
*Perón y la política marítima en la
Argentina: la flota mercante del
Estado, 1946-1955.*

Raimundo Siepe - Monserrat Llairó

Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo

Documentos de Trabajo n° 12, Buenos Aires, noviembre de 2001.

Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955.

Raimundo Siepe - Monserrat Llairó

Los antecedentes

Recién a partir de la consolidación del Estado Nacional, en la segunda mitad del siglo XIX, se dio una cierta preocupación de los gobernantes por crear una marina mercante que respondiera a las necesidades de la época. Salvador Oria fue uno de los primeros que, a partir de entonces, elabora proyectos que contemplaban tales necesidades y a los que consideraba darles una rápida solución.

Precisamente en 1865, el Senado de la Nación sancionaba una ley por la que subvencionaba con 20 mil pesos fuertes una línea marítima de Buenos Aires a Nueva York, suma que amplía en 1873, al doble, para la empresa que estableciera un servicio regular a los Estados Unidos aunque fuera con un solo viaje por mes. Más adelante, en 1887, el Poder Ejecutivo se interesó en crear una línea de servicio rápido entre Buenos Aires y Burdeos. A pesar de ofrecer un interés garantizado del 5% al capital que se invirtiera en tal empresa, no se realizó nada, ocurriendo lo mismo con otras iniciativas privadas que no eran más que hermosos proyectos.¹

La primera iniciativa sería para dotar al país de una adecuada marina mercante, que tuviera objetivos más amplios que los del cabotaje sirviendo las necesidades de ultramar, data del año 1912, en la cual, el diputado Estanislao Zeballos propuso la creación de una flota mercante estatal, para cuyos fines se debían acordar 15 millones de pesos, librando además de derechos aduaneros por el espacio de cinco años a los materiales empleados en la construcción y conservación de los buques. El proyecto quedó en carpeta, y cuando, en 1914, lógicas necesidades de bodegas pusieron de manifiesto la preocupación de poseer una flota propia, sólo se llegó a presentar en el Congreso una serie de proposiciones interesantes.²

En 1913 aparece nuevamente el proyecto de creación de una flota del Estado, pero su realización quedó postergada también entre los papeles burocráticos del Congreso Nacional.

Como notamos, la falta de bodega nacional no obedeció a que no hubiera deseos de crear una flota estatal. Había capitales, proyectos, iniciativas y

material humano idóneo, pero la realización dependía, como siempre, de los intereses creados, que hacían fracasar toda buena intención.³

Todos los que se han dedicado de lleno a estudiar el desarrollo económico argentino, se sorprenden de esta inercia inexplicable y explicaban que la clase dirigente del país pensaba en dedicarse nada más que a las explotaciones agropecuarias, importándoles poco dejar en manos extranjeras el destino del patrimonio de una economía que no respondía a los verdaderos intereses nacionales.

Más de la mitad de la producción argentina, sobre todo cereales y carne, era adquirida por Gran Bretaña. Este país que poseía la mayor flota comercial del mundo estaba además en condiciones, por el volumen de su exportación a la Argentina y por la amplitud de sus bodegas, de imponer las condiciones de transporte.

Esta dependencia económica de la Argentina con el exterior, debe reprocharse a la clase dirigente que gobernó al país a partir de la segunda mitad del siglo XIX, que postergaba las mejoras, encarpataba los proyectos para revertir esta situación y no hacía cumplir las pocas leyes cuando se sancionaban.⁴

Bastaba una recomendación de los representantes del capital extranjero para seguir al pie de la letra su consejo. Así por ejemplo, en 1928, se atribuye al presidente de la entonces más poderosa empresa naviera extranjera haber dicho lo siguiente: “No se ocupe la Argentina por el transporte, ocúpese de producir materias primas, pues de lo otro se encargarán eficientemente los demás”.⁵

Como es lógico presumir “los demás” eran los consorcios extranjeros que fijaban los precios de los productos argentinos, determinaban los fletes y decidían a quien y a que precio debía comprar el país lo necesario para su desenvolvimiento, tratando de que no se produjera localmente de lo que había necesariamente que traer del exterior.

La Segunda Guerra Mundial y los orígenes del peronismo

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, la Argentina se encontraba, sin una marina propia de ultramar. Las diversas iniciativas que habían surgido precisamente en el lapso del tiempo comprendido entre 1914 y 1918, no llegaron a concretarse, por la principal razón de que en esa época no podía contarse con la colaboración de aquellos países con una industria naval desarrollada, que hubieran podido suministrar al nuestro los buques necesarios. Muy por el contrario, nuestro país debió enfrentar el fenómeno de la “evasión de buques”, que consistía en que los países beligerantes tentaban con buenas ofertas a los

armadores argentinos para que estos cedieran sus buques. Este mismo hecho volvió a repetirse en la Segunda Guerra Mundial, obligando al gobierno nacional a tomar enérgicas medidas al respecto. La falta de los elementos necesarios, complicó a la industria naval argentina, ya que poco o casi nada pudo realizar para mitigar el gravísimo problema que al país se le presentaba.

A raíz de este conflicto bélico las marinas mercantes del resto del mundo iban paulatinamente abandonando el tráfico con nuestros puertos; algunas desaparecieron de nuestras aguas (Italia, Alemania y Japón); otras disminuyeron notablemente sus servicios (Gran Bretaña, Estados Unidos, Suecia y España).

A partir de estas circunstancias externas e internas, el comercio internacional de la Argentina se redujo considerablemente, con su doble efecto perjudicial: la falta de colocación de nuestros saldos exportables y las penurias en cuanto al aprovisionamiento de materias primas, productos elaborados y combustibles. Además se gastaban innecesariamente grandes cantidades de divisas sumamente útiles para otras políticas del Estado.

A pesar de esta grave situación económica planteada por la contienda iniciada en 1939, para nuestro país, tuvo por lo menos dos resultados altamente positivos: una creciente industrialización amparada por un mercado interno en continuo aumento, y la formación de la base de nuestra marina mercante de ultramar.⁶

En cuanto a este último acontecimiento, se dio la circunstancia de hallarse inmovilizados en puertos argentinos varios barcos mercantes italianos, alemanes, daneses y franceses (en total: 26). Pero gracias a la visión y energía del entonces presidente Ramón S. Castillo, eficazmente ayudado por el almirante Francisco Stewart, el 16 de octubre de 1941 nació la "Flota Mercante del Estado", iniciativa de vital importancia para la economía y la sociedad argentina.

A partir de aquí, comenzaron los buques de bandera argentina a transportar nuestros propios productos. También sucesivamente, van siendo incorporados otros buques a la referida repartición, y al terminar la contienda, algunas empresas privadas se asociaron a la política estatal de modernizar e incrementar el plantel de buques de la marina mercante argentina.

Tenemos así, que, al finalizar la guerra en 1945, la Argentina se hallaba con una flota mercante de ultramar que no poseía al iniciarse las hostilidades en septiembre de 1939 y lo que era más, con vastos planes de alcance en todos sus aspectos.⁷

De esta manera, la flamante entidad naviera argentina financiada por el Estado, inició sus servicios con 16 buques italianos con un total de 136.554

toneladas, a las cuales se agregaron, posteriormente cuatro buques daneses con 13.860, uno de bandera argentina con 4.470 y tres ex -alemanes con 23.455 toneladas, disponiendo a fines de 1942 de un total de 170.000 toneladas, deducido el tonelaje del "Río Tercero", hundido en junio del mismo año en el Atlántico Norte por un submarino alemán.⁸

Más adelante se incorporaron a la flota para el servicio de la costa sur para su administración y explotación, los cuatro transportes de la Armada Nacional, con una capacidad de bodegas de 7.400 metros cúbicos, que en unión con el otro vapor de bandera argentina, atendían los servicios entre Buenos Aires y los puertos patagónicos hasta Ushuaia. La tripulación de todos los barcos, de aproximadamente 1.500 hombres, estaba constituida por argentinos, siendo el 90% nacidos en el país.

La eficiencia técnica y administrativa de la entidad autárquica nacional, se revela en los extraordinarios servicios rendidos a la economía del país, en un tiempo en que éste estaba aislado y, prácticamente, ningún barco extranjero llegaba a nuestros puertos.

Al terminar la guerra, los gobiernos de Francia e Italia así como uno de los armadores daneses, hicieron uso de su opción de recompra con respecto a los once barcos cedidos en 1941 y 1943 respectivamente, lo que representaba para la flota mercante nacional una merma de casi la mitad del tonelaje de porte bruto, o sea, 77.061 toneladas. Pero entretanto se había producido la renovación por parte del Estado, y con éste la decisión de aumentar, no solamente el número de los buques sino también la capacidad transportadora de los mismos, para que la flota nacional consolidara y ampliara la importante función que le correspondía en la defensa de la economía argentina.⁹ Cabe aclarar que la Revolución de junio de 1943, cuya cabeza más visible la constituía Perón, alentó en todo momento la política marítima implementada precisamente por el presidente derrocado Castillo. Tanto fue así, que al terminar el primer año del gobierno constitucional de Perón, la Flota Mercante del Estado, dependiente del Ministerio de Marina, contaba entre las unidades en servicio y en construcción, con un tonelaje de 281.000 toneladas, o sea casi tres veces más con los que contaba a fines de 1945. Se rompieron las cadenas que obligaban al país a limitar su radio de acción a la esfera interamericana, y sus barcos podían surcar los siete mares y establecer las rutas que el incremento del tráfico y el comercio exigía a la Argentina.

El crecimiento del tonelaje de registro bruto de la flota mercante argentina de ultramar pasó de 254.000 toneladas en 1939, a 1.322.283 en 1948. El porcentaje de utilidad del 50.96 en el período 1941-1942, fue del 38.46 en 1945.¹⁰

La política marítima del peronismo

La finalidad de la política marítima del peronismo era contribuir a crear la independencia económica de la nación y procurarse el necesario abastecimiento de materias primas, suministrando servicios nacionales de transporte al gran volumen del comercio internacional del país. Como esto no era siempre económicamente viable, especialmente en tiempos de dura competencia mundial, no podía dependerse, para el logro de dicha finalidad, exclusivamente de las empresas navieras particulares. En consecuencia, se prefirió la solución de crear en primer lugar una flota mercante propiedad del Estado (bajo Castillo). Como el país contaba con suficientes recursos, podía subsidiar operaciones antieconómicas y compensar las pérdidas con transacciones más provechosas. Además, los servicios de transporte se consideraban en la Argentina de utilidad pública, y su nacionalización fue la meta definitiva, y así se incluyó en los planes quinquenales de la nación el fomento de esos servicios, incluidos los navales. También se tuvo en cuenta la creación de nuevos astilleros para completar o ampliar la flota, según fuera necesario.¹¹

Argentina hizo un esfuerzo especial para aumentar la capacidad refrigerada de sus barcos, a causa del predominio de exportaciones como las de carne, manteca, huevos y quesos. Los acuerdos navieros, equivalentes a un cártel, eran muy perjudiciales para nosotros en relación con el transporte de mercaderías que tan fácilmente se descomponen.

Antes de la Segunda Guerra Mundial, la Argentina dependía por completo de barcos refrigerados y de compañías navieras extranjeras. Esas compañías determinaban en parte la cantidad de artículos que el país había de producir, ya que la producción tenía que ajustarse al tonelaje que aquellos accedían a transportar. Desde la finalización de la guerra, la Argentina había tomado parte en varias conferencias navieras y como tal tenía un control mayor de las políticas de embarques relativas a sus exportaciones e importaciones.¹²

El gobierno peronista, además, no sólo se interesó en promover el tráfico comercial, sino en ejercer el control sobre las operaciones navieras del país. Como una ayuda más a la marina mercante, el gobierno decretó también que todas las mercaderías compradas y vendidas por reparticiones oficiales se transportaran en barcos estatales. Este y otros asuntos fueron causantes de que se acusara a la Argentina de discriminar a las compañías navieras extranjeras. Aunque de ellos pudiera haber resultado la discriminación, lo que primordialmente se buscaba era conseguir carga para los barcos argentinos antes de acudir a los servicios de barcos extranjeros.¹³

Esto condujo finalmente a fijar la meta política de que el 50% de todo el tráfico se hiciera en barcos argentinos construidos en el país. Para llegar a este resultado, la Argentina concertó muchos tratados con países extranjeros

estipulando que el 50% de las mercaderías intercambiadas se transportarían en barcos del país correspondiente. Aún así, la Argentina sólo transportó el 20% del total de su comercio exterior en barcos nacionales. No obstante, fomentó la instalación de astilleros capaces de construir grandes barcos para navegación de altura, y aunque el país no llegó a realizar su propósito de transportar el 50% de su tráfico internacional, triunfó en su política de ahorrar divisas extranjeras transportando la quinta parte de sus mercaderías en barcos nacionales.¹⁴

Como decía Perón en un discurso en 1947:

“Solamente en fletes marítimos gastábamos 400 millones por año, porque carecíamos de flota propia; ahora que tenemos una flota de 1.200.000 toneladas, el importe de los fletes no irá a las compañías extranjeras sino a nuestras propias empresas. Si antes ustedes veían en el puerto 20 barcos extranjeros y uno solo con bandera argentina, ahora verán 20 barcos de nuestra bandera por cada uno de bandera extranjera”.¹⁵

El período 1947-1951

Durante esta etapa, el tonelaje de la marina mercante argentina creció tanto en cantidad como en calidad. Se incorporaron nuevas embarcaciones de ultramar, muchas de ellas con bodegas frigoríficas. Se reforzó el tráfico costero y se apuntaló la flota petrolera con un plan de construcciones que se cumplió en su totalidad. Además, se contó con modernos transatlánticos de pasajeros, algunos especialmente destinados al tráfico de inmigrantes.

También se estructuró una firme política naviera, mediante la inclusión de cláusulas que aseguraban cargas a los barcos argentinos en los convenios comerciales con todos los países. La administración de la flota pasó a jurisdicción del Ministerio de Transporte y se nacionalizó la flota del poderoso grupo Dodero, mediante la ley 13.542 sancionada el 5 de agosto de 1949.

Se asiste a un importante incremento en el tráfico de pasajeros, en el cual gravitan las corrientes inmigratorias que se producen en esos años. El número de pasajeros transportados pasó de 1.9 millones en 1947 a 17.6 millones en 1951. De igual forma, las cargas se incrementaron de 575.4 a 866.7 miles de toneladas. Se integraron dos empresas, bajo la jurisdicción del Estado: FANU (Flota Argentina de Navegación de Ultramar) y FANF (Flota Argentina de Navegación Fluvial).

La Flota Mercante del Estado y FANU, establecieron líneas regulares a Estados Unidos, Brasil, norte de Europa y el Mediterráneo. FANU, atendía los servicios con Londres y mantuvo una línea de tráfico de inmigrantes con Europa. A fines de 1951, la Flota Mercante del Estado contaba con 70 unidades

con un porte bruto de 460.500 toneladas. El ahorro de divisas producidos por pasajes y fletes fue en ese año de casi 73 millones de dólares.¹⁶

Este período, que correspondía al Primer Plan Quinquenal, en definitiva, fue uno de los más fructíferos que jamás haya conocido la marina mercante argentina. Aquí se capitalizaron todos los esfuerzos que la Flota Mercante del Estado y los armadores privados hicieron durante los años de la Segunda Guerra Mundial. La marina mercante argentina se constituyó en la más importante de América Latina, superando a la de Brasil desde 1948 en adelante.

Mientras la marina mercante mundial creció desde 1939 a 1951 en un 31%, la marina mercante argentina aumentó en un 286.6%. Este fue uno de los mayores crecimientos registrados en ese lapso por marina mercante de país alguno.¹⁷

El período 1952-1955

En 1952 la flota mercante argentina no sólo era grande, sino que era también una de las más modernas del mundo. Tomando como base el tonelaje bruto, el 34.2% de la flota argentina tenía menos de 5 años en 1952, mientras que la de Gran Bretaña tenía en esa edad al 20.5% y la de Estados Unidos al 1.9%. La mayor parte de los barcos nuevos y más eficaces pertenecían a las flotas del Estado.

En 1951 la Argentina superó por primera vez en su historia a las naciones marítimas en el tonelaje descargado en sus puertos. En ese año, los barcos nacionales transportaron casi el 20% de su comercio exterior. En 1952 el porcentaje de las exportaciones transportadas en barcos argentinos subió al 24.4%, en 1953 fue del 23.8%, en 1954 bajó al 17%, para subir otra vez al 20.7% en 1955.¹⁸

Las ganancias y la capitalización de la marina mercante (desde su creación a partir de 1941) fueron notables. Las importantes sumas hechas durante la Segunda Guerra Mundial, a consecuencia de la abundancia de carga y de elevadas tarifas, decaen debido a la competencia de posguerra. Sin embargo, en 1951 y después, las tarifas casi se duplicaron, y tras un descenso en 1953 y 1954, volvieron a subir en 1955. Si bien, las flotas del Estado habían tenido pérdidas en el período 1953-1954, se obtuvieron ganancias en 1955.¹⁹

En su mensaje anual al Congreso Nacional en 1951, el presidente Perón explicaba, como los beneficios obtenidos durante la reciente conflagración, habían permitido amortizar en pocos años la mayor parte de los barcos recién adquiridos, aclarando que:

“Poseemos actualmente 150 unidades de altura de primer clase, que cubren su costo en unos pocos viajes y que valen ahora más de lo que costaron, devolviendo al país el oro que gastamos en 1946 y 1947 para comprarlos, ahorrando millones de pesos que antes pagábamos en fletes a los países extranjeros. En consecuencia, no sólo se ha gastado dinero en la adquisición de la flota mercante, sino que en realidad se ha ganado dinero con ella. Los barcos que costaron 1.500.000 dólares cada uno, valen ahora cuatro o cinco millones”.²⁰

El valor total de la flota mercante, incluidos los buques de menos de mil toneladas, las instalaciones portuarias y todos los artículos concernientes al transporte marítimo y fluvial, accedía el 1º de abril de 1950 a 2.500.000.000 millones de pesos, suma igual al precio que en 1946 se pagaron por los ferrocarriles ingleses.

El gobierno peronista le legó a la Revolución Libertadora un valor neto de 1.000 millones de pesos aproximados, capitalizados en las cuatro flotas del Estado.²¹

El peronismo y el fomento a la industria naval

Hasta 1949, la única forma de canalizar la actividad industrial o comercial del Estado era mediante el sistema de entes autárquicos, es decir, organismos creados por una ley, y estructurados por otra ley (orgánica) y su reglamento. De hecho, los entes autárquicos integraban a todos los efectos de la administración pública. Tal fue el sistema que imperaba en casos tales como los de YPF, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, la Flota Mercante del Estado, la Administración General del Transporte Fluvial, Aerolíneas Argentinas y otras empresas.

El crecimiento de la actividad empresarial del Estado, cualquiera fuesen los motivos, fue progresivamente incompatibilizando las normas generales de la administración pública con las necesidades de aquellos entes autárquicos. Era necesario recurrir a otro encuadramiento que permitiera lograr un cierto grado de agilidad empresarial sin menoscabar la acción estatal sobre sus propias organizaciones. En este sentido, hay que reconocer que la creación del régimen de Empresas del Estado, mediante la sanción de la ley 13.653 fue un positivo adelanto, en relación a la situación preexistente.

El Astillero Río Santiago que en esos tiempos continuaba con el montaje de sus instalaciones, era, después de todo, un establecimiento industrial en poder del Estado. Tales son los antecedentes que llevaron en 1953 a la creación

de la empresa del Estado “Astilleros y Fábricas Navales del Estado” (AFNE), a la que se transfirió el Astillero Río Santiago.

El decreto 10.627, del 15 de junio de 1953, que creó AFNE se fundamentó en que:

“Los organismos especializados del Ministerio de Marina pueden contribuir directamente y mantener y acrecentar la actividad de la flota mercante del país y de su tránsito marítimo y fluvial. La experiencia señala como la mejor forma para que dichos organismos puedan desenvolverse desde el punto de vista económico y administrativo más conveniente, la de encarar su producción con un plan comercial que propenda a su autosostenimiento”. Los considerandos del decreto 10.627/53 finalizaban diciendo que si bien se contemplaba la producción de elementos de uso civil: “El hecho de tener a su cargo estas fábricas y astilleros la construcción de buques y la fabricación de materiales de aplicación específica en la Marina de Guerra, hace necesaria su dependencia del Ministerio de Marina”.

Se le encomendó a AFNE la dirección, coordinación y contralor de las tareas de índole industrial y comercial que el Estado cumplía, por intermedio del Ministerio de Marina, relativas a la industria naval, para las necesidades de la Marina Mercante y de la Marina de Guerra, además de la fabricación de los elementos indispensables para ésta. AFNE debía contribuir a la promoción y el desarrollo de la industria naval en general y de las demás industrias del país que fueran de interés para las actividades de esta nueva empresa.

Formarían parte de AFNE todas aquellas dependencias del Ministerio de Marina que, a juicio del Poder Ejecutivo, por el carácter industrial y o comercial de sus actividades, conviniera integrar en una unidad de dirección contralor, bajo un régimen de empresa organizado y conducido con un “estricto criterio industrial”, que les permitiera alcanzar el más alto grado de eficacia técnica y administrativa “sin perjuicio de los objetivos superiores del Estado”.

La conducción del AFNE estaría a cargo de un Directorio presidido por un oficial superior de la Marina de Guerra, e integrado por los directores de las empresas dependientes y cuatro vocales, de los que dos, por lo menos, debían ser oficiales superiores o jefes de Marina. Por lo demás, se preveía que cuando se trataran en el Directorio planes de actividades o de obras que por su naturaleza afectaran a otros ministerios, éstos estarían representados en las reuniones por delegados.²²

Por su parte, el Banco de Crédito Industrial brindó un sustancial aporte a la industria naval local, como se observa en el siguiente cuadro:

<u>AÑOS</u>	<u>CANTIDAD DE OPERACIONES</u>	<u>MONTO ACORDADO (EN MILLONES DE \$)</u>
1946	22	3.115.582
1947	65	5.079.540
1948	62	24.716.820
1949	45	8.946.865
1950	37	8.349.355
1951	39	11.502.986
1952	54	19.179.610
1953	99	18.019.940
1954	139	100.925.234
1955	126	21.674.563

En la cifra de 1954, estaba incluido el crédito acordado a AFNE por 51 millones de pesos.²³

La Ley 14.222

En 1953 fue sancionada la ley 14.222 de radicación de capitales extranjeros. Al poco tiempo fue creada una Comisión Interministerial, encargada de estudiar las propuestas que presentaran empresas extranjeras que deseaban radicar capitales en el país. Esa misma Comisión Interministerial preparó una lista de las principales actividades industriales que interesaba desarrollar con el aporte del capital extranjero, entre las que figuraba expresamente la industria naval. Bajo el sistema de esta ley se produjo, por ejemplo, la radicación de Kaiser.

A todo esto, varios astilleros japoneses (Mitsubishi, Nippon Kokan y Sasabo) habían demostrado interés en radicarse en el país. El más importante de los tres, Mitsubishi, destacó en Buenos Aires una nutrida delegación que mantuvo prolongadas conversaciones con capitalistas argentinos. A mediados de 1955 se llegó a presentar un proyecto de instalar en la Argentina un astillero capaz de construir barcos de hasta 30.000 toneladas de porte bruto. Pero, con la caída de Perón, este proyecto quedó abandonado.

El convenio y el protocolo adicional firmado el 12 de abril y el 31 de agosto de 1954, respectivamente, entre la Empresa Nacional de Transportes y FIAT, se referían a la instalación de una planta industrial en Córdoba, destinada a la fabricación de motores diesel para barcos, locomotoras y grupos electrógenos.

También, MAN de Alemania Occidental presentó un proyecto para construir una fábrica en la Argentina que podría fabricar motores de hasta 2.000 hp, llegándose incluso en aquella oportunidad a mencionar una posible

vinculación de la MAN con AFNE, otro proyecto que pasó al olvido con la Revolución Libertadora.

Con la caída de Perón, en noviembre de 1955 el Banco Central suprimió el régimen implantado por la ley 14.222 y lo substituyó por otro, el cual no contemplaba las medidas beneficiosas que poseía el anterior.²⁴

Conclusiones

Hasta la caída de Perón, la Argentina contaba ya con una marina mercante, con una importante gravitación tanto a nivel latinoamericano como mundial.

Los factores acerca de la imposibilidad de que el país nunca contara con el formidable factor del manejo y de la activación de su propia economía, cayeron en el mayor de los desprestigios, a la luz de los resultados obtenidos durante el período 1946 a 1955 y aún antes.

La aplicación del “laissez-faire” nos inhibía prácticamente de poseer nuestros propios buques, como así también nuestros propios ferrocarriles y teléfonos, y de dictar las directivas básicas que debían imprimirse a nuestro comercio exterior.

El panorama en el período tratado fue bien diferente. Todo aquel complejo de subestimación de lo propio alentado por intereses externos había disminuido para ceder el paso hacia una política económica dirigida por intereses nacionales.

La independencia económica del país contaba entre sus más firmes sostenedores a la marina mercante. El proceso económico no terminaba con la colocación de nuestros productos en los muelles de los puertos argentinos, sino que continuaba hasta depositar esos productos en los puertos de destino.

De esta forma, el Estado trazaba su política económica según nuestras propias conveniencias, dentro de lo que el comercio internacional y las relaciones con los demás países señalaban como lo más adecuado.

Al poseer una flota mercante propia, hizo que nuestro balance de pagos tuviera una estructura diferente. Las grandes cantidades que antes egresaban en concepto de fletes pagados al exterior disminuyeron, y muy por el contrario, ingresaban al país sumas de dinero por este mismo concepto.

Por otra parte, y como bien lo demostraron las dos últimas guerras mundiales, el país no se hallaría con tanta impotencia como antes a las

contingencias derivadas de los conflictos internacionales en los cuales no fuera parte.

Tuvo que producirse una guerra tan cruel como la última para que la Argentina hubiera aprendido la lección. Con el peronismo, el país pasó a ser una potencia marítima, ocupando el lugar número 14 a nivel mundial, transportando el 1% del comercio internacional de la época, y dando trabajo a la población, y créditos a la industria naval local, multiplicando la demanda y la oferta del sector marítimo nacional.

El Estado peronista captó la enorme importancia de contar con una flota mercante nacional, como un instrumento fundamental de nuestra economía. El peronismo creó así una “conciencia marítima”, según el difundido slogan de la época.²⁵

Notas bibliográficas

1. Russo, Luis A. *La marina mercante argentina*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1938.
2. Llairo, Monserrat-Siepe, Raimundo. *La democracia radical: Yrigoyen y la neutralidad 1916-1918*. Buenos Aires: Editores de América Latina, 1997.
3. Russo, Luis A. *Op. cit.*
4. Di Tella, Guido-Zymelman, Manuel. *Las etapas del desarrollo económico argentino*. Buenos Aires: EUDEBA, 1967.
5. *The Review of the River Plate*, 12 de octubre de 1928.
6. Llairo, Monserrat-Siepe, Raimundo. "La política económica y la industria argentina durante la Segunda Guerra Mundial". En: *IV Jornadas de Epistemología de las Ciencias Económicas*, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 1999.
7. *Idem.*
8. Llairo, Monserrat-Siepe, Raimundo. "Acción Argentina y la Segunda Guerra Mundial". En: *Décimo Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina, Academia Nacional de la Historia*, Buenos Aires, 1999.
9. AMREC. Caja Italia, Años 1945 y 1946. Petroni, Gregorio. "Industria naval y marina mercante. Términos inseparables de una misma razón de Estado". En: *Revista Marina*, Buenos Aires, junio de 1946.
10. González Climent, Aurelio. *La marina mercante argentina de ultramar*. Buenos Aires: CEN, 1956.
11. González Climent, Aurelio. "El Plan Quinquenal y nuestra marina mercante". En: *Revista de Economía Argentina*, Buenos Aires, febrero de 1947.
12. Gómez Morales, Alfredo. *Política Económica Peronista*. Buenos Aires: Escuela Superior Peronista, 1951.
13. Novick, Susana. *IAPI: auge y decadencia*. Buenos Aires: CEAL, 1986. Rivarola, Fernando. "La industria naval en la República Argentina". En: *Revista Brújula*, Buenos Aires, diciembre de 1949.
14. González Climent, Aurelio. "Una nueva potencia naval: la República Argentina". En: *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, Buenos Aires, marzo de 1950.
15. *The South American Journal*, 12 de agosto de 1947.
16. González Climent, Aurelio: *La marina mercante... op. cit.*
17. Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina: *La marina mercante argentina en 1955*, Buenos Aires, 1956.
18. *Idem.*
19. González Climent, Aurelio. *La industria naval en la Argentina*. Buenos Aires: EUDEBA, 1956.
20. May Freight Market Review. En: *Comments on Argentina Trade*, junio de 1951.
21. González Climent, Aurelio. *La marina mercante... op. cit.*
22. Petroni, Gregorio. "La marina mercante argentina y la industria naval". En: *El Cronista Naviero*, Buenos Aires, 30 de junio 1952. González Climent, Aurelio: *La industria naval... op. cit.*
23. *Memorias del Banco de Crédito Industrial, 1946-1955*.

^{24.} Cafiero, Antonio. *De la economía social justicialista al régimen liberal capitalista*, Buenos Aires: EUDEBA, 1974. Llairo, Monserrat-Siepe, Raimundo. *Perón y las relaciones económicas con el Este, 1946-1955*. Buenos Aires: Editores de América Latina, 1997.

^{25.} "Política Económica de la marina mercante argentina". En: *Revista de Economía Argentina*, Buenos Aires, noviembre de 1947. Perón, J. D. *La fuerza es el derecho de las bestias*. Montevideo: Cicerón, 1956. Llairo, Monserrat-Siepe, Raimundo. *Perón y las relaciones... op. cit.*

Bibliografía

I) Documentos y fuentes

Archivo del Centro de Estudios Nacionales
Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
Boletín de Informaciones Petroleras
Comments on Argentina Trade
Chamber of Shipping of the United Kingdom
Memorias del Banco Central
Memorias del Banco de Crédito Industrial
Revista Brújula
Revista El Cronista Naviero
Revista de Economía Argentina
Revista de la Facultad de Ciencias Económicas
Revista Marina
Revista Navitecnia
The Review of the River Plate
The South American Journal

II) Libros

Cafiero, Antonio. *De la economía social justicialista al régimen liberal capitalista*. Buenos Aires: EUDEBA, 1974.
Di Tella, Guido-Zymelman, Manuel. *Las etapas del desarrollo económico argentino*. Buenos Aires: EUDEBA, 1967.
Gómez Morales, Alfredo. *Política Económica Peronista*. Buenos Aires: Escuela Superior Peronista,, 1951.
González Climent, Aurelio. *La industria naval en la Argentina*. Buenos Aires: EUDEBA, 1956.
Gonzalez Climent, Aurelio. *La marina mercante argentina de ultramar*. Buenos Aires: CEN, 1956.
Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina. *La marina mercante argentina en 1955*, Buenos Aires, 1956.
Llairo, Monserrat-Siepe, Raimundo. *La Democracia Radical: Yrigoyen y la neutralidad 1916-1918*. Buenos Aires: Editores de América Latina, 1997.

Llairo, Monserrat-Siepe, Raimundo. *Perón y las relaciones económicas con el Este, 1946-1955*. Buenos Aires: Editores de América Latina, 1986.

Perón, J. D. *La fuerza es el derecho de las bestias*. Montevideo: Cicerón, 1956.

Russo, Luis A. *La marina mercante argentina*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1938.

III) Artículos

Chamber of Shipping of the United Kingdom. *Annual Report 1949/1950*, Londres, 1950.

González Climent, Aurelio. "El Plan Quinquenal y nuestra marina mercante". En: *Revista de Economía Argentina*, Buenos Aires, febrero de 1947.

González Climent, Aurelio. "Una nueva potencia naval: la República Argentina". En: *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, Buenos Aires, marzo de 1950.

Llairo, Monserrat-Siepe, Raimundo. "La política económica y la industria argentina durante la Segunda Guerra Mundial". En: *IV Jornadas de Epistemología de las Ciencias Económicas*, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 1999.

Llairo; Monserrat-Siepe, Raimundo. "Acción Argentina y la Segunda Guerra Mundial". En: *Décimo Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1999.

May Freight Market Review. En: *Comments on Argentina Trade*, junio de 1951.

Petroni, Gregorio. "Industria naval y marina mercante. Términos inseparables de una misma razón de Estado". En: *Revista Marina*, Buenos Aires, junio de 1946.

Petroni, Gregorio. "La marina mercante argentina y la industria naval". En: *El Cronista Naviero*, Buenos Aires, 30 de junio de 1952.

"Política económica de la marina mercante argentina". En: *Revista de Economía Argentina*, Buenos Aires, noviembre de 1947.

Rivarola, Fernando. "La industria naval en la República Argentina". En: *Revista Brújula*, Buenos Aires, diciembre de 1949.

Smith, Robert. "El transporte de combustibles líquidos". En: *Boletín de Informaciones Petroleras*, Buenos Aires, oct-nov. de 1949.

"The Argentina Way". En: *The South American Journal*, 4 de agosto de 1951.