

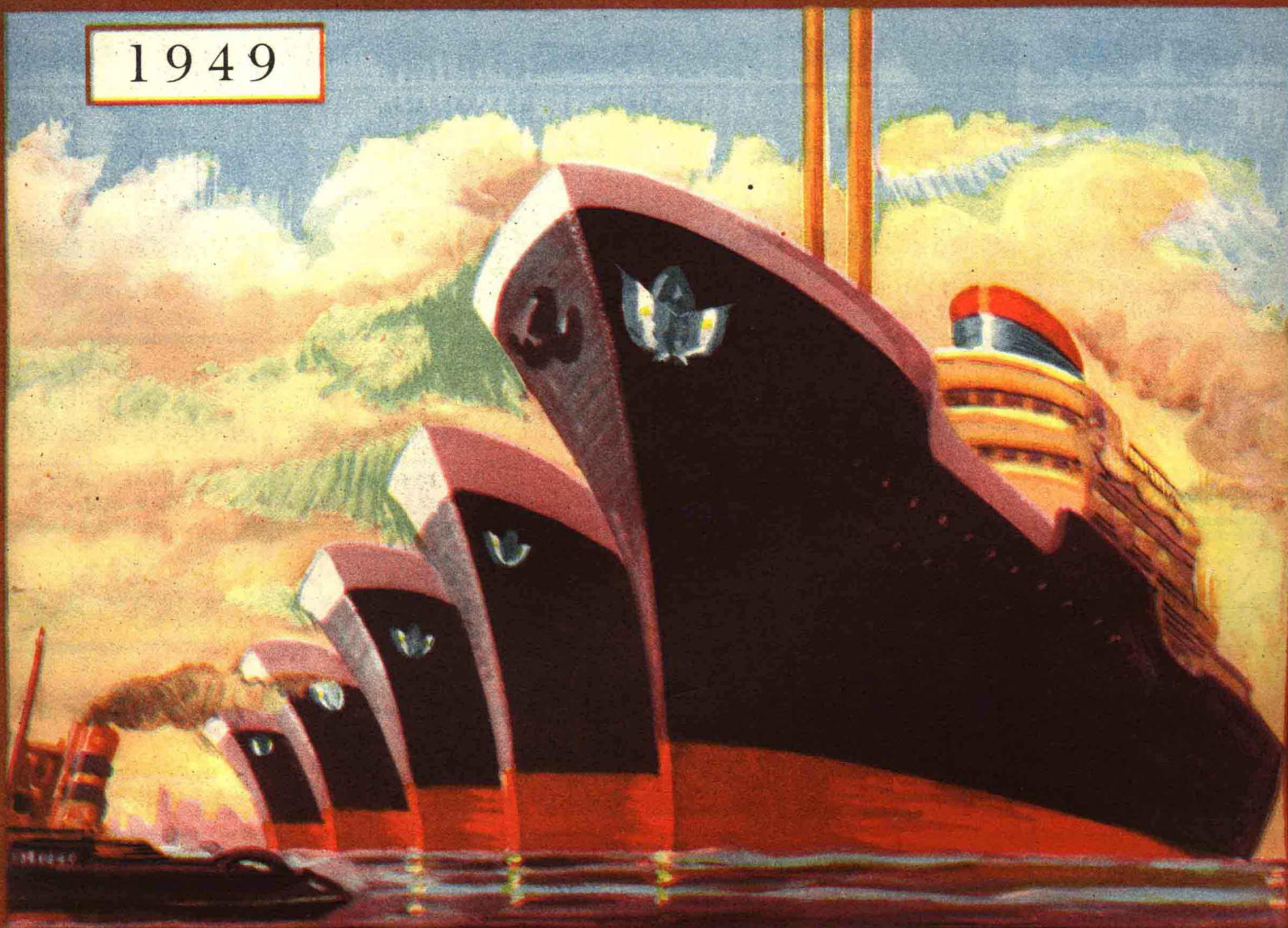
CREACIÓN DE LA FLOTA MERCANTE DE ULTRAMAR

1943



Nuestra producción era en gran parte transportada en barcos extranjeros.

1949




Una poderosa flota de ultramar argentina con 162 barcos está capacitada para transportar casi toda nuestra producción de exportación.

HE AQUÍ LO QUE SE HA HECHO DE 1943 A 1949 POR NUESTRA FLOTA MERCANTE DE ULTRAMAR



BARCO "PRESIDENTE PERÓN"

Mixto  RÍO TUNUYÁN 8.500 toneladas	Mixto  RÍO PARANÁ 12.890 toneladas	Mixto  RÍO DULCE 7.853 toneladas	Mixto  RÍO AGUAPEY 10.951 toneladas	Mixto  RÍO DESEADO 7.699 toneladas
Mixto  RÍO GALLEGOS 2.632 toneladas	Mixto  RÍO CHUBUT 8.382 toneladas	Mixto  RÍO DIAMANTE 9.345 toneladas	Mixto  RÍO BLANCO 4.470 toneladas	Mixto  RÍO SANTIAGO 3.400 toneladas
Mixto  RÍO IGUAZU 5.588 toneladas	Mixto  RÍO JÁCHAL 8.500 toneladas	Mixto  RÍO BELGRANO 8.400 toneladas	Mixto  RÍO JURAMENTO 6.440 toneladas	Mixto  RÍO GUALEGUAY 9.325 toneladas
Mixto  RÍO COLORADO 9.306 toneladas	Mixto  RÍO NEUQUÉN 8.904 toneladas	Mixto  RÍO ARAZA 11.024 toneladas	Mixto  RÍO PRIMERO 9.500 toneladas	Mixto  RÍO CUARTO 7.700 toneladas
Mixto  RÍO SALADO 12.100 toneladas	Mixto  RÍO DE LA PLATA 8.500 toneladas	Mixto  RÍO BELÉN 8.400 toneladas	Mixto  RÍO CHICO 9.245 toneladas	Mixto  RÍO ATUEL 11.055 toneladas
Mixto  RÍO BERMEJO 8.400 toneladas	Mixto  RÍO TEUCO 9.325 toneladas	Mixto  RÍO QUINTO 7.700 toneladas	Mixto  RÍO TERCERO 7.061 toneladas	Mixto  RÍO SEGUNDO 9.600 toneladas

Mixto  RÍO MENDOZA 2.587 toneladas	Mixto  RÍO LUJÁN 2.500 toneladas	Mixto  RÍO SANTA CRUZ 4.931 toneladas	Mixto  RÍO SAN JUAN 2.600 toneladas	Mixto  RÍO CARCARAÑÁ 4.600 toneladas
Petrol.  ASTRA II 6.770 toneladas	Frigoríf.  RÍO QUEQUÉN 3.400 toneladas	Pasajer.  BUENOS AIRES 10.844 toneladas	Pasajer.  CÓRDOBA 10.844 toneladas	Pasajer.  CORRIENTES 11.500 toneladas
Pasajer.  ENTRE RÍOS 10.844 toneladas	Pasajer.  MENDOZA 10.844 toneladas	Pasajer.  SALTA 11.500 toneladas	Pasajer.  SANTA FE 10.844 toneladas	Pasajer.  TUCUMÁN 10.844 toneladas
Mixto  B. D. T. N° 3 1.000 toneladas	Mixto  B. D. T. N° 6 1.000 toneladas	Mixto  CHACO 1.950 toneladas	Mixto  PAMPA 1.950 toneladas	Frigoríf.  RÍO SANTIAGO 3.796 toneladas
Mixto  USHUAIA 10.800 toneladas	Mixto  ARRIERO 10.760 toneladas	Mixto  ARTILLERO 13.235 toneladas	Carga  AUSTRALIA 1.058 toneladas	Mixto  CORACERO 13.235 toneladas
Mixto  CAMPERO 10.869 toneladas	Carguer.  DUBLIN 1.080 toneladas	Mixto  EDIMBURGO 1.080 toneladas	Mixto  FORMOSA 7.865 toneladas	Mixto  FLETERO 10.869 toneladas
Carguer.  GLORIOSO 1.347 toneladas	Mixto  GRANADERO 10.869 toneladas	Mixto  HORNERO 10.869 toneladas	Mixto  LANCERO 13.235 toneladas	Mixto  MARINERO 10.869 toneladas
Mixto  MÉJICO 1.105 toneladas	Carguer.  MISIONES 8.080 toneladas	Mixto  NAVIERO 10.869 toneladas	Carguero  NORTE 6.880 toneladas	Mixto  OVERO 10.869 toneladas
Mixto  PARANÁ 4.876 toneladas	Mixto  RECERO 10.778 toneladas	Carguero  SUD 2.590 toneladas	Carguero  ZELANDIA 1.058 toneladas	Petrol.  12 DE OCTUBRE 9.797 toneladas
Petrol.  F. AMEGHINO 10.100 toneladas	Petrol.  GRAL. MOSCONI 2.570 toneladas	Petrol.  ING.º HUERGO 5.526 toneladas	Petrol.  MIN. FRERS 11.348 toneladas	Petrol.  MIN. LOBOS 6.008 toneladas



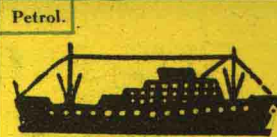
Petrol.
SAN ANTONIO
17.300 toneladas



Petrol.
SAN CLEMENTE
3.160 toneladas



Petrol.
SAN JORGE
11.617 toneladas



Petrol.
SAN JULIÁN
16.723 toneladas



Petrol.
SAN JOSÉ
17.800 toneladas



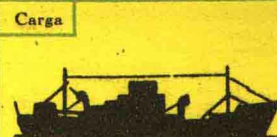
Petrol.
SAN MATÍAS
7.500 toneladas



Petrol.
SAN SEBASTIÁN
4.039 toneladas



Petrol.
13 DE DICIEMBRE
11.248 toneladas



Carga
CEIBO
11.724 toneladas



Mixto
AVILES
3.992 toneladas



Carga
MARGARITA
600 toneladas



Carga
GASESTADO
853 toneladas



Carga
CHACO
7.780 toneladas



Mixto
BETTY RYAN
9.960 toneladas



Mixto
MABEL RYAN
9.960 toneladas



Carga
QUEQUÉN
300 toneladas



Carga
CIUDAD DEL CABO
6.500 toneladas



Mixto
EL GAUCHO
9.720 toneladas



Carga
SANTA ELENA
580 toneladas



Carga
GRAL. SAN MARTÍN
12.736 toneladas



Carga
AMERICANO
1.248 toneladas



Carga
ARGENTINO
5.350 toneladas



Mixto
ASTURIANO
2.946 toneladas



Mixto
JOSÉ MENÉNDEZ
4.570 toneladas



Carga
SANTA MARÍA
650 toneladas



Carga
ESTRELLA AUSTRAL
4.000 toneladas



Carga
ATLÁNTICO
750 toneladas



Carga
ALTAMAR
4.500 toneladas



Carga
BAHÍA BLANCA
950 toneladas



Carga
CHUBUT
1.150 toneladas



Carga
ESTE
1.440 toneladas



Carga
LUCHO III
700 toneladas



Carga
LUCHO IV
800 toneladas



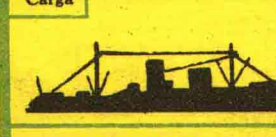
Carga
NAVEMAR
5.800 toneladas



Carga
OESTE
2.010 toneladas



Carga
PATAGONES
550 toneladas



Carga
PLEAMAR
7.880 toneladas



Carga
RÍO GRANDE
1.480 toneladas



Carga
RÍO LIMAY
1.580 toneladas



Carga
DOÑA ROSA
2.500 toneladas



Carga
MARPLATENSE
2.200 toneladas



Carga
NOVILLO
1.450 toneladas



Carga
SPES
1.007 toneladas



Carga
MOGOTES
8.800 toneladas



Carga
SARANDÍ
846 toneladas



Carga
RECONQUISTA
8.888 toneladas



Carga
LUCHO
850 toneladas



Carga
LUCHO II
900 toneladas

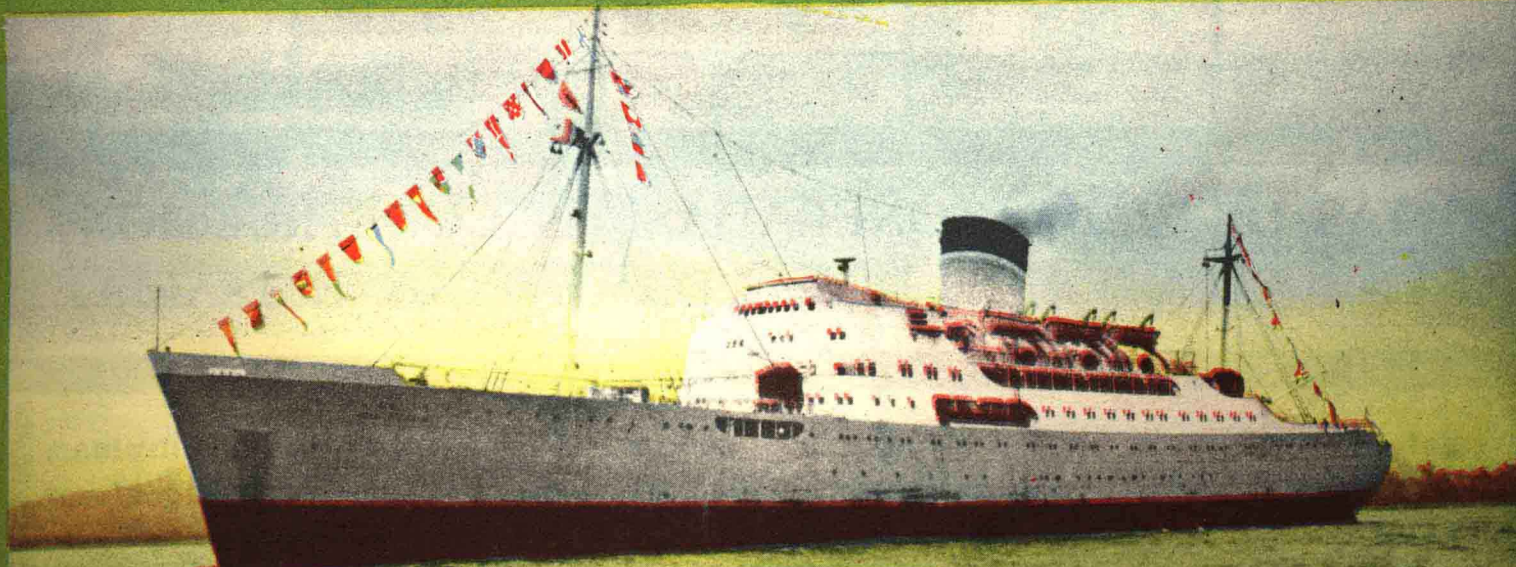


Carga
SAN BENITO
6.000 toneladas



Carga
SAN JUAN BOSCO
6.000 toneladas

Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.
BALLENERO I	BALLENERO II	BALLENERO III	BALLENERO IV	BALLENERO V
Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.
BALLENERO VI	BALLENERO VII	BALLENERO VIII	BALLENERO IX	BALLENERO X
Carga	Carga	Carga	Carga	Carga
S. MARÍA DE LUJÁN 6.000 toneladas	SANTA MICAELA 6.000 toneladas	FRANCISCO ROCCO 1.000 toneladas	PASO DE M. GARCÍA 950 toneladas	TRÉBOL 800 toneladas
Carga	Carga	Carga	Mixto	Carga
CANOPUS 6.000 toneladas	CURUPAYTY 650 toneladas	EL CUIS 3.537 toneladas	JUAN DE GARAY 5.500 toneladas	BAHIENSE 630 toneladas
Carga	Carga	Mixto	Mixto	Petrol.
SAN FRANCISCO 3.500 toneladas	RÍO NEGRO 900 toneladas	ERNESTO TORNQUIST 9.647 toneladas	ARPÓN 6.547 toneladas	CAZADOR 9.000 toneladas
Petrol.	Petrol.	Petrol.	Petrol.	Petrol.
CONQUISTADOR 7.905 toneladas	EXPLORADOR 9.000 toneladas	LIBERTADOR 8.250 toneladas	POBLADOR 7.262 toneladas	JUVENAL 20.000 toneladas
Petrol.		<p>La acción del Estado, intensamente preocupado en acrecentar nuestra riqueza, se evidencia claramente en la realidad actual, que ofrece una marina poderosa en manos de argentinos y al servicio exclusivo de los intereses de la Nación</p> <p>163 BUQUES 950.000 TONELADAS</p>		Petrol.
TÁCITO 11.200 toneladas	MIXTO 17 de Octubre			RÍO PLATENSE 2.340 toneladas



BARCO "EVA PERÓN"

















EN CONSTRUCCIÓN

				
MIXTO 8.300 toneladas	PETROLERO 9.000 toneladas	PETROLERO 18.400 toneladas	PETROLERO 18.400 toneladas	PETROLERO 18.400 toneladas
				
PETROLERO 13.500 toneladas	PETROLERO 13.500 toneladas	PETROLERO 13.500 toneladas	PETROLERO 13.500 toneladas	PETROLERO 13.500 toneladas
				
PETROLERO 13.500 toneladas	PETROLERO 13.500 toneladas	BALLENERO 5.120 toneladas	FACTORÍA 52.000 toneladas	MIXTO 7.000 toneladas
				
MIXTO 7.000 toneladas	MIXTO 7.000 toneladas	MIXTO 8.700 toneladas	FRIGORÍFICO 2.500 toneladas	MIXTO 7.700 toneladas
				
MIXTO 7.700 toneladas	MIXTO 8.500 toneladas	MIXTO 8.500 toneladas	MIXTO 8.500 toneladas	MIXTO 8.300 toneladas
				
BALLENERO 3.120 toneladas	BALLENERO 3.120 toneladas	BALLENERO 3.120 toneladas	BALLENERO 3.120 toneladas	BALLENERO 3.120 toneladas
				
		MIXTO 8.300 toneladas		

MÁS DE 315.000 TONELADAS EN CONSTRUCCIÓN
EN INGLATERRA, HOLANDA, SUECIA E ITALIA.

Este nuevo impulso que el Estado da a nuestra marina mercante de ultramar, le fijará un puesto de enorme significación, abrirá para los productos argentinos todos los puertos del mundo y dirá con la extensión de sus servicios cuanto se ha agigantado un pueblo, bajo una guía segura, y con una fe que acrece cada día.

ITINERARIOS DE NUESTROS BUQUES DE MAR

		Línea a E. U. de N. A.	27 barcos	256.631 toneladas
		Línea al Mediterráneo (Génova)	8 barcos	58.455 toneladas
		Línea al N. de Europa, Bélgica, Holanda, Inglaterra y Alemania	5 barcos	35.191 toneladas
		Línea al Caribe (Nueva Orleans)	2 barcos	10.188 toneladas
		Línea a la Costa Sur (Argentina)	50 barcos	207.362 toneladas
		Línea al Brasil	38 barcos	106.063 toneladas
		Línea al Caribe (Curaçao)	7 barcos	103.206 toneladas
		Línea al Mar del Norte (Amsterdam-Hamburgo)	4 barcos	36.703 toneladas
		Línea a Brasil - Lisboa-Boulogne-Londres	1 barco	9.760 toneladas
		Línea a Islas Georgias del Sur - Noruega - Inglaterra - Curaçao	2 barcos	16.194 toneladas
		Línea a Uruguay-Brasil-Sur Africa-Golfo Pérsico-India-Australia	2 barcos	19.920 toneladas
		Línea a Islas Georgias del Sur	10 barcos	3.800 toneladas
		Línea a Islas Canarias (Tenerife) Bélgica (Amberes)	1 barco	9.720 toneladas
		Línea Brasil-España-Italia	1 barco	5.500 toneladas
		Sin itinerario fijo	3 barcos	33.348 toneladas

Símbolo de paz, mensajera de concordia, expresión elocuente de la generosidad de la tierra argentina, la bandera azul y blanca, encumbrada en lo alto de los mástiles de nuestra marina, ondea en todos los puertos del mundo, donde su presencia jamás es resistida porque es segura prenda de amistad que inspira respeto, que provoca admiración, que obliga a la reciprocidad.

CREACIÓN Y DESARROLLO DE NUESTRA FLOTA FLUVIAL

1943:

Red fluvial explotada por empresas privadas.

Transportes escasos y caros.

Guerra 1939 - 1945, resta al país la entrada de materias primas, combustibles, materiales y productos manufacturados procedentes del exterior.

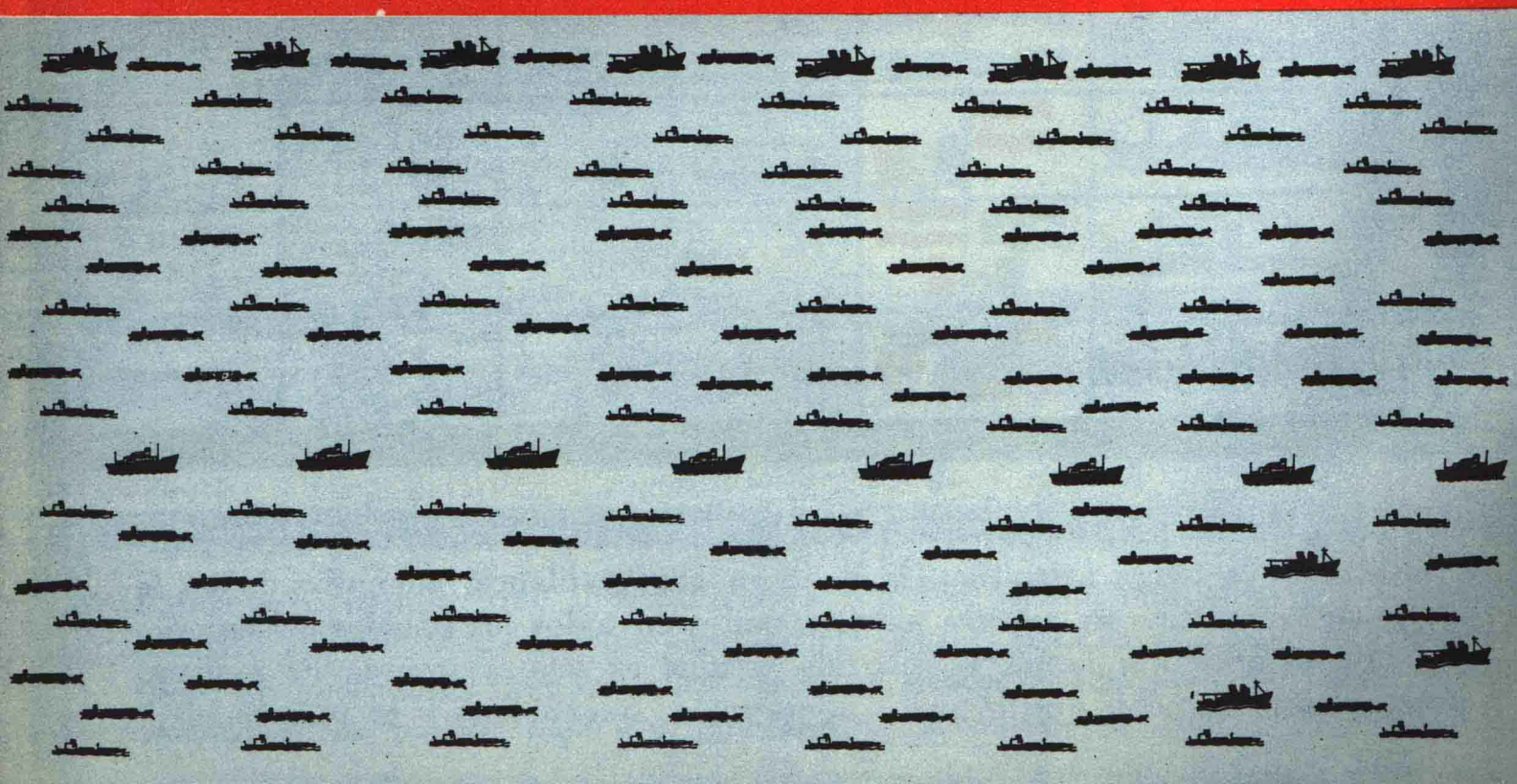
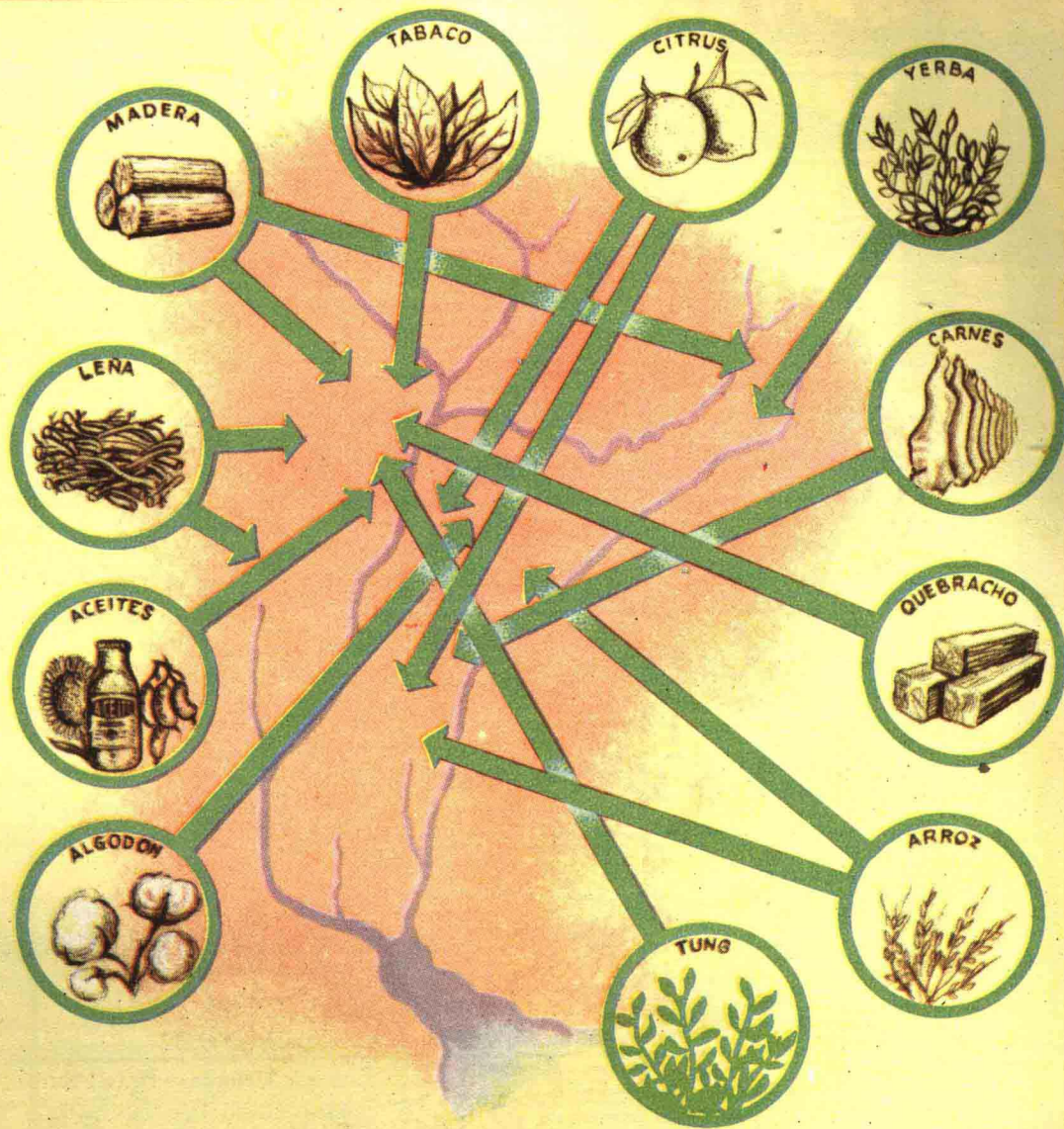
La adaptación de nuestras industrias y la creación en nuestro país de otras nuevas para suplir la importación, origina una fuerte demanda de transportes en el interior del país.

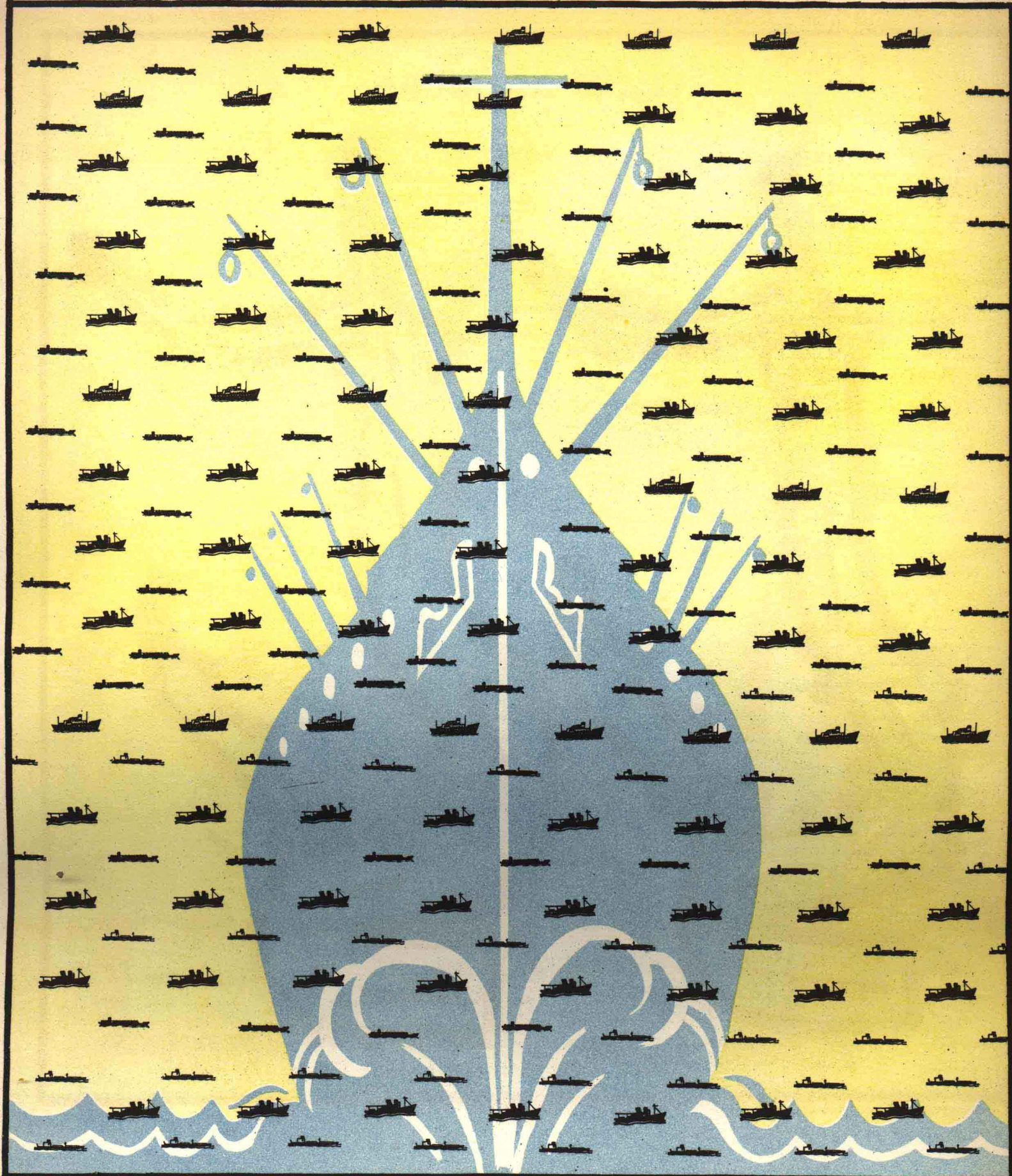
La falta de vagones, locomotoras, camiones, nafta, etc., aconsejan desviar la producción que fuera posible desde el Norte y Noroeste argentino hacia los ríos de la mesopotamia para que ellos lleguen desde los centros de producción a los de consumo.

Para ello eran insuficientes las embarcaciones particulares que servían ese tráfico fluvial.

1944:

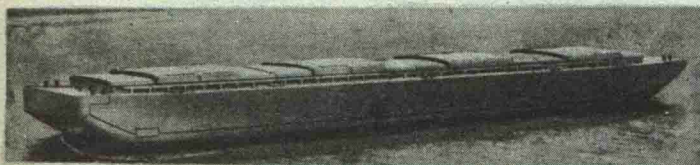
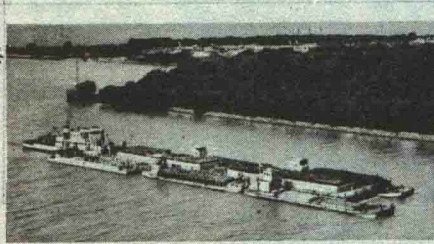
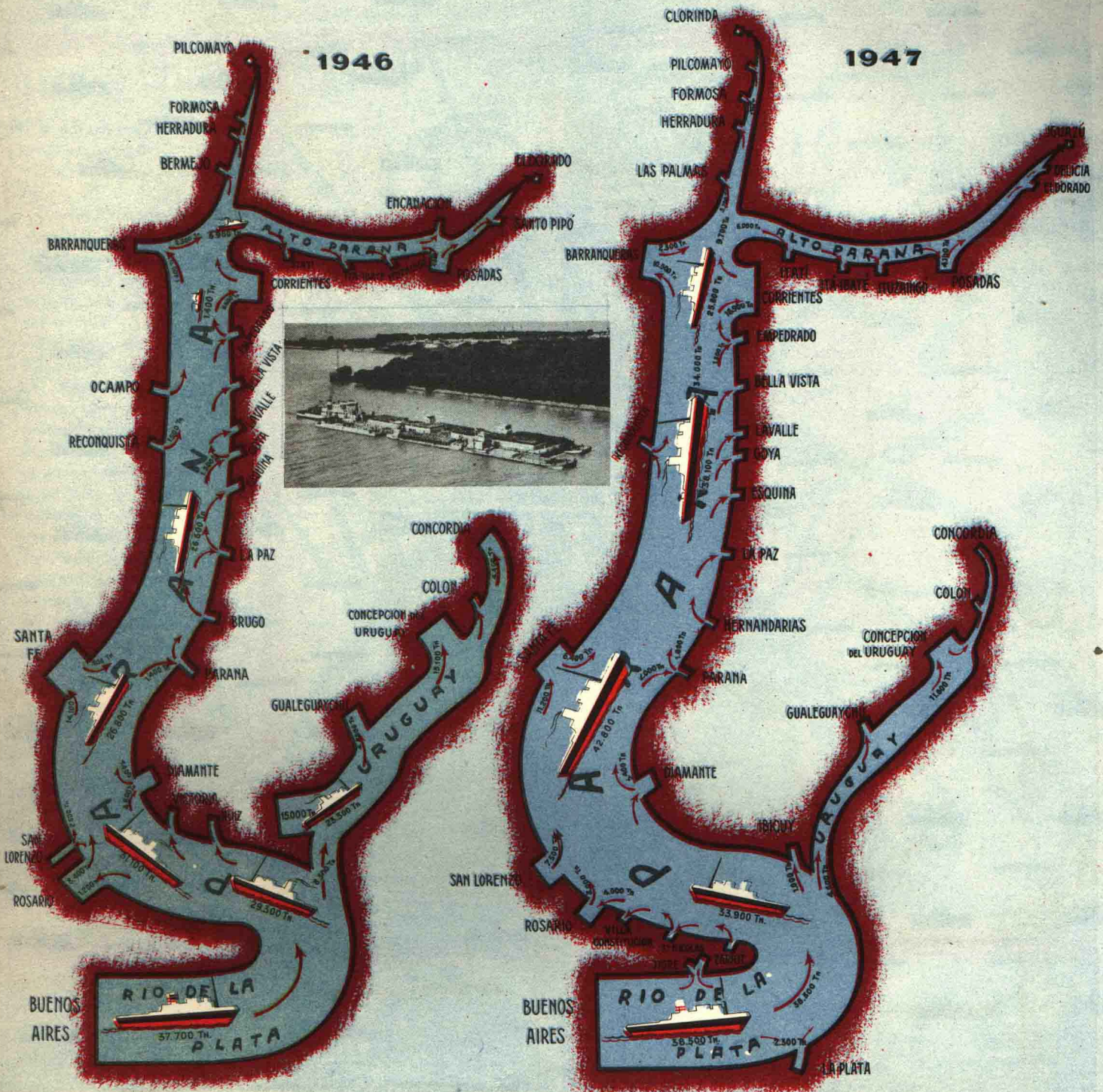
Esa necesidad da origen en 1944 a la creación de la Flota Fluvial del Estado.





La marina mercante argentina constituye una de las realidades más asombrosas del Gobierno de la Revolución. Está integrada por 1.198 barcos fluviales y 162 de ultramar, lo que significa tener navegando cerca de 1.500.000 toneladas, que cubren las necesidades internas y abastecen el enorme tráfico internacional. Hasta en el más lejano puerto del mundo es posible encontrar hoy un barco argentino, con la bandera azul y blanca al tope, cargado de ricos productos de nuestra tierra, que van destinados a países amigos con los cuales estrechamos los vínculos amistosos y comerciales. Si sumamos al tonelaje mencionado el de los barcos en construcción, tenemos más de 1.700.000 toneladas, realidad magnífica de una actividad comercial esencialmente civilizadora.

TRÁFICO ASCENDENTE



En la navegación de río el transporte de cargas a granel o en bolsas o fardos en grandes partidas, resulta más económico si se utilizan convoyes formados por varias chatas o barcazas sin motor

conducidos por un buque o remolcador con motor. Hasta 1943 nuestros ríos sólo fueron surcados por convoyes del sistema clásico: el buque con motor llevando una o dos chatas amarradas a sus costados y una o dos a remolque detrás, en larga fila. En cada chata es necesario, para navegar así, contar con timón, anclas, luces y tripulantes. Además, por la profundidad y ancho de

TRÁFICO DESCENDENTE

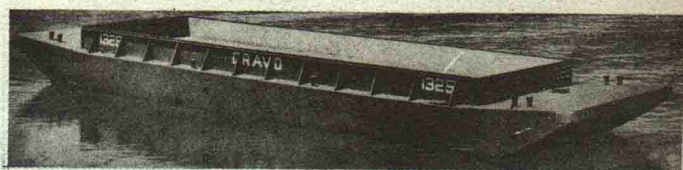
1946

1947



los pasos, un convoy de esa naturaleza no puede llevar más de 1.500 o como máximo 2.000 toneladas de carga.

Rompiendo con la rutina, la flota fluvial ha adoptado el sistema americano de convoyes «a empuje». las barcazas no tienen ni timón ni anclas ni tripulantes, van todas juntas firmemente amarradas, y el remolcador, colocado detrás, las empuja. Así se pueden llevar 10 o más barcazas con 6 a 8.000 toneladas de carga, lo que equivale a más o menos 14 trenes, con un máximo de economía.



OBRAS PORTUARIAS

1943 - 1949



TOTAL INVERTIDO
en
OBRAS PORTUARIAS

109.603.000

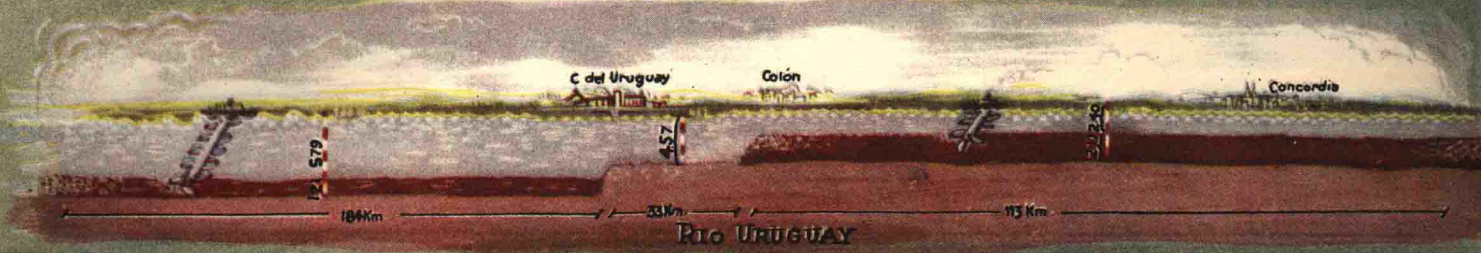
10.350
EN
1947

4.880
EN
1943

PERSONAL
OBRERO
EMPLEADO
EN LAS
MISMAS



PROFUNDIDADES EXISTENTES Y A OBTENER MEDIANTE EL PLAN DE GOBIERNO 1947-1951



Los trabajos de dragado para la conservación de las profundidades necesarias para la navegación en las distintas rutas de acceso a los puertos del litoral marítimo y del sistema fluvial, se han realizado con la máxima intensidad compatible con el estado actual del plantel flotante de la reparación, dándose preferencia a las vías de navegación de ultramar teniendo en cuenta el incremento del tráfico experimentado últimamente.

La adquisición del nuevo plantel flotante de dragado ha sido realizada no sólo para renovar el actual, sino para encarar el programa de obtención de mayores profundidades en las rutas navegables y acceso a los puertos marítimos y fluviales.

PLANTEL FLOTANTE *de* DRAGADO

(POTENCIA)

DRAGAS A CANGILONES

AUTOPROPULSORAS A SUCCION

SIN PROP. CON DISPOSITIVO CORTADOR

1943



19 UNIDADES

CON 4030 H.P.

1943



14 UNIDADES

CON 18.670 H.P.

1943



7 UNIDADES

CON 2890 H.P.

1947



22 UNIDADES

CON 5255 H.P.

1947



16 UNIDADES

CON 26.870 H.P.

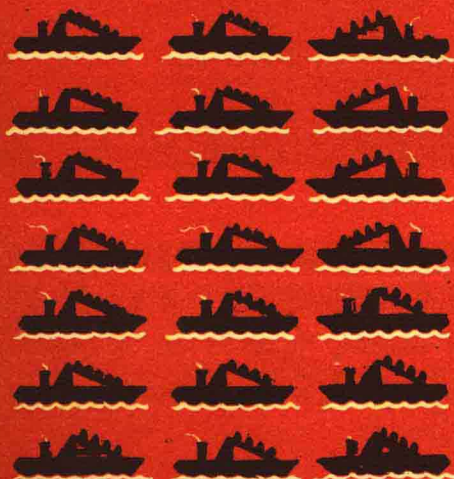
1947



10 UNIDADES

CON 13.125 H.P.

1951



21 UNIDADES

CON 5370 H.P.

1951



20 UNIDADES

CON 43.250 H.P.

1951

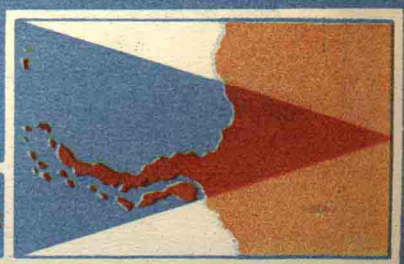
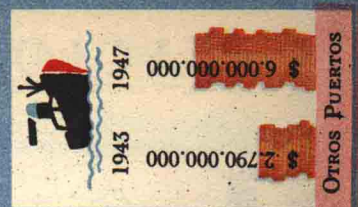
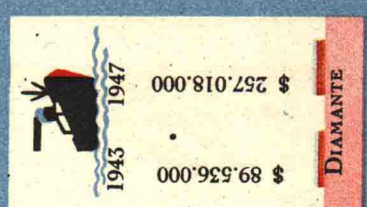
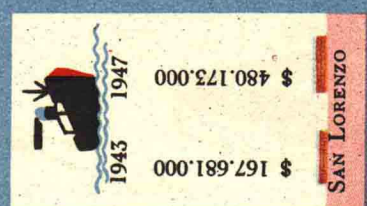
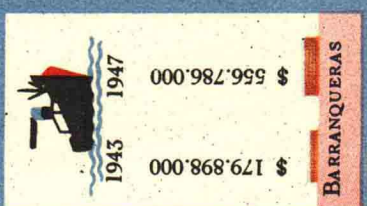
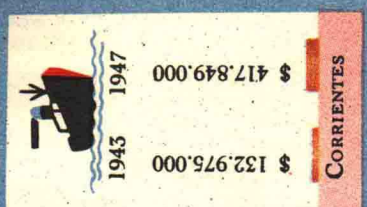
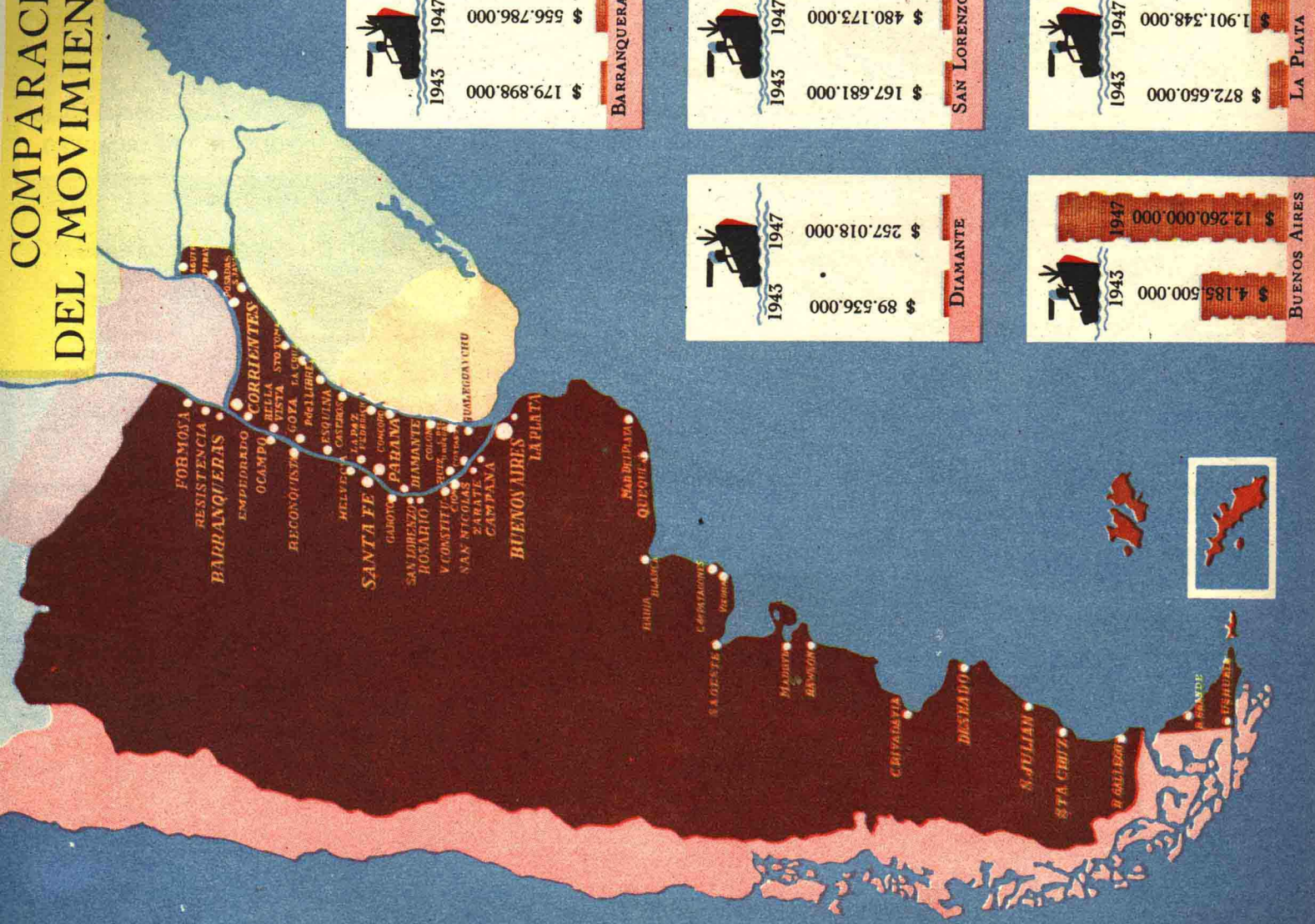


24 UNIDADES

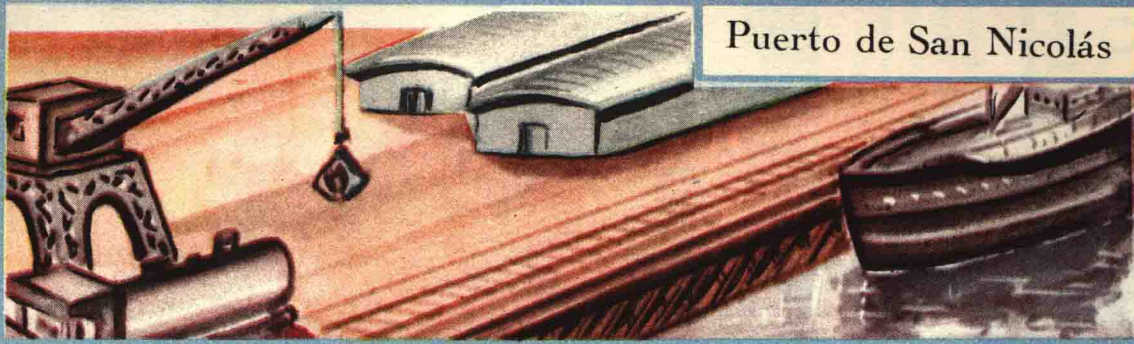
CON 34.520 H.P.

COMPARACION ENTRE LOS VALORES DEL MOVIMIENTO PORTUARIO EN 1943 Y 1947

La habilitación de nuevos servicios portuarios y de transporte unida al vigoroso impulso de la economía del país, ha permitido multiplicar el tráfico de mercaderías, tanto por los puertos que sirven al comercio internacional como por los que se utilizan para el intercambio interno.

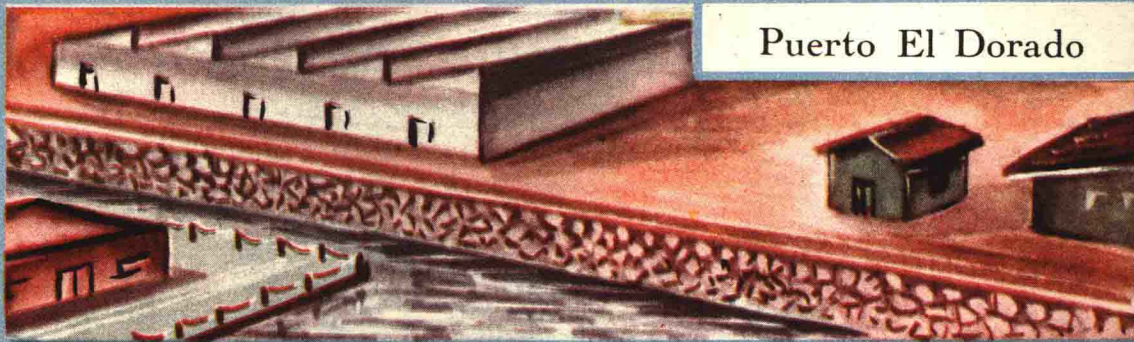


NACIONALIZACIÓN DE LOS PUERTOS



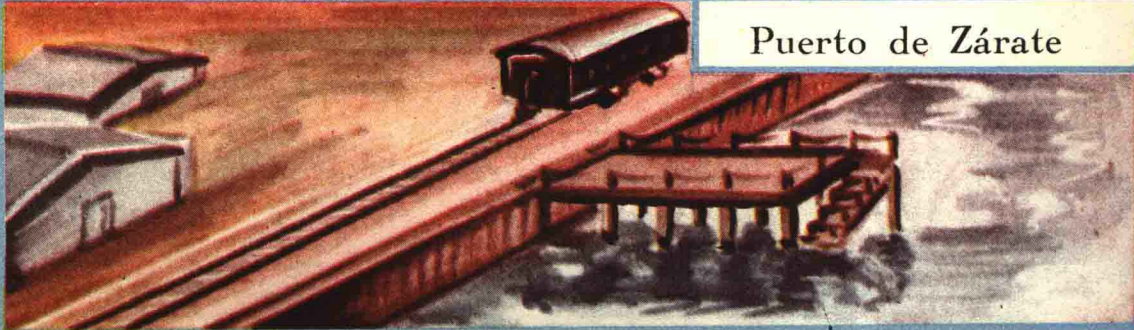
Puerto de San Nicolás

PUERTO DE ULTRAMAR CON 300 METROS DE MUELLES, EMBARCADEROS CON 8 SECCIONES CON 43 CANALETAS PARA EMBOLSADO Y 8 TUBOS PARA GRANEL; 18 DEPÓSITOS CON 25.917 TONELADAS; 16 SILOS CON 6.800 TONELADAS; 8 ELEVADORES; 3 GRÚAS Y 3 LOCOMOTORAS.



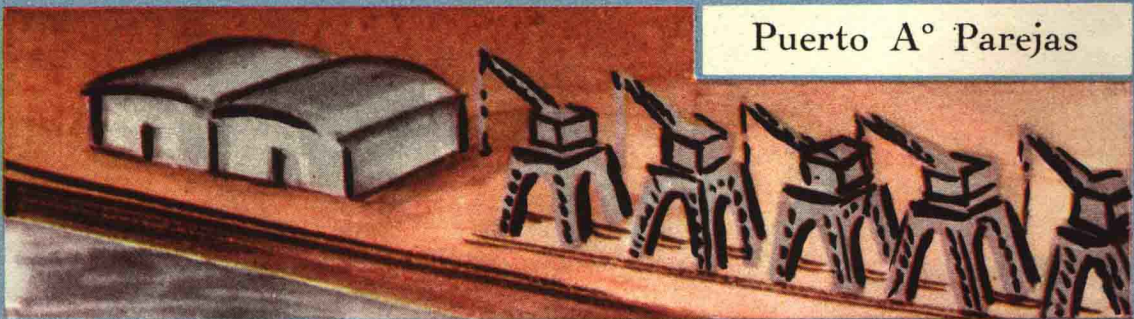
Puerto El Dorado

PUERTO FLUVIAL CON 110 METROS DE PLANO INCLINADO; 5 GALPONES CON 913 M²; 1 PONTÓN EMBARCADERO FLOTANTE DE 12.20 M. × 9.10 M. CALADO 1.50; CASILLAS, ETC.



Puerto de Zárate

PUERTO DE ULTRAMAR CON MUELLE DE MADERA DE 238.50 METROS DE LARGO. 1 GALPÓN PARA ALMACENAJE DE 745 M² DE SUPERFICIE CUBIERTA, VÍAS FÉRREAS, CASILLAS, ETC.



Puerto A° Parejas

PUERTO DE ULTRAMAR CON MUELLE DE HORMIGÓN DE 300 METROS DE LARGO. 2 DEPÓSITOS CON 5.310 M² DE SUPERFICIE CUBIERTA. 5 GRÚAS MÓVILES DE 1 ½ TONELADAS DE FUERZA CADA UNA.



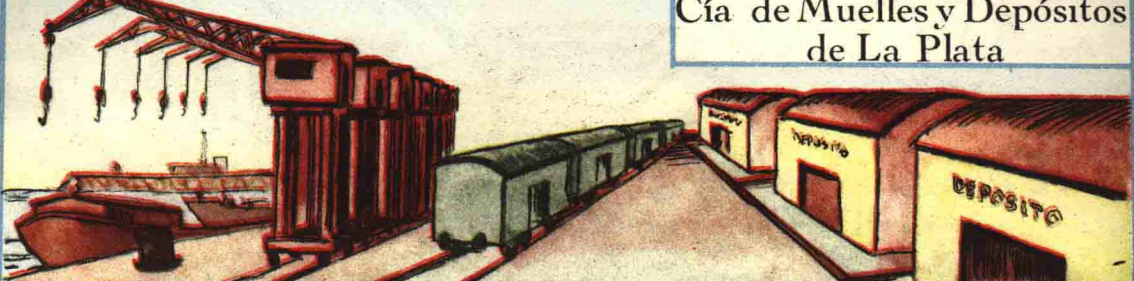
Puerto Galván

PUERTO DE ULTRAMAR CON 60 GUINCHES, 8 DEPÓSITOS (3 TANQUES DE PETRÓLEO), 1.250 METROS DE MUELLE Y 49 KILÓMETROS DE VÍAS FÉRREAS.



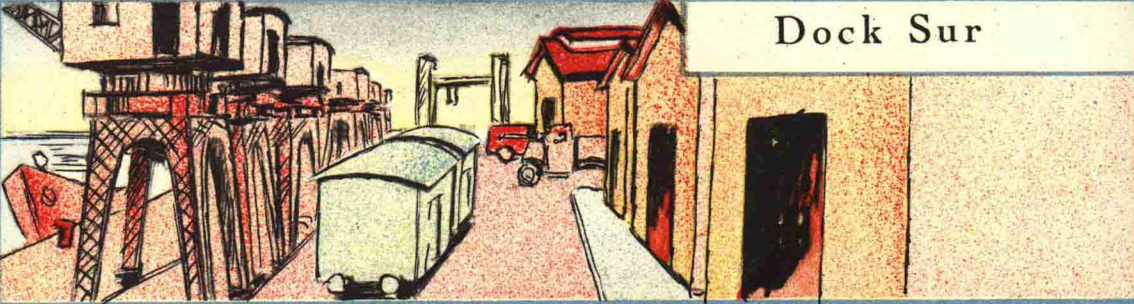
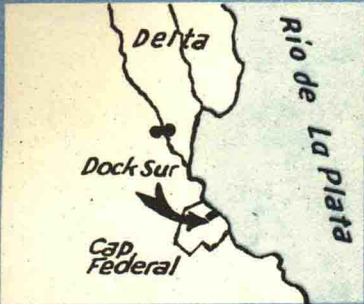
Puerto Ing. White

Importante puerto de ultramar con 31 guinches, un gran depósito, 2.500 m. de muelles y 20 km. de vía férrea.



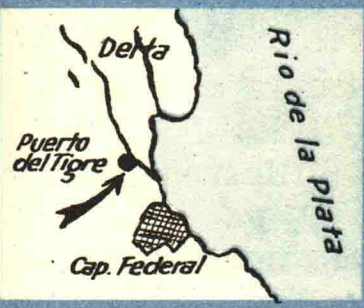
Cía de Muelles y Depósitos de La Plata

Puerto de ultramar con 8 guinches, 11 depósitos, 2.500 m. de muelles y 49 km. de vía férrea.



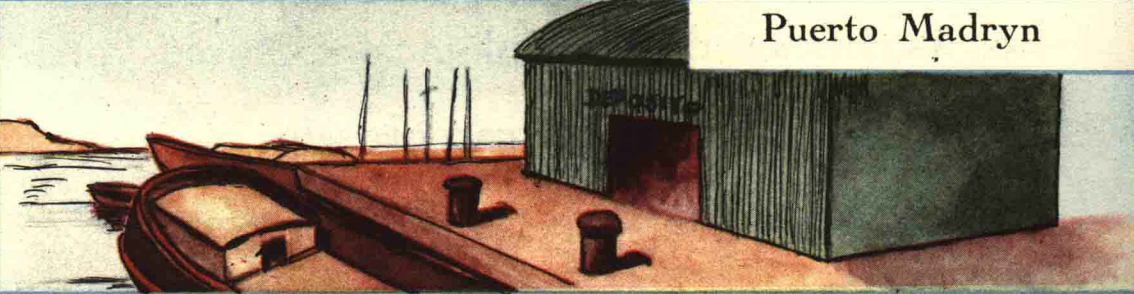
Dock Sur

Importante sector del Puerto de la Capital Federal con 38 guinches, 6 depósitos, 3.000 m. de muelles y 63 km. de vía férrea.



Puerto del Tigre (San Isidro)

Pequeño puerto con depósitos.



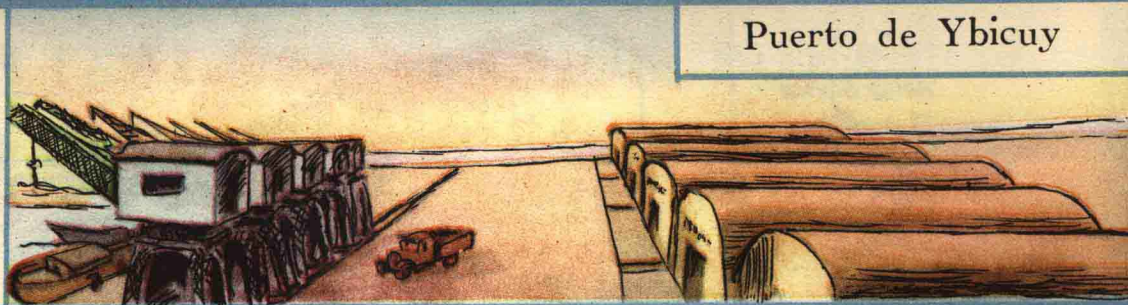
Puerto Madryn

Pequeño puerto con depósitos.



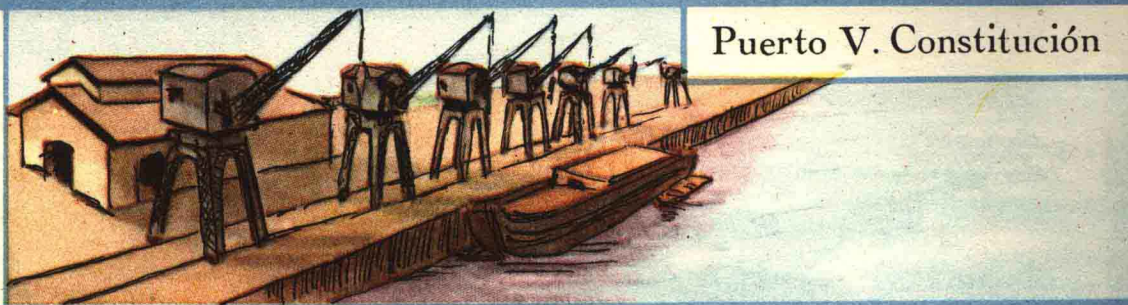
Puerto Bajada Grande

Es el puerto natural de la ciudad de Paraná con vía férrea y embarcadero.



Puerto de Ybicuy

Puerto fluvial en el Paraná con 6 guinches, 8 depósitos y 160 m. de muelle



Puerto V. Constitución

Importante puerto de ultramar con 12 guinches, 1 depósito y 1.800 m. de muelle

Los puertos en manos extranjeras eran un eslabón de la cadena de explotación de los capitales internacionales.

Como se ha visto, gran número de ellos eran verdaderas posesiones de capitalistas extranjeros. Los argentinos que los transitaban tenían la sensación de caminar por tierra extraña.

Hoy esos puertos son argentinos y la firmeza de nuestro paso dice con elocuencia del sentimiento de orgullo que nos domina al haber reconquistado esos pedazos de suelo criollo.

Los beneficios de la explotación de esos puertos iban al exterior; hoy quedan acrecentando el bienestar de nuestro pueblo.

La política portuaria que ayer era de explotación cruda, hoy es de fomento y tiende a promover el progreso de vastas zonas que estaban libradas a la arbitrariedad del concepto típicamente capitalista que regía.