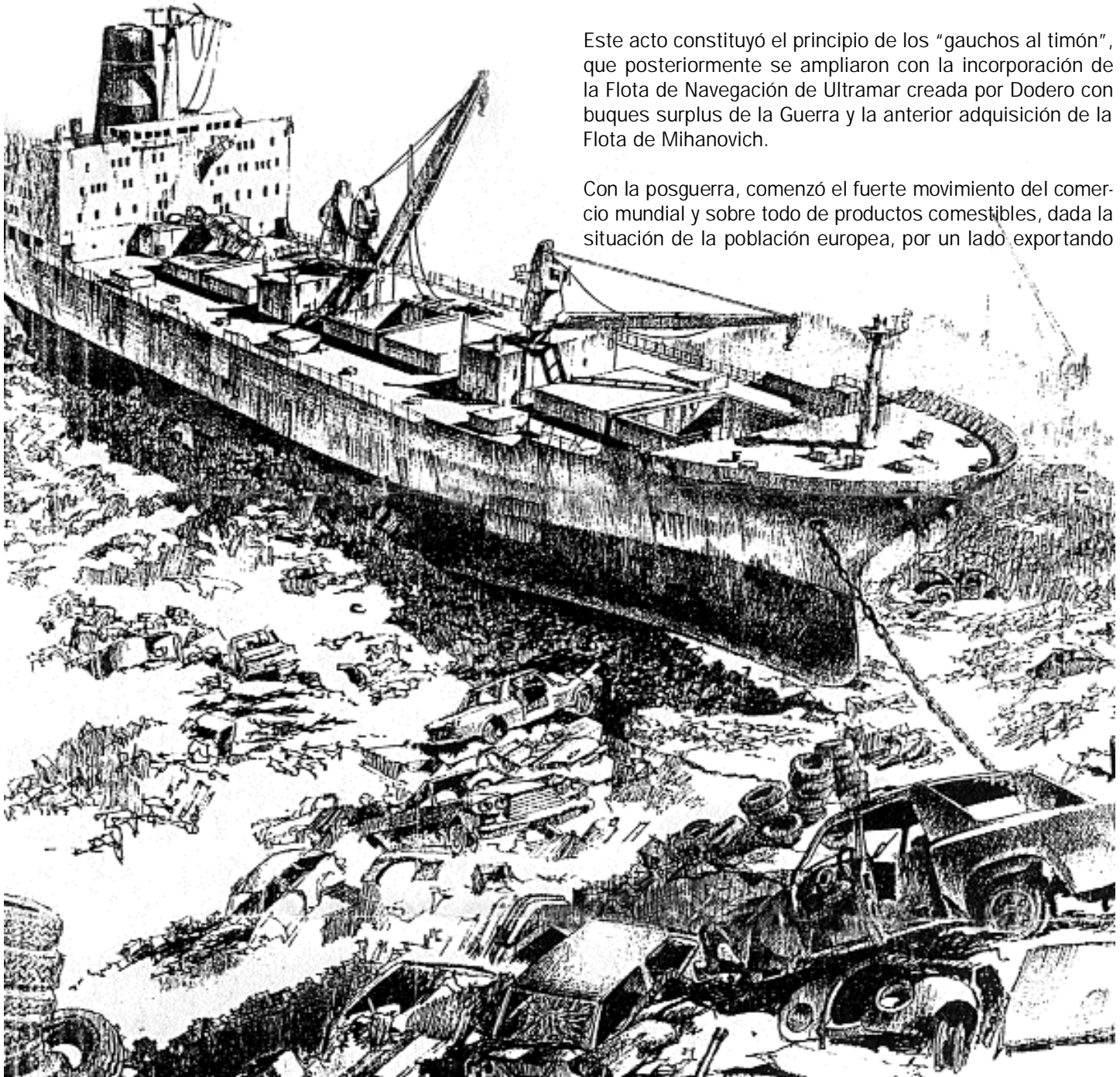
Montevideo y Buenos Aires, con un buque mixto de 230 tons. (el *Potomac*, rebautizado *Federación*), pero éste es abandonado en poco tiempo por falta de pasajeros y deja el país.

Luego de las guerras con los ingleses y franceses y de la Triple Alianza se encara en forma franca la navegación hasta Rosario con 24 pies y se encara la construcción del Canal Mitre debido a la terminación del puerto de ultramar por parte de inversores franceses que permite navegar por el autdragado Paraná de las Palmas.

El resto es historia moderna, que coincide con el inmenso progreso de fines del siglo pasado y comienzos del presente, que se ve reflejado en la cantidad de compañías de navegación con bandera argentina que operan en los ríos y en el litoral marítimo, todas ellas producto de la iniciativa privada, conjuntamente con los transportes de la Armada que operan en la costa Sur. La 1ª Guerra Mundial nos aisló del resto por la actividad beligerante, demostrando que para el movimiento de nuestras exportaciones dependíamos fundamentalmente de las marinas mercantes extranjeras.

En 1916 un Proyecto de Ley propició la compra de algunos buques y la prohibición de venta de los existentes; ese proyecto abortó y en consecuencia el país se quedó sin transporte marítimo propio porque tanto Mihanovich como Doderro, entre otros, vendieron todo lo que tenían, dados los precios altísimos que tenían en ese momento los buques para la guerra. La Marina Mercante Argentina volvió a fojas cero exceptuando la navegación a la costa Sur.

Con motivo del conflicto de 1939, volvimos a necesitar buques para transportar nuestros productos. Es así como en 1941 nace la Flota Mercante del Estado, con la compra de buques del Eje, (italianos, franceses, alemanes, dinamarqueses) por iniciativa de los almirantes Stewart y Daireaux y el apoyo fundamental del Presidente Ramón S. Castillo.



Este acto constituyó el principio de los “gauchos al timón”, que posteriormente se ampliaron con la incorporación de la Flota de Navegación de Ultramar creada por Doderó con buques surplus de la Guerra y la anterior adquisición de la Flota de Mihanovich.

Con la posguerra, comenzó el fuerte movimiento del comercio mundial y sobre todo de productos comestibles, dada la situación de la población europea, por un lado exportando

nuestros productos agrícolas y por otro trayendo la segunda invasión inmigrante, con refugiados europeos.

### El ayer y el hoy en números

Para apreciar la magnitud de la Marina Mercante de bandera argentina del quinquenio 1945/50, basta ver su expansión:

1. 31 dic. 1946; 117 unidades mayores de 1.000 TRB con un total de 488.000 TRB y
2. 31 dic. 1951; 198 ídem; total 1.023.000 TRB.  
(Como se observa, el crecimiento superó el 100 % de lo existente).

En 1960, por Ley 15.761 se fusionan y se crea ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas). A partir de esa fecha la Marina Mercante con bandera argentina comienza a progresar en cantidad y tonelaje, llegando a su máximo en 1984 con 192 unidades (de más 1.000 TRB) con un T.PB. de 3.256.693 t una edad promedio de 12,7 años, con una flota Estatal de 84 buques, T.PB. 1.427.843 y edad 8,5 años y Privada de 108, T.PB. 1.828.849 y 16,3 años.

Casi el 43 % en cantidad (82) y el 30 % en tonelaje son buques entregados por los astilleros argentinos, en su mayor parte cargueros, tanques, graneleros y frigoríficos.

La competencia de los países más desarrollados, la relativa menor experiencia de nuestros armadores, las Leyes Laborales y la multitud de exigentes Sindicatos, que interfieren con el razonable manejo marítimo, van quitando competitividad al Negocio Marítimo, decreciendo gradualmente los beneficios y la actividad que para este año de 1.999, se ve reducida a sólo 77 buques con un T.PB. 2.097.010 y 17,2 años de edad, con la característica desgraciada de composición de sus orígenes.

De este total hay solamente 24 unidades de bandera argentina, 33 con cambio provisorio de bandera y 19 arrenda-

dos a casco desnudo, representando estas cifras que la mitad de ellos son de propiedad de armadores argentinos por tonelaje (1.000.000 T.PB.) y 57 buques; el resto alquilados 1.000.000 T.PB. pero solamente 19. Estas cifras incluyen 23 naves fluviales (T.PB. 156.000) y 53 marítimas (T.PB. 1.910.000).

Independientemente de los buques mercantes, existen otras embarcaciones dedicadas a tareas específicas a saber:

1. Pesqueros y buques factoría; cantidad 657/1998 (223.000 T.PB.)
2. Trenes de Empuje Fluviales; Hidrovía – (1/8/1998)
  - 2.1. Remolcadores de empuje; 47 y aproximadamente 100.000 HP
  - 2.2. Barcazas de empuje; más de 400 y alrededor de 600.000 T.PB.  
(Todos éstos están inscriptos por el momento con bandera argentina).
3. Buques areneros, dragas y remolcadores de puerto.

Hay una importante cantidad de buques fluviales de propiedad de armadores argentinos que enarbolan banderas y están registrados en Paraguay, Uruguay y Bolivia. Las razones de esto son de conveniencia comercial debido, a veces por impuestos menores, otras por eventuales interferencias de autoridades marítimas que dificultan el libre movimiento de los trenes por tamaño, practicable, etc.

Falta referirnos a los problemas legales, políticos, sindicales, económicos y financieros, que en los últimos 30/40 años asolaron a la República, que por el tipo del presente trabajo, no abordaremos en detalle, salvo las medidas salteadas, a veces sin coordinación entre sí y otras intencionales adoptadas sin responder a una planificación nacional.

### Una breve reseña sobre la legislación

Actualmente aún está en vigor un fárrago de legislación anacrónica o que no aparenta tener un objetivo claro y bien

definido. Tenemos así, la Ley de Navegación, (llamada ley Malvagni) que data del 15 de enero de 1973; la Ley de Cabotaje, en vigor desde 1944 y varios decretos que prácticamente rigen "provisoriamente" el quehacer diario de la M.M., a saber el 1772/91 (cese de bandera provisorio, que permite optar por bandera de conveniencia, a fin de permitir una reducción general de costos, especialmente el de personal, en cantidad, mejorar la calidad y las enormes y desproporcionadas cargas sociales, licencias, etc.

Con el decreto 817/92, se avanzó aún más en la desregulación del tráfico marítimo y fluvial comercial, al mejorarse la contratación del personal embarcado y los servicios de puertos y prácticos.

712 Luego apareció el decreto 1493/92, que adoptó la figura del charote a casco desnudo de buques usados (ultramar, fluvial y pesca), sin pagar impuestos para entrar al país (IVA, tasas de importación, estadística y renta presunta). En realidad es una importación transitoria (o no) disfrazada. Este decreto venció sin que se dictara una norma sustituta por cinco meses y al ser renovado, fue modificado, con el inconveniente de permitir una mayor vejez de los buques, con lo cual se produjo un efecto paradójico, ya que un instrumento concebido para modernizar la Marina Mercante Argentina, prácticamente facilita oficialmente, el ingreso de buques en el límite de la obsolescencia.

El grado de confusión reinante, producto de una presunta carencia de objetivos, conduce a legalizar cualquier medida que se adopte de acuerdo con la capacidad de lobby de los grupos actuantes.

Tal es el desorden, que de acuerdo con la Constitución del 94, hay decretos que no debieran estar en vigor. En diciembre de 1999, se anuló por Ley del Congreso (lisa y llanamente) el Decreto 343/97, con lo cual no se permite en más la importación de buques a casco desnudo, obligando a la autorización de una enorme cantidad de "waivers" en beneficio de armadores extranjeros.

La imagen que se observa es de una aparente falta de previsión, coordinación, planificación y hasta de desinterés por los problemas marítimos nacionales, de parte de los Poderes Ejecutivo y Legislativo, así como de los partidos políticos en general y el desinterés por todo lo relativo al mar, político, geopolítico y económico que se advierte, contribuye a que la Marina Mercante, las construcciones y reparaciones navales y la investigación marítima estén relegadas en las prioridades nacionales.

Pocos habitantes e Instituciones están interesados en lo referente al mar. Posiblemente sea por una cuestión histórica que se remonta a nuestros orígenes como Nación que hace que la Argentina viva de espaldas al mar.

### ¿Qué sucede con los fletes?

Sin embargo, se da el siguiente contrasentido:

El total del Comercio Exterior Argentino utilizando todos los medios de transporte representa 106.914.055 toneladas, de las cuales la participación de cada uno de ellos es la siguiente:

- Acuático (marítimo y fluvial): 88,7 millones de toneladas (82,9 %).
- Terrestre por camiones: 9,2 millones de toneladas (8,6 %).
- Oleoductos/gasoductos: 8 millones de toneladas (7,5 %).
- Terrestre por ferrocarril: 677.000 toneladas (0,7 %).
- Aéreo: 174.000 tons (0,16 %).

ACUÁTICO	CAMIONES	OLEO-GASOD.	FERROC.	AÉREO
82,9 %	8,6 %	7,5 %	0,7 %	0,16 %

Como se puede apreciar dependemos prácticamente del transporte acuático para movilizar nuestra producción desde y hacia el mundo lo que, según hemos visto, se hace en medios de transporte extranjeros, y que representa una



erogación anual superior a los 3.300 millones de dólares. Independientemente de esto, la mayoría del transporte por camión y aéreo de este tipo, también se hace utilizando camiones y aviones extranjeros, lo que del mismo modo representa una cifra muy abultada pero no publicada.

El Balance Naviero en 1991 representaba 26,5 % del total a favor de Argentina, mientras que en 1998 fue del 8,5 % bruto, ya que de incluirse en estas cifras el 7,1 % de gastos efectuados por buques de otros países, nos queda un mísero 1,4 % del total como positivo teórico, la cifra neta es de 27,55 millones de dólares para el año 1998 (según información publicada en el "Compendio Estadístico de la Navegación" de Roberto Delú, Edición 1999). Comparado con los más de 3.300 millones de dólares gastados en pago de fletes foráneos, representa una cifra ridícula.

### Conclusiones

1. La República Argentina es un país de características insulares que realiza su comercio en un 85 por ciento por vía acuática (marítima o fluvial).
2. Por las causas anteriormente descriptas, es un país que debiera disponer de una Marina Mercante de bandera propia o por lo menos de suficiente cantidad de buques controlados por propietarios locales. Por supuesto que dadas las circunstancias actuales, de una competencia salvaje entre países y conglomerados cada vez más grandes que se van ampliando a costa de los más pequeños, remontar lo perdido va a resultar muy duro, a menos que los socios de Mercosur se unan (por ejemplo) o desarrollen acuerdos con otras compañías menores o se dediquen a encontrar negocios específicos. Lo teóricamente ideal sería controlar el 50 por ciento o por lo menos un 30, que genere divisas entre los 1.500 y 2.000 millones de dólares.

Esto permitiría asegurar para el país un cierto control de

los fletes, mercaderías cargadas, funcionamiento de los astilleros y talleres de reparaciones, puestos de trabajo para el personal embarcado y de las industrias conexas permitiendo inclusive ampliarse tecnológicamente y así llegar al exterior.

Nota: Si observamos la situación mundial y sus tendencias futuras, todo lo escrito en este punto es una expresión de deseos, por el tamaño del país, forma de pensar de su dirigencia política y empresarial y pueblo en general, gigantismo de los Conglomerados Marítimos y falta de interés por lo común.

3. En la práctica, debemos hacernos a la idea de que sí es imprescindible mantener el control de la navegación fluvial, solucionando los problemas que aún existen, a fin de evitar que nuestros ríos también sean invadidos por compañías no nacionales, solamente por miopía propia y también, en lo referente al Cabotaje Nacional Marítimo, con presencia en toda la costa argentina, contribuyendo a su progreso, ya que tiene un gran futuro, por las riquezas minerales, hidrocarburos, costa afuera y adentro, turismo, etc.
4. Es imprescindible el tratamiento en el Congreso y en el Poder Ejecutivo, de una Ley de la Marina Mercante moderna, que absorba todo lo bueno y suprima lo malo que en estos momentos la afecta.

Notas:

- a) A pesar del aparente desinterés presente, hay en el Congreso varios Proyectos de Ley, entrados durante el presente año.
- b) Se sugiere leer atentamente en el Boletín del Centro Naval N° 795, págs 561 a 576, el artículo publicado por el teniente de corbeta Héctor Basualdo, que representa el pensamiento de la Comisión de Intereses Marítimos del Centro Naval y es un resumen del Proyecto presentado por sus integrantes a título personal, en el Congreso de la Nación. Ver también Nota de Dirección.