

Marina Mercante Nacional.

Un pasado, un futuro

Como antecedente puedo decir que egresé de la Escuela Nacional de Náutica en 1969, fundada por el Dr. Manuel Belgrano en 1779. Nuestra práctica final como Pilotines (Practicantes) solíamos hacerla como Oficiales, no había oficiales suficientes para cubrir las necesidades en los barcos de bandera argentina. Había disposiciones que autorizaban a embarcar a oficiales extranjeros para cubrir los faltantes en las embarcaciones nacionales, que mayormente eran oficiales uruguayos y en menor cantidad peruanos y colombianos.

La Marina Mercante Nacional de hoy con los pocos barcos que tiene, no tiene capacidad de embarcar a los alumnos de la Escuela Nacional de Náutica. Cuesta embarcar a los alumnos del 2do año para avanzar en sus estudios y cuesta embarcar también a los Pilotines del último año, para que puedan terminar su carrera.

Como bien sabemos, fue el General Perón el que hizo consciencia de la cantidad de dinero que perdíamos los argentinos por no realizar los fletes con embarcaciones de bandera nacional. En la post Gran Guerra, Perón acuerda con los armadores europeos, la compra de los barcos que habían dejado en la Argentina como consecuencia de la guerra. Esta compra se hizo sobre embarcaciones que quedaron amarradas en los puertos argentinos. Esta gran jugada de Perón la hizo con un tradicional armador argentino de aquellos años, Don Alberto Doderó. Esta adquisición fue sin duda alguna, el primer gran impulso a la Marina Mercante Nacional.

Otro hecho fundamental, fue la creación de la Empresa de Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), fundada el 30 de Setiembre de 1960, con la fusión de las dos empresas argentinas más importantes de ese momento, la Flota Mercante del Estado (FME) y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (FANU), (fue por ley 15761 y Decreto 3132/61). Algo parecido a lo que se hizo en aviación comercial en años anteriores con Aerolínea Argentina. Eso sí, siendo la gran diferencia, que para muchos hoy es "Todos Somos Aerolíneas Argentina" y que para la Marina Mercante que es en cuanto a ingresos a las arcas estatales, muy superior a lo que pueda llegar a generar cualquier aerolínea, nadie se acordó ni nadie se está acordando. Demás está decir que muchos intereses están sobrando para este olvido.

Las empresas que navegaban en Argentina con relación directa con el Estado, en las décadas del 60 y 70 eran varias. Ver a continuación las empresas y la estimativa de barcos que tenían en actividad.

ELMA- Empresa de Líneas Marítimas con 64 barcos de ultramar-

YPF- Yacimientos Petrolíferos Fiscales con 16 petroleros.

YCF- Yacimiento Carboníferos Fiscales con 4 barcos.

Transportes Navales con 4 barcos.

Flota Fluvial (del Estado Argentina) Incalculable, con muchas embarcaciones.

Dragado Y Balizamiento (del Estado Argentino), incalculable, con muchas embarcaciones.

A todo lo comentado se debe agregar cantidad de empresas privadas nacionales y extranjeras (que se radicaban en nuestro país), y que hacían nuestros fletes de exportación e importación a la par de las empresas estatales. Todos trabajaban y se podía ver la bandera argentina en todos los puertos de Argentina y del mundo.

Algunas empresas extranjeras:

CANISA- Bulk y Carga Geral. (Holandeses y Dodero)- 4 Barcos.

CANUMAR- Bulk Carriers (Central en Montecarlo de los Vlasov), radicada en Argentina- 5 Barcos.

Artemis S.A.- Frigoríficos (Alemánes y Delfino S.A.)- 3 Barcos.

Techin S.A.- del Vaticano en esos años. 1 Barcaza transportadora de Maquinarias.

La cantidad de barcos privados argentinos y extranjeros, era un número parecido a lo que ELMA tenía en ese entonces. Es de notar que en las empresas extranjeras, el personal tanto en tierra como el embarcados eran todos argentinos residentes, (incluso sus directivos). Evidentemente antes los argentinos operaban las empresas extranjeras que se establecían en el país y no es así hoy día. Parece ser que antes éramos capaces de hacerlo y hoy no lo somos. Considero por mi parte que no es así. Es evidente que cada nación cuida a su población dándole trabajo y para lograr eso nada mejor que desprestigiar al natural del país seleccionado, para instalar una empresa subsidiaria de las que pisan fuerte en la parte norte del mundo.

En esos tiempos, el cabotaje marítimo y Fluvial era realizado por embarcaciones de bandera nacional. Además, la Ley de Reserva de Cargas decía respecto del comercio exterior, tanto de la importación como de la exportación, que el 50% de esa comercialización debía ser transportado por barcos de bandera argentina. Las cuotas correspondientes, que salían de las Conferencias de Fletes, aseguraba a las empresas argentinas estatales como a las privadas, la garantía de poder operar durante todo el año sin tener que amarrar los barcos a la espera de algún flete.

Es importante hacer resaltar que el promedio de tripulaciones de esos años era muy elevado, en los buques de porte, no era menor de 36 tripulantes. En ultramar solamente contando los relevos que estaban en tierra, superaba ampliamente los 7000 tripulantes argentinos. En los ríos y lagos los tripulantes eran muchos más. Dragado y Balizamiento solamente tenía un staff de 5000 embarcados a lo largo de la costa y las riberas argentinas. Si a esta estimativa se le agrega las personas que trabajaban en tierra de esas empresas, el número de trabajadores con relación de dependencia era muy grande superando en total, los 25000 trabajadores marítimos y terrestres.,

Viendo la cantidad de empleos que en esas décadas se generaron y viendo como transportábamos nuestras riquezas, deberíamos tratar de volver a tener una fuerte y bien administrada Marina Mercante Nacional, que es fuente de riqueza y generadora de empleos tan necesaria para la Argentina de hoy.

Me gustaría agregar además, lo que dijo hace ya unos años atrás el ex Presidente de los Estados Unidos de América Barack Obama. "El conflicto de la 2da Guerra Mundial, no se hubiera ganado sin el aporte y el sacrificio de nuestros Marineros Mercantes, que transportaron toda la logística para vencer a Alemania".

Se estima que el dinero generado en fletes por exportación e importación en la Argentina está entre los 6000/7000 millones de dólares. Aplicando la Ley de Reserva de Cargas el 50 % de ese valor debería ser transportado con bandera nacional o sea que prácticamente rondaría los 3500 millones de dólares. Ese dinero actualmente se pierde, cae en manos de empresas extranjeras que hacen con sus barcos y sus tripulaciones, los fletes internacionales que nos pertenecen a los argentinos.

Así como en el pasado se tomó la determinación de hacer lo necesario para que ese dinero que se perdía anualmente, pasase a las arcas del Estado, considero que estamos en el momento justo hacerlo nuevamente. Nuestra Marina Mercante fue vaciada durante el gobierno del presidente Menem, siendo el artífice de ese vaciamiento el ex Ministro de Economía Domingo Cavallo. Esa dupla destruyó nuestra Marina Mercante (la rifó entregando nuestros barcos a precio de desguace), dándole a las embarcaciones de otras nacionalidades la posibilidad de transportar la mercadería que nuestra Marina Mercante en agonía no podía transportar.

Luego de la entrega de nuestra querida Marine Mercante, los marinos mercantes vivimos años de incertidumbre sin poder trabajar. Recorríamos sin suerte muelles y empresas para poder embarcar. En nuestro mar navegaban los extranjeros. Hasta los remolcadores más chicos de puerto, tenían bandera de conveniencia y no la Argentina. Fuimos extranjeros en nuestro mar. Nada de convenios colectivos, nada de aportes jubilatorios ni de vacaciones anuales y nada de aguinaldos. Fuimos lo que en Ingles se llama FREE LANCE y ante cualquier anomalía por parte de los armadores, te mandaban a hacer juicio a Panamá o Liberia. Ese fue el regalo de Menem y Cavallo para nosotros los marinos mercantes.

Muchos nos tuvimos que ir a trabajar al exterior. La década del noventa fue la peor para nuestra profesión. Nos fuimos y tardamos en volver. Comenzó nuestro regreso con el Decreto 1010/04 de Néstor Kirchner. Fue Néstor el que nos dio la posibilidad de volver a trabajar bajo bandera y leyes argentinas. Nuestro agradecimiento a Néstor será eterno, él fue consciente de lo que nos había pasado y con su decreto nos dio la caricia que como marinos mercantes estábamos necesitando.

Argentina es un país netamente exportador de granos. Las exportaciones argentinas durante el 2019 fueron de 65000 millones de dólares y el 37 % de ese valor corresponde a la importación de granos. La carga de los barcos cerealeros (bulk Carriers), se hace en los puertos del Río Paraná y por lo general se completa el cargamento en los puertos de Quequén y Bahía Blanca. Argentina no tiene flota granelera, país agroexportador donde barcos de otras naciones son los que sacan los granos de nuestros puertos hacia distintos destinos del mundo. ¿Tiene esto alguna explicación?, yo creo que no.

Resulta que los gobiernos del norte cuidan a su gente, no sólo subvencionando empresas que transitan fuertes inconvenientes, sino que en más de una oportunidad se hacen socios o se hacen cargo de las empresas, para que los trabajadores no caigan en el desempleo y la miseria. Valga el ejemplo de Lufthansa en Alemania y de la misma Aerolíneas Argentinas en nuestro país.

Preguntas: ¿Y los Marinos Mercantes qué?, ¿Somos acaso extranjeros? ¿No dimos acaso nuestra cuota de sangre en el conflicto del Atlántico Sur? ¿qué pasa con nuestra Marina Mercante?



Deberíamos poner nuestros mayores esfuerzos en volver a tener una flota estatal, empezando para lograrlo por la adquisición y construcción de eficientes barcos graneleros. Con esos barcos debemos comenzar a desplazar a las bodegas extranjeras que se llevan nuestros fletes y volver de esa manera, nuevamente a generar recursos y empleos dignos para los marinos de nuestro país.

Luego de iniciar el resurgimiento con los graneleros de nuestra Marina Mercante, deberíamos apuntar a la formación de una buena flota petrolera estatal y otra buena flota de porta contenedores, buscando siempre que los fletes pasen a ser un negocio de los argentinos y no de los extranjeros.

Con la esperanza de un resurgimiento de nuestra querida Marina Mercante, saludo a todo lector de este comentario, con un fuerte “Viva la Marina Mercante Argentina”

Gracias

Omar Deus
 Capt. De Ultramar