



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



# Por la cooperación hacia la unidad económica. un "Status" de transporte naviero entre los países limítrofes

Maldonado, Silvio

1946

Cita APA: Maldonado, S. (1946). Por la cooperación hacia la unidad económica, un "Status" de transporte naviero entre los países limítrofes.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

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

76931

POR LA COOPERACION  
HACIA LA UNIDAD ECONOMICA



Un "status" de transporte naviero entre los países limítrofes

TESIS

Por: SILVIO MALDONADO

1 9 4 6

S U M A R I O

	<u>PAGINA</u>
A MODO DE PREAMBULO . . . . .	1
<u>CAPITULO I</u>	
1 - EL "STATUS" DE COMUNICACION INTERESTATAL . .	3
2 - ESTUDIO PREVIO: Aspectos fundamentales . . .	5
a) Zona geográfica: la red hidrográfica del Plata	5
b) Examen económico de las zonas de influencia: Argentina,Paraguay,Bolivia,Brasil y Uruguay .	8
c) Movimiento portuario registrado en la zona <u>pro</u> y <u>ectada</u> . . . . .	23
d) Legislación comparada . . . . .	28
e) Antecedentes diplomáticos . . . . .	34
<u>CAPITULO II</u>	
1 - BASES PRINCIPALES DEL PROYECTO . . . . .	40
<u>CAPITULO III</u>	
1 - Posibles ventajas emergentes del sistema pro- puesto . . . . .	47
a) La unión aduanera o económica . . . . .	47
b) El mercado de los fletes fluviales y <u>maríti</u> <u>mos</u> . . . . .	54
c) Las regiones despobladas e improductivas. .	60
d) La cooperación internacional como fuente de solidaridad . . . . .	63
2 - CONCLUSIONES . . . . .	65
BIBLIOGRAFIA . . . . .	71



A MODO DE PREAMBULO

El prestigioso profesor J.B. Condliffe, de la Universidad de California, en un reciente estudio realizado con motivo de la terminación de la última gigantesca contienda, expresó que "se presentará una oportunidad real, aunque pasajera, de acabar con todos los arreos de la guerra económica". Uno de los medios más conocidos para alcanzar ese desideratum, agrega, es haciendo "otra vez del comercio un medio de enriquecimiento mutuo y un instrumento para propulsar el bienestar común, en vez de que constituya un aspecto del rearme y un arma posible de futura agresión".

Por su parte Alejandro E. Bunge, con larga visión, mucho antes de sobrevenir la catastrófica guerra reciente, escribía lo siguiente como si fuera un mensaje: "Más que nunca se hace necesario para los países de América el estrechar los vínculos comerciales, aún a costa de algún sacrificio en el reajuste de las respectivas producciones. Y de un modo particular, tiene esto significado para los países del extremo sud".

Para poder cumplir estos nobles propósitos es previo, sin duda alguna, el examen atento de los conceptos básicos que informan el pensamiento de los pueblos de América. Al mismo tiempo, es preciso admitir la existencia y circulación de nuevas ideas y sentimientos en todas las regiones de la tierra. Por otra parte, el progreso y la paz política están exigiendo perentorias fórmulas, además de nuevas y audaces.

Es interesante la opinión que a este respecto emite el eminente sociólogo norteamericano Staley: "Las barreras económicas en los límites nacionales, no sólo son incapaces de impedir los conflictos, sino que crean una base materialista para las guerras del futuro. Uno de los principios fundamentales de los interesados en el progreso económico y la paz, agrega, debe ser: reducir - la significación económica de las fronteras políticas".

En América latina el terreno se halla preparado para tales evoluciones. Los pueblos que la integran reconocen un origen común; sus lenguas son similares; entre ellos no existen odios atávicos ni separatismo de ninguna clase. En suma, practicándose una política sincera de colaboración se obtendrá, estamos seguros, resultados prácticos de incalculable beneficio.

En nuestro concepto, el ideal de América debe consistir en superar la actual era de fragmentación, que es el gran saldo histórico del que aún falta desprenderse. El imperativo para élla, es llegar a la aglutinación económica de sus integrantes, si nó del todo, por lo menos de su parte o partes más sensibles, pues solamente de este modo se podría llegar un día al ensambleamiento de la totalidad americana.

Es de esperar que en un futuro próximo, el hemisferio austral, compenetrado debidamente de sus verdaderas fuerzas espirituales y materiales, sabrá colocarse resuelta, audazmente, a la vanguardia de las nuevas concepciones económicas y sociales conforme a los principios rectores de la Carta Económica de las Américas.

## CAPITULO I

### 1. EL "STATUS" DE COMUNICACION INTERESTATAL

Es nuestro propósito abordar aquí el estudio de un "status" de comunicación fluvial y marítima que pudiera regir - por ahora - en una zona geográfica restringida de América del Sud, por ejemplo, en la cuenca del río de la Plata y sus zonas de influencia hasta el Brasil. Más concretamente: deseamos auspiciar la organización de una entidad de derecho público internacional, con atribuciones específicas, para formar y administrar una flota mercante que fuera al mismo tiempo fluvial y marítima, y que pudiera desarrollar sus actividades navieras y comerciales en la vasta red hidrográfica del Plata y en las costas marítimas brasileñas, hasta un límite dado como ser la capital fluminense.

No se nos oculta que el tema propuesto, además de complicado, es de gran vastedad por las muchas cuestiones ajenas que embebe. Sabemos muy bien, que para plantear el tema, tendremos que habernos con muchos escollos de difícil superación. Con todo, como el proyecto de referencia nos inspira particular interés; además, como tal vez podríamos aportar alguna contribución, si - bien modestísima, a la magna obra de aproximación o compenetración, a la que están entregados numerosos adalides del pensamiento americano, es que nos hemos decidido a abordar este tema.

La aspiración de los pueblos del continente por ligarse entre sí, por medio de comunicaciones de toda índole, ciertamente no es nueva. Ella está paten

te en la historia, puede decirse desde la época pre-republicana. Sin embargo, donde comenzó ese viejo anhelo a concretarse en forma orgánica, fué en 1889 en la primera Conferencia panamericana reunida en la Ciudad de Washington. En élla se dictó una Recomendación por la cual "se establece comunicaciones marítimas entre los puertos de E.U., los del Brasil y Rio de la Plata y entre los del golfo de Méjico y del mar Caribe". A esta disposición, como se sabe, siguieron periódicamente otras muchas, todas ellas concebidas con igual énfasis y apremio.

Por desgracia en el terreno práctico, bien poco se ha podido hacer hasta el presente. La causa? En nuestra opinión encontramos dos fundamentales: la. La pertinacia en los conceptos de la filosofía individualista encontroncados en principios de rígida soberanía y 2a. La falta de un método mejor para objetivarse el pensamiento central. No se ha parado miente en las dificultades que crea, para todo trabajo de cooperación, el celo egocentrista demostrado por las naciones americanas fuertemente apegadas a los preceptos constitucionales concebidos y defendidos tenazmente en los albores de la época de la independencia política.

Por tales causas han fracasado siempre las iniciativas panamericanas, o sea las que fueron planeadas en mancomun, multilateralmente para bien de todos. Empero, hay que reconocer que muchos esfuerzos realizados últimamente, a raíz de la reciente contienda mundial, han podido cristalizarse en instituciones, obras, construcciones, etc. de positivo valor y alcance unionista. Lo que quiere decir, sin duda alguna, que se ha producido en el continente una notable mutación en los

conceptos y sentimientos. Quizás por eso, estemos presenciando a las ideas básicas en saludable evolución hacia la cooperación internacional cuya esencia filosófica, en nuestro concepto, es consustancial con los anhelos más puros de la hermandad americana.

Nuestro proyecto, que está inspirado en los más nobles ideales, pretende apuntar algunas sugerencias de fondo respecto al modus operandi que podría aplicarse, para ir con método hacia la idea largamente acariciada, o sea la unidad económica. Con todo, es de acuerdo no perder de vista el siguiente hecho posible: que hallaremos todavía apostado en la puerta de entradas del proyecto, cual guardián sañudo y hosco, representando al pasado con todas sus atávicas ideas, al individualismo regresivo y disociador presto a desbaratar toda obra o idea que tienda a realizar la cooperación internacional en beneficio de todos.

## 2. ESTUDIO PREVIO. ASPECTOS FUNDAMENTALES

Antes de entrar de lleno al tema propuesto, es nuestro propósito referirnos, aunque más no sea en forma somera, a ciertos aspectos del problema que consideramos fundamentales, como ser el geográfico, económico, legislativo, diplomático, etc., a fin de que podamos objetivar mejor el proyecto. Examinemos, pues, cada uno de los puntos de referencia.

### a) Zona geográfica: la red hidrográfica del Plata

Como ya dijéramos, la zona más indicada para el proyecto es la que está integrada por los países del sistema hidrográfico del Plata, las cuales

son: Argentina, Paraguay, Brasil y Bolivia hacia el norte y el Uruguay, los cuales, unidos por el poderoso lazo fluvial, vienen desarrollando sus actividades nacionales, puede decirse desde la época de la conquista, con visible preponderancia en sus respectivos intereses de los factores geográficos y humanos tan influyentes sobre todo proceso de orden político y económico.

En cuanto a los ríos, son los principales: el de la Plata, Paraná, Paraguay, Uruguay, Alto Paraná, Bermejo y Pilcomayo, que reconocen las siguientes características:

1) EL RIO DE LA PLATA, al que denominaremos simplemente estuario del Plata, tiene una longitud de 300 kilómetros y un ancho medio de 70 kilómetros. Su profundidad es variable y "no puede ser navegable en cualquier sentido por embarcaciones de cierta importancia por carecer, en casi toda su extensión, de la profundidad necesaria". No obstante esto, en los canales de acceso, la profundidad llega hasta 30' (9.14 metros).

2) EL RIO PARANA, ancho y caudaloso, tiene una longitud de 1200 kilómetros, aproximadamente, hasta la ciudad de Corrientes. Su calado hasta el puerto de Rosario, es 21', lo que permite la navegación de barcos de alto bordo. Al norte de dicho puerto, el río denuncia un calado menor, por lo que sus aguas son frecuentadas por embarcaciones también de menor calado.

3) EL RIO PARAGUAY, extensa red fluvial tiene una longitud de 2000 kilómetros poco más o menos. Es navegable hasta el puerto de Corumbá (Brasil), pero sobre todo hasta el puerto de Asunción (Paraguay) tramo que tiene un calado mínimo de 6', lo que permite la navegación por barcos de regular porte.

4) El ALTO PARANA, torrencioso y de gran sinuosidad, tiene una extensión de 860 kilómetros. Es navegable hasta Puerto Aguirre, solamente; más adelante, ya no es posible debido a las conocidas cataratas del Yguazú y el Guayrá.

5) El RIO URUGUAY, también caudaloso, tiene una extensión de unos 1400 kilómetros. Su navegación por barcos de gran porte (3500 toneladas) se realiza sin dificultades hasta Concepción del Uruguay, siendo su calado máximo de 23' hasta dicha ciudad. En la parte fluvial o de cabotaje se registran calados de 9', lo que permite la navegación menor en perfectas condiciones. El puerto terminal es el Salto (Uruguay).

6) El RIO BERMEJO, afluente del Paraguay, tiene una extensión aproximada de 1400 kilómetros. La particularidad de este Río es su gran sinuosidad y su caudal variable. La navegación actual se hace en una extensión muy reducida (250 kilómetros desde su desembocadura en el Paraguay).

El Bermejo, como se sabe, se interna profundamente en territorio argentino, y se aproxima a Bolivia. Con el tiempo, y siempre que la Argentina continúa realizando obras de regularización, este río podría convertirse en una vía obligada para el acceso o salida de los productos de o para Bolivia, lo mismo que para el "hinterland" del río, en la Argentina.

7) RIO PILCOMAYO. Todo cuanto expresamos acerca del Bermejo respecto a navegabilidad, consideramos aplicable al río Pilcomayo. Su extensión está calculada en 1200 kilómetros. Nace en territorio boliviano y se alimenta con los primeros deshielos de primavera. Sirve de límite natural a Bolivia, Argentina y Paraguay.

Como es notorio, dentro de la zona propuesta, hay otros varios ríos navegables de cierta importancia; más, para nuestro propósito, consideramos más indicados los que acabamos de mencionar sucintamente.

b) Examen económico de las zonas de influencia

Examinaremos ahora las características económicas principales que presentan los países o zonas de países afectados por el sistema propuesto. Para este objeto, nuestro estudio se ajustará fielmente al orden establecido por los grandes ríos de referencia.

REPUBLICA ARGENTINA

Como se sabe, sobre el estuario del Plata se halla asentada la Capital Federal, y detrás de élla, o circundándola, la Provincia de Buenos Aires. Antes de referirnos a las mismas, expresemos, a modo de explicación, lo siguiente: no se nos oculta que tendremos alguna dificultad para presentar, discriminadas, las cifras correspondientes al movimiento económico registrado en la Capital Federal, Buenos Aires y Litoral. Ello se explica, empero, debido al ordenamiento estadístico actual, o sea las tabulaciones globales. Nuestro propósito por el contrario, tiende a presentar separadas las cifras que pudieran corresponder a las provincias de referencia, ya que por éllas se extiende la zona de influencia de los ríos del Plata y Paraná.

Antes de estudiar dicha zona, examinemos la economía argentina aunque sea en forma abojetada. Sa-

bido es que aquélla, con motivo de la II guerra mundial, ha sufrido profunda mutación en su estructura. Ya no es la producción agropecuaria la única fuente de riqueza - sustancial que presenta la República, como se venía destacando desde hace más de 50 años. Durante estos últimos tiempos se ha sumado a la agropecuaria otro factor de igual o superior importancia, cual es la producción industrial. Al respecto, es interesante el juicio emitido por el economista norteamericano Miron Burgin, quien en su estudio sobre Argentina, escribe lo siguiente: "Ni la agricultura ni el comercio exterior, los dos pilares tradicionales de la prosperidad argentina, fueron factores importantes que contribuyesen a la fase ascendente de la actividad económica que se inició inmediatamente después de pasado el primer choque de la guerra. El honor de conducir a la nación a la prosperidad, corresponde en parte al aumento de capital, pero sobre todo a la industria".

El Banco Central de la República, en su examen anual de la situación económica del país, confirma plenamente este aserto mediante el siguiente cuadro:

Años	Producción Industrial	Producción Agropecuaria
Indices: base: promedio 1937/39=100		
1940	108	102
1941	121	121
1942	127	118
1943	130	111
1944	135	128

Igualmente es ilustrativo el volumen físico y el valor del comercio exterior argentino. Los datos respectivos son los siguientes:

Años	Exportaciones	Importaciones	Exportac.	Importac.
	(Volumen en miles de tons.)		(En millones de m\$ <sup>n</sup> )	
1941	6.241	6.473	1.604.4	1.276.7
1942	5.321	4.516	1.981.6	1.274.4
1943	5.321	3.699	2.383.5	942.0
1944	6.147	3.957	2.583.4	1.007.2
1945	6.405	4.253	2.825.4	1.154.0

En cuanto a la evolución del comercio exterior argentino con los 4 países vecinos, cabe reproducir los siguientes guarismos:

EXPORTACION ARGENTINA A:

	1939	1940	1941	1942	1943
	(Valores de plaza en miles de \$ )				
Brasil	67.121	76.430	86.507	106.052	143.165
Bolivia	11.652	16.501	23.670	37.685	46.150
Paraguay	14.621	13.737	14.246	17.288	24.860
Uruguay	15.229	25.473	27.279	34.098	40.967

IMPORTACION ARGENTINA DE:

	(Valores efectivos en miles de \$ )				
Brasil	80.711	84.585	140.318	226.406	201.311
Bolivia	1.296	1.264	2.391	5.064	4.742
Paraguay	4.939	6.543	5.240	6.745	7.967
Uruguay	6.417	5.988	5.339	6.201	8.433

-.-

Algunos índices económicos de la Capital Federal y Buenos Aires.

Población: Según datos estadísticos suministrados últimamente por la Repartición oficial respectiva, se calcula para la Capital Federal una población de 2.600.000 habitantes. En cuanto a la Provincia de Buenos Aires, se

gún censo practicado en 1938 ascendía su población a 3.552.000 habitantes.

Industria: La estadística industrial practicada en 1939 informa que en la Capital Federal trabajaron 16.153 establecimientos industriales, lo que viene a representar el 30% del total de las fábricas nacionales. En cuanto a Buenos Aires, funcionaba una cantidad ligeramente mayor que en la Capital Federal, o sea 16.415 establecimientos. Respecto al valor de los productos elaborados, informa el Censo: para la Capital Federal, fué estimado en 2.184.928.000 pesos y para Buenos Aires en 1.609.308.000. Entre las manufacturas que más se destacaron por su importancia figuran las sustancias alimenticias, las bebidas y el tabaco, las textiles, maquinarias y vehículos, metales y sus manufacturas, petróleo, carbón y sus derivados.etc.

Agricultura: Buenos Aires es la provincia argentina que tiene mayor producción de cereales y lino. Observemos esta situación en el siguiente cuadro:

Año agrícola	Producción de Buenos Aires.	Producción total de la Rca.	Porcentaje
1940/41	4.727.700 ton.	10.409.960 ton.	45.4%
1941/42	4.185.240 "	8.686.000 "	48.1%
1942/43	3.182.200 "	9.033.000 "	35.2"
1943/44	4.484.601 "	10.604.000 "	42.3"
1944/45	4.667.870 "	6.732.800 "	89.3"

Ganadería: Buenos Aires es también la primera, entre todas las provincias de la República, en materia de población ganadera. Cuenta con 42 millones de cabeza (entre vacunos, lanares, porcinos y caballares), según datos proporcionados por la dirección de Estadística del Minis-

terio de Agricultura de la Nación, cantidad que representa casi el 70% de la ganadería total de la República.

PROVINCIA DE SANTA FE.- Los índices principales de esta Provincia son los siguientes:

Población: En 1941 contaba con 1.775.000 habitantes

Industria: En 1939, según el censo de la Nación, funcionaron en Santa Fe 6.528 establecimientos fabriles, lo que representa del total el 12.1%. Predominaron entre las fábricas, las de sustancias alimenticias, las de bebidas y tabaco; maquinarias y vehículos, textiles, productos forestales, etc.

Agricultura: Santa Fe es otra fuente productora de importancia en materia de cereales y lino. Observemos en el cuadro siguiente las cifras respectivas:

Años agrícolas.	Producción de Santa Fe	Producción total de la Rca.	Porcentaje
1940/41	1.735.540 ton.	10.409.960 ton.	16.6%
1941/42	1.366.270 "	8.686.000 "	15.7"
1942/43	2.221.530 "	9.035.000 "	24.5"
1943/44	1.542.491 "	10.604.000 "	14.3"
1944/45	640.050 "	6.732.800 "	9.5"

Ganadería: Según datos del ministerio de Agricultura de la Nación, Santa Fe tenía en 1945 una población de 5.574.200 cabezas (entre vacuno y caballar)

PROVINCIAS DE LA MESOPOTAMIA. (Entre Ríos y Corrientes). Bajo este rubro examinaremos los índices económicos de estas dos Provincias Argentinas.

Población: La de Entre Ríos asciende a 827.346

habitantes en 1942 y la de Corrientes a 616.555 habitantes en 1941.

Industria. En 1939, según el Censo Industrial, funcionaron en las dos provincias 2.182 establecimientos, lo que viene a representar, con respecto al total, el 4.0%

Agricultura: La producción agrícola (cosecha fina) de Corrientes no aparece discriminada en los datos estadísticos del Ministerio de Agricultura. No ocurre lo mismo respecto a la de Entre Ríos; razón por la cual, ofrecemos solamente las cifras correspondientes a esta última:

Años agrícolas	Producción de Entre Ríos	Producción total de la R.	Porcentaje
1940/41	373.730 ton.	10.409.960 ton.	3.6%
1941/42	617.600 "	8.686.000 "	7.1%
1942/43	718.410 "	9.033.000 "	7.9%
1943/44	786.824 "	10.604.000 "	7.4%
1944/45	262.960 "	6.732.800 "	3.9%

Ganadería: Según cálculos practicados por el Ministerio de Agricultura, la población ganadera de Entre Ríos y Corrientes ascendía el año pasado, a 6.303.800 y 5.679.100 cabezas, respectivamente, predominando entre los mismos vacunos, lanares y caballares.

TERRITORIOS DEL CHACO Y FORMOSA.— Sabido es que estos dos Territorios se hallan extendidos en gran parte sobre el río Paraguay. Examinemos sus índices respectivos:

Población. La del Chaco, ascendía a 360.000 habitantes, en 1940 y la de Formosa a...

Varios, juntamente. El Chaco posiblemente sea el Territorio más progresista del litoral norte. En él se des-

tacan dos fuentes principales de la riqueza nacional, que son: 1) el cultivo intensivo del algodón y la materia prima textil para la manufactura; y 2) la fabricación del extracto de quebracho (tanino). La cosecha algodonera, en el período 1939/40, sumó a 219.200 toneladas, según datos de la Asociación de Fomento de los Territorios de Formosa y Chaco. En cuanto a la producción del tanino, fué estimada en 1943 en 56.501 toneladas, correspondiendo a Formosa 19.506 toneladas.

Respecto al valor de las materias primas empleadas en el Chaco, la mencionada Asociación de Fomento calculó en \$ 43.483.000 para 1940; en cuanto al valor de los productos elaborados, fué estimado en \$62.058.000.

ALTO PARANA.- Sabido es que el Territorio de Misiones se halla concentrado en el ángulo formado por los Rios Paraná y Uruguay. Su economía actual está definida por la producción en gran escala de la yerba mate. Mediante esta elaboración se abastece el país, hogadamente. Sin embargo, se continúa importando la yerba-mate brasileña y la paraguaya; más ello ocurre, como sabemos, por la necesidad de producir cierto tipo de yerba que reclama especialmente el consumidor argentino.

El total de la cosecha misionera, durante el quinquenio 1940/44, está reflejado en el siguiente cuadro conforme a datos proporcionados por el Mercado consignatario de Yerba-Mate canchada:

Años	Cantidad
1940	68.689.566 ks.
1941	72.120.923 "
1942	81.574.743 "
1943	79.955.777 "
1944	83.847.690 "

.-.

URUGUAY.— Extendido a lo largo del Rio de la Plata, frente a Buenos Aires y Entre Rios, se halla situado otro país interesante, el Uruguay, que forma parte también del sistema del Plata. Como es notorio, el Uruguay viene desarrollando su economía con método y éxito indiscutible, gracias a sus laboriosos habitantes, a las leyes previsoras que se hallan en vigor, y a su destacada posición geográfica, sobre el Estuario.

La economía uruguaya ha recibido también, como las demás del continente, a raíz de la última gran guerra, un impulso extraordinario, especialmente en lo que respecta a los productos agropecuarios. Examinemos este hecho en el siguiente cuadro estadístico:

Clasificaciones	1940	1941	1942	1943	1944
	(Cantidades expresadas en ton.)				
Frigorífico, madero y saladero	138.645	147.804	106.311	159.152	121.966
Barraca y curtiembre	61.505	52.775	26.004	64.042	73.657
Agricultura y derivados	130.481	90.432	46.915	50.361	81.157
Industrias extractivas	11.795	215.222	1443658	1442503	1706413

No menos interesante es el desarrollo de la producción agrícola uruguaya durante el período de inter-guerra. Observemos igualmente las respectivas cifras:

Cosecha	Trigo	Lino	Avena (en tonela.)	Cebada	Maíz	Girasol
1940/41	192.141	55.145	19.064	16.225	127.284	33.034
1941/42	308.940	84.950	51.629	12.806	118.629	32.123
1942/43	339.321	46.469	30.829	8.769	38.478	7.851
1943/44	300.631	98.977	73.028	14.687	243.478	37.648
1944/45	166.566	108.293	33.600	7.904	237.231	40.368

Finalmente, a modo de síntesis ilustrativo, examinemos los guarismos del comercio exterior uruguayo, correspondientes al quinquenio 1940/44:

Años	Importaciones (Cantidades expresadas en miles de U\$S)	Exportaciones	Saldos
1940	54.934	66.428	+ 11.494
1941	63.135	70.846	+ 7.711
1942	63.662	57.775	- 5.887
1943	63.807	100.022	+ 36.215
1944	72.446	97.559	+ 25.113

.-.

REPUBLICA DEL PARAGUAY.- El río Paraguay define a la República hermana. Tiene para ella una importancia extraordinaria, desde que por él realiza en gran parte la comunicación y tráfico internacionales. Puede decirse por eso, que el río regula casi todo el desenvolvimiento económico, social y político del país.

El río Paraguay divide a dicha República en dos regiones distintas e importantes. La una, recibe el nombre de región oriental, y la otra, occidental, o Chaco, por antonomasia, encontrándose en la primera casi todas las ciudades y poblaciones de significación; así como la mayor parte de la riqueza nacional consistente en produc

tos agrícolas, forestales y ganaderos. En la segunda región se halla concentrado el caudal más considerable de la población ganadera, desde que el Chaco es una vasta pradera de insuperables condiciones para el pastoreo. En esta región también está, y a lo largo del río epónimo, la conocida industria del quebracho o tanino del Paraguay cuya producción y venta en el mercado internacional revisten caracteres tan destacados, casi tanto como en la Argentina, con la que, como sabemos, detenta el Paraguay el monopolio mundial del tanino.

Lo mismo que en otros países del continente, en el Paraguay se ha registrado también, durante el desarrollo de la contienda mundial última, un movimiento económico inusitado, sobre todo en la industria extractiva y de alimentación.

Examinemos ese movimiento a través de los siguientes rubros de la exportación paraguaya:

Años	Tanino	Maderas	Yerba-mate	Carnes conserv
1940	32.061.832 k.	27.419.367 ks.	10.339.637 ks.	9.078.971
1941	37.270.211 "	35.530.175 "	9.098.628 "	15.434.456
1942	41.002.262 "	46.670.unids.	7.340.647 "	14.642.372
1943	44.642.591 "	160.000 ton.	6.335.184 "	15.708.021
1944	27.272.701 "	154.000 "	4.093.516 "	14.495.724

Es igualmente interesante la exportación de dos productos tradicionales del Paraguay:

Años	Algodón	Tabaco
1940	4.107.361 ks.	4.107.361 k.
1941	5.054.384 "	5.054.384 "
1942	5.995.226 "	5.995.226 "
1943	5.901.899 "	2.503.198 "
1944	6.801.631 "	2.511.536 "

Otra variante de las tabulaciones estadísticas del Paraguay es la que se transcribe a continuación:

Exportaciones en \$ oro sellado			
Años	Forestales	Animales	Agrícolas
1941	4.619.000	6.735.000	2.923.000
1942	5.088.000	7.022.000	3.769.000
1943	6.014.000	9.009.000	4.676.000
1944	7.336.000	10.583.000	5.473.000
1945	12.839.000	18.521.000	9.578.000

En cuanto a las Importaciones realizadas por el Paraguay ilustrará el siguiente cuadro:

Años	Volumen físico
1941	108.392. tons.
1942	91.080 "
1943	121.826 "
1944	90.327 "
1945	112.307 "

-.-

MATO GROSSO.- Al norte del Paraguay se extiende el dilatado territorio de este Estado brasilero, cuya comunicación fluvial con el exterior, inclusive con la Capital fluminense, se efectúa por medio del Rio Paraguay. Otra vía de comunicación de este Estado, es la ferroviaria y aérea.

Dentro del cuadro económico del Brasil, se destaca Mato Grosso por su densa población ganadera, su producción forestal, la extractiva y la minería. Ya es proverbial que este Estado sea fuerte productor de yerba-mate; gran parte de la exportación del Ilex, se desti

na a la República Argentina. Mato Grosso es también conocido por su producción de diamante, el valioso mineral, cuya explotación ha cobrado últimamente gran incremento.

La población de Mato Grosso está calculada en 325.000 habitantes.

Tiene sobre el río Paraguay 7 puertos de cabotaje, por los que recibe y despacha sus mercaderías de importación y exportación.

--

ORIENTE BOLIVIANO.— Al norte del Chaco paraguayo, lindando con el Brasil, se extiende hacia el oeste una extensa zona tropical conocida con el nombre de Oriente boliviano. En ella se cría y multiplica con éxito el ganado criollo, y se intenta algún que otro mestizaje. Tambien es apta para la agricultura cuyo progreso, empero, es harto precario debido a los elementos aún primitivos que emplea el agricultor nativo.

El comercio de Bolivia con el Brasil se realiza por medio de Puerto Esperanza, preferentemente, ya que éste es el punto terminal del F.C. de Sao Paulo; asimismo el sitio de despeque de los aviones de transporte de Bolivia y Brasil.

En cuanto a la navegación del río Paraguay por esa parte, ella es casi nula no obstante el propósito en contrario demostrado por Bolivia. Hay que convenir que, para la navegación pueda ser factible en dicha zona, Bolivia deberá realizar previamente costosas obras de acceso a la ribera. Análogo problema tiene en el Chaco paraguayo. Para poder llegar al Río, Bolivia necesitará construir un camino que esté empalmado con el sistema troncal del altiplano.

La navegación del río Paraguay por la República del altiplano está prevista en el tratado de paz del Chaco firmado en 1935 en Buenos Aires. El artículo 7º estipula: "La República del Paraguay garantiza el más amplio libre tránsito por su territorio, y especialmente por la zona de Puerto Casado, de las mercaderías que lleguen del exterior con destino a Bolivia, y de los productos - que salgan de Bolivia para ser embarcadas al exterior por dicha zona de Puerto Casado; con derecho para Bolivia de instalar sus agencias aduaneras y construir depósitos y - almacenes en la zona de dicho puerto".

A pesar de ser amplias estas liberalidades Bolivia hasta el presente no ha hecho uso de las mismas.

-.-

LITORAL MARITIMO (BRASIL) .- Como se sabe, extiéndese sobre esta costa 6 Estados brasileños, que son: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Sao Paulo, Distrito Federal y Rio de Janeiro. La población total de estos Estados está calculada en 7.119.000 habitantes.

"El Brasil no es ya únicamente una nación agrícola, escribe el economista Hennessey (norteamericano). El Brasil, agrega, es ahora una nación industrial y agrícola a la vez". "Hoy día es un destacado ejemplo moderno de expansión industrial en gran escala en la América Latina".

Hay que convenir que el Brasil, lo mismo que otros países del hemisferio, ha realizado positivos progresos en materia industrial con motivo de la última gue

rra mundial. De este progreso nos habla otro economista norteamericano: "El valor total de la producción industrial del Brasil, se elevó de alrededor de 700 millones de cruzeiros en 1907, a más de 3 mil millones en 1920, y una cantidad mayor de 25 mil millones en 1940. Según una estimación reciente, esta valuación total aumento a más de 31 mil millones de cruzeiros durante 1943".

Como es de suponer, el auge económico del país también repercutió sobre la producción agrícola, las industrias extractivas (algodón, yerba mate, caucho, café, maderas, etc.) la producción ganadera, la manufactura de metal (hierro y acero, etc.)

Estudiaremos ahora, rápidamente, los índices económicos principales de los seis Estados de referencia.

Sao Paulo es sin duda el centro mayor de la potencialidad económica del Brasil. Entre todos los Estados, es el más floreciente y progresista. Así, por ejemplo, en materia fabril, Sao Paulo figura con el 37.7% del total de fábricas que funcionaron en 1942. En cuanto al valor de las materias primas consumidas, fué estimado en 5 mil millones de cruzeiros. En lo que hace a la extracción de algodón en ramas, su valor representa las tres cuartas partes del total de la producción nacional. Respecto al café, fuente muy destacada de la riqueza brasilera, tiene a este Estado como su principal zona. Lo mismo ocurre con la caña de azúcar, la manufactura de artículos de caucho, la fabricación de productos químicos y farmacéuticos, la del papel, etc.

22

Siguen en importancia, inmediatamente, el Distrito Federal y Rio de Janeiro. Sus respectivas poblaciones son: 1.585.000 y 2.162.000 habitantes. En materia industrial, el primero de los nombrados concurre con el 12.7% (10.267) de fábricas, en tanto que el segundo, con el 5.2% solamente. Cabe consignar que cerca del 95% de la producción de metal y sus manufacturas se halla concentrado en los dos estados de referencia, en Sao Paulo, Minas Gerais y Rio Grande do Sul. Tanto el Distrito Federal como Rio de Janeiro son igualmente centros importantes de la producción del café, la caña de azúcar, el vino, la fabricación de papel, etc.

Mencionaremos seguidamente a Rio Grande do Sul, otro progresista Estado brasileiro. Su población actual asciende a 3.265.000 habitantes. Su principal riqueza radica en la ganadería y la elaboración de los productos derivados de aquélla. Se calcula que casi la mitad de la población ganadera del país (alrededor de 90 millones) se alimenta en las espléndidas praderas rio-grandenses. En materia industrial, Rio Grande concurre con el 9.4% del total de fábricas del país en 1942 (o sea 7.575 establecimientos), habiendo consumido materias primas por valor de 1.111.452.000 cruzeiros. Finalmente, es productor muy destacado de vino, papel, etc.

Examinemos por último los Estados de Paraná y Santa Catarina.

Población: Cada uno de ellos: 1.090.000 y 1.061.000 respectivamente. En la economía brasileña los dos se caracterizan por su vasta producción maderera, especialmente pino. Dice a este respecto Hennessey: "El Estado de Paraná cuenta con cerca de 130 millones de árboles de pi-

no ya madurados, y Santa Catarina tiene 60 millones. En el sur del Brasil, los bosques de pino cubren una zona de más de 9.000.000 hectáreas de extensión". La industria maderera tiene en ambos Estados un desarrollo considerable habiendo recibido un impulso aún mayor con motivo de la última guerra mundial. En la estadística industrial contribuyeron Santa Catarina y Paraná con el 4.2% y 3.4%, respectivamente. También se destacaron en 1942 por su producción vitivinícola (Santa Catarina ocupa el 2º lugar), por la elaboración de la yerba-mate, del café, etc.

--

#### c) MOVIMIENTO PORTUARIO REGISTRADO EN LA ZONA PROYECTADA

Para los propósitos de nuestro estudio consideramos igualmente importante el examen y cotejo de las cifras correspondientes al movimiento de embarcaciones y mercaderías que se registraron en los países comprendidos dentro de la zona proyectada. Veamos el caso de:

##### Argentina.

Años	Nº total de embarcaciones(1)	Tonelaje total de registro neto
1938	52.522	28.064.348
1939	54.851	28.851.375
1940	50.187	28.018.139
1941	107.251	24.422.418
1942	52.647	14.835.416

(1) de ultramar y cabotaje exterior e interior.

Observemos ahora, en el siguiente cuadro, el movimiento total de mercaderías que se ha registrado durante el quinquenio 1938/42:

Años	Comercio ex- terior	Comercio in- terior	Totales
1938	19.094.812 t.	17.815.715 tn.	36.910.527 tn.
1939	20.731.636 "	15.702.469 "	34.435.105 "
1940	15.416.125 "	15.304.660 "	30.720.785 "
1941	11.367.360 "	15.581.206 "	26.948.566 "
1942	8.770.026 "	16.508.110 "	25.268.136 "

La Dirección general de Puertos, comentando en su Memoria de 1942 el movimiento habido de mercaderías, expresó que "en conjunto, en los puertos de ultramar alcanzó el 78.04% del respectivo total de los puertos de la República. El de Buenos Aires, movió un tonelaje mayor que el correspondiente al conjunto de los demás puertos de ultramar, o sea 33.30%. Le sigue en importancia el puerto de la Plata, con el 6.07%".

En cuanto al número de puertos que tiene la Argentina, se cuenta 25 de ultramar y 55 fluviales de cabotaje.

--

### Brasil

A pesar de los tiempos de guerra, los transportes marítimos en los puertos brasileños se desarrollaron igualmente en forma halagüeña.

De ello nos hablan las siguientes cifras:

Años	ENTRADAS		SALIDAS	
	Nº	Ton. de registro 1000 tn.	Nº	Ton. de registro. 1000 tn
1939	33.347	46.633	33.290	46.506
1940	34.710	36.671	34.709	36.644
1941	33.810	29.283	33.769	29.340
1942	29.543	19.529	29.497	19.441

Respecto al volumen de las Importaciones y exportaciones brasileñas, ilustra el siguiente cuadro:

Cantidades en 1000 toneladas

Estados	Importación			Exportación		
	1940	1941	1942	1940	1941	1942
R. de Janeiro	42.4	27.5	12.6	58.0	75.1	73.4
Dist. Fed.	1061.0	1137.4	1155.4	398.0	448.3	404.8
Sao Paulo	590.3	595.0	523.7	264.3	300.4	340.3
Paraná	72.5	78.0	65.2	117.8	141.0	122.7
S. Catarina	72.1	84.7	63.9	297.7	411.0	509.0
Rio Grande	348.9	378.4	342.1	673.7	537.2	516.5

El siguiente cuadro nos demostrará la importancia de los puertos de Rio de Janeiro y Santos, con relación a los demás del Brasil:

	Rio de Janeiro				Santos				Ptos. de Rio de Janeiro y Sto. % tot.	
	Entrada		Salida		Entrada		Salida		Nº	Ton. %
	Nº	Ton.	Nº	Ton.	Nº	Ton.	Nº	Ton.		
1939	4132	10.904	4140	10.952	3520	10.561	3517	10568	22.9	48.0
1940	3898	7.911	3894	7.907	4069	7.504	4072	7531	22.9	42.0
1941	3780	6.287	3789	6.230	3705	5.251	3696	5252	22.1	39.4
1942	3205	4.118	3191	4.091	2978	2.947	298	2951	20.9	36.2

Respecto al número de puertos del Brasil, cabe informar que existen a lo largo del litoral atlántico desde Rio Grande hasta la Capital fluminense, 40 puertos destacándose entre ellos el de Santos y Rio de Janeiro por su moderno y numeroso utilaje portuario.

Uruguay

El movimiento portuario en este país ha sido igualmente intenso. Comprobemos este aserto en el siguiente cuadro:

## Navegación exterior e interior (en toneladas)

	Entrada			Salida		
	Vapores	Veleros	Buques	Vapores	Veleros	Buques
1938	11.229.414	986.981	12.216.827	11.261.194	987.018	12.248
1939	10.751.616	997.728	11.749.874	10.789.626	999.121	11.7887
1940	7.188.771	847.576	8.029.347	7.176.366	840.130	8.0161
1941	4.849.309	950.468	5.799.777	4.821.763	946.824	5.768.
1942	3.478.623	960.804	4.433.927	3.500.783	963.653	4.4644

Del balance naviero registrado en el puerto de Montevideo, el más importante del país, nos habla el siguiente cuadro:

Navegación exterior: entrada de buques:

1938	10.633.934 tons.	878.914 tons.	11.512.848 ton.
1939	10.168.155 "	902.042 "	11.070.197 "
Enero a Junio (1940)	3.957.797 "	372.924 "	4.330.721 "

El Uruguay tiene 3 puertos marítimos y 23 fluviales.

--

Paraguay:

El movimiento naviero en este país se refleja en el siguiente cuadro:

Años	Buques Nº	Nacionales Tons.	Buques Nº	Extranjeros tons.
1940	5328	69.000	669	186.000
1941	4359	97.000	766	250.000
1942	4209	67.000	579	197.000
1943	3768	67.000	524	106.000
1944	3191	68.000	492	92.000

Respecto al tonelaje de la importación y exportación, hablan de ellas las siguientes cifras:

Años	Importación	Exportación
1941	108.392	195.502
1942	91.080	219.778
1943	121.826	262.355
1944	90.327	248.813
1945	112.307	389.802

El Paraguay posee 36 puertos que están situados sobre el río que lleva su mismo nombre y sobre el Paraná.

--

### Bolivia

No ha sido posible obtener dato alguno sobre el movimiento portuario en la zona norte del río Paraguay. De ello nos ocuparemos en otro capítulo.

--

## d) LEGISLACION COMPARADA

Examinemos aquí, brevemente, las leyes de cabotaje y las respectivas reglamentaciones que están en vigencia en los países de referencia.

Tomemos para el caso el grupo Argentina, Pa-  
raguay y Uruguay. Comparadas las leyes de estos tres países, fácil es comprobar que existe gran similitud entre todas ellas, siendo sus principales caracterís-  
ticas:

1 - Principio monopolítico en favor del pabellón nacional con excepción de lo que se llegare a - acordar por vía de reciprocidad a los países vecinos y ribereños. Veamos el caso en los respectivos arti-  
culados:

De la Argentina, el artículo 3º de la nueva Reglamentación de la Ley 106.606, dice lo siguiente: "Los barcos de bandera extranjera en aguas de jurisdicción nacional, sólo pueden ejercer navegación y comercio internacional con las únicas excepciones del artículo siguiente: Exceptúanse de las limitaciones del artículo anterior los barcos dedicados al cabotaje fronterizo, de acuerdo con los tratados, conve-  
nios o acuerdos internacionales".

Del Paraguay, el artículo 22 de la Reglamentación de la Ley 22, expresa lo que sigue: "A los buques de bandera de las naciones limítrofes se concederán los mismos tratamientos y franquicias que a - los buques nacionales de cabotaje, siempre que dichas naciones concedan a los buques paraguayos, a título de reciprocidad, los mismos tratamientos y franquicias - que a sus propios buques".

Del Uruguay, el artículo 6° de la Ley respectiva, dice: "La concesión a buques de bandera extranjera de las franquicias que se otorgan por la presente ley a la marina de cabotaje nacional, sólo podrá realizarse mediante la celebración de tratados de reciprocidad con las naciones ribereñas que aspiren a ese beneficio para sus buques".

2 - Facilidades portuarias y aduaneras en favor de los buques nacionales.

Como es obvio, todas las facilidades tienden a "reducir el mínimun posible las formalidades aduaneras y portuarias, de tal suerte que los buques nacionales no se encuentren en inferioridad de condiciones respecto de los buques extranjeros". Siendo muchos los casos previstos en las leyes respectivas, mencionaremos solamente los más característicos:

de Argentina: "Art. 29 - Los barcos argentinos de cabotaje no pagarán derechos de entrada, faros, balizas y sanidad cuando proceden de puertos nacionales o de países limítrofes".

"Art. 30 - Los barcos de cabotaje, con privilegio de paquete postal, no están sujetos al pago de derechos de anclaje, permanencia y muelle en los puertos del Estado".

"Art. 46 - Los barcos argentinos de cabotaje fronterizo, no pagarán emolumentos consulares de ninguna clase por la visación de los documentos - que deben presentarse en la aduana de destino, en la dirección nacional de Salud Pública y asistencia social o en la prefectura general marítima".

del Paraguay: Art. 4° - Autorízase al P.E. a exonerar de los derechos de sellado y de los registros de entrada y salida así como a simplificar los requisitos y formalidades aduaneras y a reducir los derechos de anclase, a los buques de cabotaje que conduzcan las cargas en bodega marchamadas y admitan a bordo empleados aduaneros encargados del contralor de las operaciones.

"Art. 5° - Las cargas de removido quedan igualmente exoneradas de los derechos de eslingaje y de visada, toda vez que no utilicen muelles o guinches del Estado y las guías de embarco y desembarco no llenarán más requisitos que el de la marca, número y - paso de cada bulto".

de Uruguay: Art. 4° - Los buques destinados al cabotaje quedan exonerados de los derechos de - puertos, faros y sellado siempre que las operaciones - se efectúen entre puertos orientales. Las cargas de removido quedan igualmente exoneradas de los derechos de eslingaje y de ciradas, siempre que no utilicen guinches del Estado. El P.E. simplificará los procedimientos aduaneros con relación al cabotaje".

En los anales diplomáticos del Paraguay y Uruguay existe un Convenio que para el propósito que estamos anunciando, reviste particular interés. El Convenio firmado en Montevideo el 31 de Octubre de 1918, dice así en su artículo 1°: "Las Altas partes contratantes conceden a los buques que realicen en los ríos y - puertos de su jurisdicción, el comercio de cabotaje, con sujeción a las leyes y reglamentos respectivos, las mismas franquicias y facilidades aduaneras, de puertos, faros, muelles e impuestos que por esas leyes y reglamentos se acuerden a los buques de su respectiva bandera nacional".

Otro antecedente no menos interesante es una determinación del Paraguay, por la cual acuerda a los barcos de bandera argentina, sin pedir reciprocidad, amplias facilidades para que puedan realizar operaciones de cabotaje en los ríos de jurisdicción paraguaya. Tal liberalidad ha sido consagrada en 1943 por el tratado de comercio argentino-paraguayo, que expresa lo siguiente: "Las Altas partes contratantes se acuerdan recíprocamente la más plena libertad de tránsito terrestre, fluvial y por sus puertos marítimos o de acceso marítimo, para el transporte de pasajeros y mercaderías, libre de cualquier impuesto, recargos o restricciones".

Brasil. Contrastando con las leyes que acabamos de examinar, la de este país presenta pocas perspectivas para la reciprocidad en cuanto a la navegación y comercio de cabotaje entre los países del sistema propuesto. La reglamentación pertinente consagra principios netamente monopolíticos, a objeto de favorecer al pabellón nacional y la excepción que élla estipula resulta muy precaria. Sin embargo, pese a esta circunstancia, somos de parecer que, de realizarse el plan propuesto, el Brasil no escatimará ningún esfuerzo para allanar los inconvenientes de orden legal que pudiera presentarse, pues ya sabemos que dicho país ha demostrado siempre, en todo momento, particular comprensión y acendrado sentimiento de hermandad americana.

Examinemos los tres artículos pertinentes de la Ley respectiva:

"Art. 180. La navegación mercante nacional, para los efectos de este Reglamento, está clasificada del siguiente modo:

a) de Alto bordo: es la que se realiza entre puertos del Brasil y los extranjeros:

b) de Gran cabotaje: la que se efectúa entre puertos de los Estados del Brasil, pudiendo la navegación extenderse a los puertos del Rio de la Plata y de las Guayanas;

c) de Pequeño cabotaje: la que se desarrolla entre puertos de los Estados del Brasil, no pudiendo a lejarse las embarcaciones más de 20 millas de la costa y no debiendo hacer escalas en puertos cuya distancia exceda de 250 millas:

d) de Alto mar: la que se realiza, para fines especiales, fuera de la visibilidad de la costa;

e) interior: la que se efectúa en lagos y ríos de uno y más estados:

f) de Puertos: la que se realiza en el interior de las Bahías, Ensenadas, etc. y en estrechos, rios y lagos, nunca excedentes de los límites previamente es tablecidos, Parágrafos I:

1º - La navegación referida en los puntos a), b), c) y d) está exclusivamente reservada a los navíos, y

2º - La navegación interior abarcando más de una Nación, y la marítima que se realiza entre los puer tos del litoral brasileño y los del Rio de la Plata y las Guayanas, no excediendo de 250 millas la distancia navegada, quedan equiparadas a la navegación del punto c)

Art. 181. Los límites de los puertos marítimos e interiores, para los efectos de la ejecución de - lo referido en el punto f), serán establecidos por las Capitanías y sometidos a la aprobación de la Dirección Marítima Militar.

Art. 182 - Las embarcaciones extranjeras y las remolcadas por unidades nacionales, tienen prohibición de realizar el comercio de cabotaje so pena de contrabando, siéndoles permitido entre tanto:

a) Tener entrada libre en un puerto y salir dentro del plazo reglamentario: o arribar para desembarcar náufragos o enfermos, quedando en este caso exentos de impuestos o tasas que recauda la Capitanía;

b) entrar en un puerto, seguir para otro con la misma carga, en todo o en parte, despachada para consumo y reeportación;

c) Transportar de uno para otros puertos del Brasil, pasajeros de cualquier clase y procedencia y sus equipajes, animales, volúmenes clasificados como encomiendas, de peso no superior a 5 kilos y valores amonedados;

d) recibir, en uno o más puertos nacionales mercaderías destinadas para la exportación directa para fuera del Brasil;

e) llevar socorro, con autorización del Gobierno, de un puerto a otro del país, en los casos de hambre, peste u otra cualquiera calamidad;

f) transportar cualesquiera cargas de un puerto a otro del Brasil, en los casos de guerra externa, comoción intestina y en los de perjuicios causados a la navegación y al comercio marítimo nacional por bloqueos de fuerzas extranjeras desde que el Gobierno lo creyera así conveniente;

g) cargar o descargar mercaderías u objetos pertenecientes a la administración pública;

h) navegar en los ríos y aguas interiores, según los términos de los tratados existentes.

### e) ANTECEDENTES DIPLOMATICOS DEL TEMA

Como ya dijéramos con anterioridad, lo que estamos proponiendo reconoce un cúmulo muy expresivo de antecedentes diplomáticos, los cuales desde tiempo ha, están clamando por la realización de la vieja aspiración americana: cual es, el establecimiento de una estrecha intercomunicación entre las Repúblicas hermanas.

De ese cúmulo de antecedentes escogeremos tan sólo una parte mínima, en honor a la brevedad. Examinemos el período comprendido entre 1935 y 1945;

1) CONFERENCIA COMERCIAL PANAMERICANA DE BUENOS AIRES (1935). Fué reunida por mandato de la 7a. Conferencia Panamericana de Montevideo. Se aprobaron en ella dos importantes recomendaciones atinentes al tema que nos hemos propuesto desarrollar. Por la primera, se sugiere a los Gobiernos participantes para que celebren "acuerdos o convenios con los respectivos países limítrofes para mejorar la utilización de los ríos navegables que separen o bañen costa de dos o más Estados por medio de la realización de estudios y trabajos" de carácter técnico. Por la segunda, se recomienda a los países que "celebren convenios bi o multilaterales" con el propósito de que las naciones americanas se concedan a los buques afectados al servicio panamericano "el máximo de facilidades administrativas y de ventajas en materia de derechos de puerto y otras tasas o impuestos que afectan a la navegación, a fin de equiparar estos barcos a los de cabotaje nacional".

2) CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CONSOLIDACION DE LA PAZ DE BUENOS AIRES (1936). Fueron ratificados

en esta Conferencia las dos Recomendaciones mencionadas en el párrafo anterior. Luego la Conferencia, a modo de refirmación de los principios de cooperación internacional y de liberalismo económico, resolvió recomendar a los países signatarios "a no crear trabas o gravámenes nacionales, estatales o municipales, legales o administrativas, con propósitos impositivos, proteccionistas o consulares, sobre comunicaciones marítimas o fluviales", con el fin "de no entorpecer el transporte de personas y mercaderías y fomentar el intercambio comercial panamericano".

3) 8a. CONFERENCIA PANAMERICANA DE LIMA (1938). En esta Asamblea vuelven los países americanos a considerar los tópicos de referencia. En uno de los instrumentos firmados se expresa: "Recomendar a los Gobiernos miembros de la Unión Panamericana que cooperen el desarrollo de las comunicaciones marítimas a fin de obtener servicios de transporte marítimo adecuados entre los Estados americanos".

4) REUNION DE CANCELLERES EN PANAMA (1939). La intensa preocupación americana por los problemas - del transporte y la comunicación se patentiza de nuevo en esta reunión, que fué la primera en celebrarse en 1939 en cumplimiento de lo resuelto por la 8a. Conferencia de Lima. Saturado el ambiente internacional por los graves ruidos del conflicto internacional en cierne, - los países americanos más que nunca sintieron la imperiosa necesidad de realizar algún acto de cooperación y solidaridad en beneficio de todos. Fruto de esta honda preocupación ha sido el siguiente Acuerdo:

"Recomendar a los Gobiernos...b) promover

acuerdos bilaterales o multilaterales destinados a organizar y mantener entre los países del continente líneas regulares y conectadas de navegación para facilitar de ese modo el tráfico directo de pasajeros y carga, contemplando condiciones especiales para los agentes - viajeros y muestrarios comerciales. d) Estudiar la posibilidad, de acuerdo con su legislación, de reducir al mínimo posible las exigencias de orden portuario, sanitario y otras similares que se apliquen al tráfico de mercaderías entre las Repúblicas".

5) CONFERENCIA REGIONAL DE LOS PAISES DEL PLATA (1941). Considerada desde el punto de vista de este trabajo, la Conferencia más importante de todas las que se celebraron hasta el presente es, a no dudar, la mencionada. Convocada originariamente por dos países mediterráneos, el Paraguay y Bolivia, que acababan de salir de una larga y cruenta guerra internacional pronto fué auspiciada por las demás Repúblicas vecinas, convirtiéndose así la Conferencia en una reunión internacional de amplias proyecciones. En efecto, en ella fué tratado no solamente los problemas económicos planteados por los dos países mediterráneos, sino también aquellos que eran de incumbencia del resto de los países del Plata. De ello hablan elocuentemente las siguientes cuestiones adoptadas: 1) creación de un sistema de reciprocidad de tratamiento aplicable a los buques de los países ribereños; 2) adopción de tarifas diferenciales en materia de transporte terrestre, fluvial y aéreo, cuyos beneficios alcanzaron al Paraguay y Bolivia; 3) fundación de comisiones técnicas mixtas para estudiar el sistema hidrográfico del Plata; 4) planteo y adopción de

una unión regional aduanera entre los 5 Estados participantes.

Siendo las dos primeras Resoluciones de interés muy especial para el propósito que nos hemos planteado, transcribiremos a continuación dichas Resoluciones:

#### Sobre los buques de los países ribereños

Artículo 1º - Recomendar a los gobiernos de los Estados signatarios que en los puertos del sistema hidrográfico del río de la Plata habilitados para el comercio exterior, se acuerden mutuamente para los buques mercantes de sus respectivas banderas dedicados al tráfico comercial cabos adentro, idéntico tratamiento en lo que respecta a franquicias, privilegios, tasas, impuestos, reglamentos y demás formalidades y exigencias, que las previstas en sus leyes y decretos nacionales para los buques de sus propias banderas.

Artículo 2º - Queda entendido que la recomendación del artículo anterior no se refiere al cabotaje nacional.

#### Sobre las tarifas diferenciales.

Artículo 1º - Las altas partes contratantes, en cuanto lo permitan sus leyes y reglamentos, acordarán rebajas aplicables a las tarifas que rijan para sus diferentes medios de transporte, con respecto a las cargas destinadas a o procedentes de Paraguay o Bolivia

Artículo 2º - Las rebajas para los productos regionales exclusivas de los países citados serán de tal modo que, en lo posible les permita llegar a los centros de consumo en condiciones ventajosas.

6) REUNION DE CANCELLERES. La tercera fué celebrada en Río de Janeiro en 1942. La reunión tuvo, como se sabe, extraordinaria significación en el continente, por el estado de guerra en que se encontraba uno de los miembros de la Unión Panamericana. En la Conferencia fueron adoptadas numerosas disposiciones de todo orden. Mas para el propósito que nos hemos señalado, mencionaremos tan solo el IV instrumento referente a la "Movilización de medios de transporte" en América. El artículo 1º dice así:

"Recomendar a los Gobiernos de las repúblicas americanas: a) Que adopten de inmediato, en cuanto sea posible, las medidas adecuadas para ampliar y mejorar todos los sistemas de comunicaciones que interesen a la defensa continental y al desarrollo del comercio entre los países americanos...". En el inciso 1) se expresa el deseo de que los gobiernos movilicen " de la manera más completa y eficaz todos los barcos con que pueda contarse en el hemisferio occidental dando preferencia al transporte de artículos estratégicos y básicos esenciales para la defensa del continente y para el mantenimiento del bienestar económico de las Repúblicas Americanas.

7) CONFERENCIA INTERAMERICANA SOBRE PROBLEMAS DE LA GUERRA Y LA PAZ. Finalmente queda por mencionar lo resuelto por esta Conferencia que se realizara en México en 1945. En ella fué aprobada una Resolución de particular interés cuyo artículo 1º expresa así: "Recomendar a los gobiernos de las Repúblicas Americanas, que, teniendo en cuenta los justos intereses de transportadores, productores y consumidores, fomenten, estimulen

y coordinen el uso más eficiente de sus facilidades de transporte, a fin de satisfacer sin discriminación las necesidades económicas de las repúblicas americanas al menor costo posible, compatible con un servicio seguro y adecuado". El artículo 2º agrega: "Que las repúblicas americanas consideren punto esencial para sus economías el fomento y desarrollo de sus marinas mercantes y el establecimiento de sistemas adecuados de transporte para cada país".

Esta Resolución expresa además la recomendación de que fueran reducidas "las restricciones sobre el transporte y especialmente de los derechos, tasas y arbitrios que dificultan el transporte interamericano".

Hasta aquí nuestras referencias a los antecedentes que presentan los Anales de las Conferencias Panamericanas, respecto a la vieja aspiración continental en pro del establecimiento de un servicio regular de transportes y comunicaciones entre los países de América. Como es obvio, los comentarios huelgan.

## CAPITULO II

### 1. BASES DEL PROYECTO

Concebido en líneas generales, presentamos a continuación el proyecto que estamos sustentando. Demás está expresar que, para considerar el tema, se convocará a las partes interesadas a una Conferencia internacional la cual deberá echar las bases de la cooperación que propugnamos en este trabajo. Omitimos ex profeso de mencionar a instituciones, disposiciones y ciertos detalles de reglamentación, a fin de que todo ello fuera resuelto por la Conferencia internacional, o una posterior que se convocaría al efecto.

El aludido proyecto es como sigue:

"1 - Se crea un organismo interestatal de transporte fluvial y costero de alto bordo, integrado por los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Esta enumeración es meramente enunciativa pudiendo adherir al organismo cualquier otro país del continente.

"2 - La institución tendrá por objeto organizar un servicio regular de transporte fluvial y marítimo entre los países adherentes. El transporte será de carga, preferentemente, debiendo ser subsidiario el servicio de pasajeros. Quedan excluidos los servicios de puerto y playa, las operaciones de remolque, lanchaje, etc.

"3 - El organismo estará regido por un Consejo Central de Administración compuesto por representantes legales ampliamente autorizados por los países participantes. Podrán aquellos ejercer sus funciones durante 4 años pudiendo ser reelectos.

El Consejo central designará, por mayoría de votos, a uno de sus miembros para que, con el cargo de Administrador general, pudiera actuar con funciones ejecutivas. El cargo de referencia será rotativo, debiendo renovarse cada dos años.

El Consejo central estará asistido por:

- a) una Junta Consultiva,
- b) una Junta de Estudios técnicos
- c) una junta de Prefecturas,
- d) una Junta de expertos contables (1).

"4 - La designación del personal técnico y administrativo, así como el embarcado, deberá ser convenida por las partes en un convenio por separado.

"5 - Representado por acciones, el capital será integrado por todos los Gobiernos adherentes en proporción a la importancia de su comercio exterior y el movimiento portuario de época normal. El capital suscrito y realizado deberá consistir:

- a) en planteles flotantes y fijos totalmente equipados y en perfectas condiciones para la explotación, y
- b) en valores realizables: divisas, títulos, créditos, etc.

La responsabilidad de los adherentes será limitada hasta el monto de los respectivos aportes.

Las acciones deberán ser nominativas, individuales, intransferibles y de igual valor.

"6 - El organismo interestatal de referencia establecerá sus líneas en los ríos de la Plata, Paraná,

Paraguay, Alto Paraná, Uruguay y en las costas atlánticas desde el Plata hasta la Capital fluminense.

"7 - Las funciones específicas del Administrador general serán las siguientes, entre otras que podrán convenirse oportunamente:

- a) Tomar a su cargo directo la parte económico-financiera,
- b) Someter a la aprobación del Consejo Central de Administración las tarifas generales a regirse en las distintas líneas, tratando de que en la confección de aquéllas prime, sobre toda otra consideración, el propósito de lograr la normalización del mercado de los fletes fluviales y marítimos costeros.
- c) Mediante el sistema de licitaciones, adquirir muebles, útiles, materiales, artículos de consumo, motores, repuestos, vehículos y elementos de trabajo en general para la explotación y renovación;
- d) Contratar el alquiler de locales y suscribir convenios al respecto cuando las actividades e importancia del servicio así lo exigieran.
- e) Por conveniencias de bien común para las partes, podrá realizar acuerdos relativos a tarifas, fletes e itinerarios con empresas similares, sujetos a la aprobación del Consejo central de Administración.
- f) Preparar y elevar a la aprobación de éste, el presupuesto anual de gastos y cálculos de recursos. El presupuesto incluirá: GASTOS: 1) gastos de administración, explotación y conservación; 2) reservas para fondos de seguros de embarcaciones, de carga y

d) al pago de los servicios de títulos que se emitan para la ampliación del plantel originario.

"11 - La distribución del superavit de explotación, luego de satisfechos los rubros indicados precedentemente, se destinará por su orden: 1) a remunerar al capital empleado por las partes proporcionalmente a sus respectivos aportes; 2) a crear fondos especiales de reservas para hacer frente a posibles déficit de futuros ejercicios; 3) a formar un fondo de estímulo para el personal administrativo y embarcado.

"12 - Los países adherentes efectuarán el control que crean conveniente en la marcha de la institución por intermedio de sus respectivos representantes destacados en el seno del Consejo Central de Administración.

Las decisiones que habrá de tomar éste, deberán ser siempre por mayoría de votos.

"13. La situación jurídica emergente de las leyes de cabotaje en vigencia actualmente en los países participantes, será motigo de un convenio especial diferente del presente "status", de suerte que el organismo creado pueda resultar como un esfuerzo más en favor de los intereses superiores de los Estados adherentes.

"14. Las partes deberán instituir, ya en este instrumento, ya en otro distinto, la clase de justicia o tribunales especiales para la materia civil y penal que habrán de entender en los asuntos propios de esta Cooperación.

La policía de los ríos y las costas marítimas será confiada a cada Estado adherente en la parte

de su respectiva jurisdicción".

-----

(1) La Junta Consultiva estará compuesta: 1) por funcionarios especiales de cada país en materia naviera, fluvial y marítima; 2) por representantes de los intereses particulares cuya designación corresponderá a los gobiernos participantes.

La Junta de Estudios Técnicos estará formada por jurisconsultos, economistas y marinos. Esta Junta deberá abocarse al estudio y solución de las cuestiones de orden jurídico, económico y marítimo-fluvial que habrán de presentarse al organismo.

Esta Junta deberá estudiar además, entre otras cuestiones:

1) el modo "de mejorar las condiciones de navegación de los ríos del sistema hidrográfico del Plata" y su posible conexión con el sistema del Amazonas. (Recomendación de la Conferencia Regional de los países del Plata);

2) el modo mas racional posible para explotar las riquezas del suelo y subsuelo que encierran - las regiones mas improductivas y despobladas de las zonas de influencia de este proyecto. Considerar igualmente la posibilidad de una "mayor industrialización de aquellas materias primas que presentan características y favorables y permanentes" (Recomendación de la Conferencia de Cancilleres de Río de Janeiro).

3) "Promover el sistema de iniciativa privada en la producción que ha caracterizado el desarro-

llo económico de las repúblicas americanas; adoptar medidas apropiadas para asegurar el estímulo a la iniciativa privada y para allanar en lo posible los obstáculos que retarden o estorben el desarrollo económico". (Uno de los principios de la Carta Económica de las Américas sancionadas en Méjico).Etc.

Finalmente, la Junta de Prefecturas y de Expertos contables, estarán integradas por funcionarios delegados de los países adherentes que serán designados en proporciones iguales. Deberán atender preferentemente todos los asuntos emergentes de sus respectivas especialidades.

El tiempo que deberán permanecer en las funciones estos representantes y delegados, será establecido por separado en un acuerdo especial arreglado por las partes.

- oOo -



### CAPITULO III

#### 1. POSIBLES VENTAJAS EMERGENTES DEL SISTEMA PROPUESTO.

De llevarse a cabo el sistema propuesto, muchas serían las ventajas que se obtendrían. Por ejemplo: 1) se posibilitaría el efectivo establecimiento de la unión aduanera o económica entre las cinco Repúblicas participantes y entre las que podrían adherir luego el sistema; 2) lo proyectado serviría para abaratar el flete marítimo, pero especialmente el fluvial, cuyo costo casi siempre se halla estático debido a la ausencia en el mercado de una competencia más activa; 3) se favorecería sobre manera a muchas regiones mediterráneas que se hallan actualmente muy poco desarrolladas; 4) se acrecentaría aún más la vinculación existente entre las 5 o más Repúblicas intervinientes.

Examinemos cada uno de los puntos de referencia.

##### a) Unión aduanera o económica.

Mucho antes de sobrevenir la emancipación política de América latina, ya se hablaba de esta gran idea; o la unión o confederación de varios países, o la unión aduanera o económica. Pese a las múltiples vicisitudes y los trances difíciles porque han debido pasar, o siguen pasando, los países integrantes de esta parte del hemisferio no han cesado en su noble intento. El gran propósito está en pie y se halla presente en el pensamiento de sus gobernantes y estadistas.

Hay que reconocer, empero que la -

10

cristalización del propósito es harto difícil. Para llegar a ella se requiere, en nuestro concepto, el desarrollo de una proficua labor de carácter espiritual y material al mismo tiempo. No basta seguramente la exposición doctrinaria ni las razones espirituales fundadas en antecedentes de raza, idioma, religión, etc. Es preciso, además, ensayar algún mecanismo experimental por medio del cual los pueblos puedan examinar de cerca la ventaja o desventaja del mismo. El proyecto esbozado aquí, tiene la pretensión de ser uno de tales mecanismos.

Un eminente canciller argentino estudiando este problema en 1935 expresó lo siguiente: "Habrá sin duda que realizar acuerdos comerciales sobre determinados artículos, como experiencia de tratados posteriores de navegación y de comercio, y es indudable que si aspiramos a uniones aduaneras, se reclame una orientación que debe ser seguida por etapas, para fundar relaciones mas estrechas, poniéndonos en condiciones de apreciar sus consecuencias y efectos".

Como los anales de la Cancillería argentina ofrecen algunos antecedentes de gran interés respecto a este propósito, examinaremos a continuación los siguientes actos oficiales:

Brasil-Argentina. En fecha 6 de octubre de 1940 fué firmado en Itamaraty un Convenio denominando "Sobre excedentes de producción " en cuyo preámbulo se lee el siguiente sugestivo concepto: "...con el propósito de establecer en forma progresiva un regimen de intercambio libre entre los dos países, evitando no obstante los trastornos que puedan ocurrir en la producción existente o en las recaudaciones fiscales; y de acuerdo con la decla-

ración sobre el cambio de excedentes de determinados productos, hecha en La Habana el 31 de julio de 1940.."

En el artículo 1º de este Convenio, se recomienda a los países signatarios, "para que se inicie dentro del más breve plazo posible, la producción de artículos que no son actualmente fabricados en ninguno de ellos, mediante la garantía de que el comercio de esos artículos no podrá, en el plazo de 10 años, ser grabado con derechos aduaneros creados con propósitos proteccionistas ni afectado por disposiciones de orden interno o externo que disminuyan en un país las importaciones provenientes del otro..."

Argentina-Uruguay. En fecha 14 de diciembre de 1940 se registra otro acto diplomático tendiente a lograr una política de estrecha colaboración económico entre estos dos países vecinos y amigos. El acuerdo, firmado en la Barra de San Juan, expresa: "Los ministros de Relaciones Exteriores de ambos gobiernos, convencidos de la conveniencia de que se estudie la posibilidad y ventaja que ofrecería el establecimiento de una unión aduanera entre los dos países, resuelven recomendar también su estudio a esta comisión mixta". (Se refiere a la que estaba preparando el proyecto de tratado de comercio argentino-uruguayo, cuya firma no se ha efectuado aún).

Brasil-Argentina. El 24 de noviembre de 1941 firman de nuevo estos países un Tratado que tiende a "promover un régimen de libre intercambio comercial". En el preámbulo del documento se destaca un concepto de gran significación; que se celebra el Tratado "...con el propósito de llegar a establecer en -

forma progresiva un régimen de intercambio libre que - permita llegar a una unión aduanera, entre la Argentina y los Estados Unidos del Brasil, abierta a la adhesión de los países limítrofes..."

Las partes contratantes, en el artículo 1º, "se comprometen a promover, estimular y facilitar la instalación, en sus respectivos países, de actividades industriales y agropecuarias todavía no existentes en cualquiera de ellos;" para lo cual las partes se - acuerdan tratamientos especiales que son enumerados expresamente.

En el artículo 2º se reproduce uno de - los propósitos básicos del Convenio firmado en 1940, diciendo:"Con referencia a los productos producidos en uno de los dos países o que en uno de ellos tengan actualmente poca importancia económica, las altas partes contratantes se comprometen a no aplicar, durante un plazo de 10 años, contados desde la fecha de la entrada en vigor de este tratado, derechos de importación para el consumo con carácter proteccionista sino, por el contrario a concederles favores especiales de países limítrofes no extensivos a otros concurrentes".

Conferencia Regional de Montevideo. Como dijimos en otra parte, realizóse esta conferencia en - 1941, participando de la misma los siguientes países del sistema Platense; Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. La asamblea de referencia constituyó una muestra elocuente del espíritu de amplia colaboración que existía a la sazón entre los mencionados países. De las varias cuestiones planteadas y discutidas, destacaremos solamente el problema que nos incumbe en este

trabajo, o sea el que se refiere a la unión aduanera y/o económica. Todos los participantes, menos el Brasil, formularon sendos proyectos respecto a dicha preocupación, resultando todos ellos de particular interés, tanto desde el punto de vista doctrinario, como desde el práctico. Demás está decir, que en la ocasión se puso de manifiesto, nuevamente, la gran aspiración unionista que alentaban los países participantes.

La Resolución que al respecto fué dictada dice así:

"Que los intereses de los Estados participantes en la Conferencia Regional de los países del Plata, pueden conciliarse en forma beneficiosa para todos ellos dentro de una organización económica común; que es indispensable disponer de mercados permanentes de gran capacidad de consumo, para que el desarrollo y la racionalización de las industrias agrarias y manufactureras reposen sobre bases estables capaces de permitir la producción en gran escala y en condiciones económicas; que un mercado permanente de gran capacidad de consumo puede ser logrado si se suman los mercados de los países participantes en la Conferencia y teniendo en cuenta que la unión aduanera es el medio mas adecuado para alcanzar ese propósito, la Conferencia resuelve:

Artículo 1° - Recomendar a los países participantes que estudien la posibilidad de concluir una unión aduanera regional.

Artículo 2° - Declarar que es propósito de los países participantes el estudiar la posibilidad de concertar iguales acuerdos con los demás países limítrofes".

Concordante con esta importante Resolución ha sido la serie de instrumentos aprobados, y cuya enumeración es como sigue: 1) Convenio sobre tarifas diferenciales de transporte terrestre, fluvial y aéreo; 2) Resolución sobre reciprocidad de tratamiento para los buques de los países ribereños; 3) Resolución sobre comercio de fronteras; 4) Resolución sobre aranceles consulares; 5) Convenio sobre la creación de una Oficina regional de informaciones y estudios económicos, etc.

Paraguay-Argentina. Sin duda, el acto internacional de mayor transcendencia, en este orden de cosas, es el Tratado de comercio argentino-paraguayo que lleva fecha 17 de noviembre de 1943. El titular de la Cancillería argentina, al destacar en el acto de la rúbrica de estilo, la gran importancia que tiene el instrumento de referencia, expresó el siguiente significativo concepto: "Ampliar los límites de nuestros territorios económicos (argentinos y paraguayos), dentro de un clima de franca y leal cooperación mutua y con las demás naciones limítrofes y americanas, no puede sino reportar ingentes beneficios al pueblo de nuestras dos naciones".

En el preámbulo del Tratado expresan los dos Presidentes de los países signatarios el deseo de "extender a las relaciones económicas los vínculos que unen a los dos países en todos los órdenes de su vida nacional"; para agregar enseguida este otro concepto estando "animados del propósito de llegar a una Unión aduanera argentino-paraguaya, que ya ha sido establecido en el convenio firmado en Asunción el 8 de julio de 1916, y reiterado en la Conferencia Regional de los paí-

ses del Plata..."

El artículo 1º del Tratado dispone la constitución de una Comisión Mixta "que tendrá a su cargo determinar la forma adecuada en que se podrán ampliar los términos del presente tratado hasta llegar al régimen de Unión aduanera total". En el artículo 2º se expresa que, "mientras se llega al régimen contemplado en el artículo anterior", entrará a regular el intercambio un régimen provisorio basado en el uso de dos planillas - anexas; una para la importación y otra, para la exportación.

El Tratado lleva ya tres años de vigencia. Resultará sin duda muy interesante el examen de las cifras del intercambio entre ambos países, para poder estimar la bondad o nó del regimen estipulado, y lo que es más, la practicabilidad del magno propósito de la unidad aduanera. Se ignora aún el resultado de las conclusiones del estudio a que habrá llegado seguramente la mencionada Comisión Mixta.

----

La política comercial argentina ha promovido otras gestiones no menos interesantes ante los - gobiernos de Chile y Bolivia, todas tendientes a lograr, al sur de este hemisferio, una política de estrecha cooperación económica. Sin embargo, el resultado práctico todavía es precario, no así, en el orden espiritual y doctrinario, en cuyo campo la Argentina viene realizando una fecunda labor americanista.

----

b) EL MERCADO DE LOS FLETES FLUVIALES  
Y MARITIMOS.

Como es de pública notoriedad, en el Estuario del Plata (o sea, en la Argentina y Uruguay), se han reanudado los servicios marítimos de ultramar cuyas líneas terminales se encuentran por lo general en Inglaterra y Estados Unidos. La Argentina por su parte, con su flota importante y destacada flota mercante, está prestando igualmente señalado servicio al comercio internacional, pero especialmente al interamericano.

Las tarifas que exhiben las compañías de ultramar son todavía oficiales, a pesar de la disolución del "pool" naviero que existió hasta hace poco por razones bélicas. De este modo, los negocios de fletamento, tan arraigados en el concepto de la empresa privada en Europa y Estados Unidos, se encuentran actualmente en situación muy poco promisoria. Un índice de ello, es el flete impuesto que traen los armadores y que presentan a aquél con un recargo de más del triple del valor de ante-guerra.

En cuanto a Argentina, Brasil, Uruguay, etc. el problema no guarda con el precedente mucha diferencia. En efecto, la fijación de los fletes también corre a cargo de los Gobiernos. Sin embargo, conviene advertir el siguiente hecho: En tanto que en los tres países de referencia, la flota mercante es propiedad del Estado, en Inglaterra y Estados Unidos son las empresas o compañías propiedad privada.

La fijación de la tarifa en la Argentina, reconoce un antecedente interesante, como se sabe. El caso

es como sigue: El Gobierno Nacional observó en 1943, que la prestación del servicio marítimo estaba desvirtuado la alta finalidad propuesta por la marina mercante al estar sirviendo, dice un Decreto, "a los tráficos que rinden mayores ganancias", en detrimento de "la prosperidad y engrandecimiento del país" -hecho que ciertamente conspiraba" contra los propósitos de colaboración internacional", que se habría propuesto realizar- el Gobierno nacional resolvió declarar: 1) "servicio de utilidad pública el transporte de mercaderías por buques de bandera nacional"; 2) encomendar al ministerio de Marina el contralor del servicio marítimo, con la atribución de fijar "el monto máximo de los fletes"; y - 3) crear una comisión Asesora de Coordinación del tráfico marítimo dependiente del mencionado ministerio.

Hay que destacar, finalmente, para referirnos al tema tratado, que se halla excluido de este mecanismo oficial todo cuando se relacione con la navegación fluvial y el cabotaje menor.

-----

Ante todo, refirámonos brevemente al modo como se obtiene en estos países del Plata la homologación de las tarifas fluviales.

Según las leyes respectivas de Argentina, Paraguay y Uruguay, el trámite es el siguiente: los interesados (armadores y empresas particulares) deben entregar a las Oficinas autorizadas, para su estudio y aprobación, las planillas tarifarias. En la Argentina, como es sabido, se hace esta diligencia ante la Prefectura General Marítima. Una vez obtenida la correspondiente

homologación, los interesados deberán entregar sus planillas a la prensa local para la publicación de práctica.

Este sistema, no hay duda, es el más correcto y lógico, dado que sus efectos deben actuar en un régimen de libre concurrencia, como es el que impera en los países mencionados. En efecto, gracias a ello, los usuarios se encuentran amparados técnicamente, al menos, por la Ley. En cuanto a los armadores, grandes y chicos, están colocados ante las disposiciones legales en un pie de igualdad teórica. Efectivamente, a poco de examinarse la situación dominante en el sistema del Plata, se descubre el siguiente hecho particular: que actúa en él cada vez menor número de armadores y compañías particulares; además, la lucha de competencia -tan saludable en todo mercado bien regulado- allí se manifiesta débilmente, para no decir que ella está ausente.

Por eso estamos por la siguiente afirmativa: que en los grandes ríos platenses se está produciendo un hecho económico muy conocido, o sea: el que resulta del proceso de eliminación del mercado de las empresas de mayor costo por las que siguen el límite de los costes decrecientes. Vale decir, que estaríamos frente a las llamadas empresas únicas que aplican gracias a sus dimensiones máximas, tarifas propias en grave detrimento del libre juego del mercado, y lo que es más, en perjuicio de aquellos empresarios de escasa dimensión, los cuales confiados en sus tarifas homologadas en un pie de igualdad con los grandes, se han lanzado al mercado ofreciendo -también sus servicios.

Diremos algo más. Es posible que no estemos aún en presencia de un caso concreto de destrucción de -

riquezas. En efecto, para que ello ocurra, es preciso que exista algún monopolio, sea cual fuere su tipo: ya el natural, ya el legal. En el sistema del Plata por - ahora no se observa ninguno de los tipos aludidos, al menos así lo creemos, por más de que "las empresas únicas en apariencia -expresa Barone en sus Principios - pueden parecerse a los monopolios". Por otra parte, dice el mismo economista, "las empresas únicas siempre temen la concurrencia potencial de otras empresas similares que podrían organizarse".

Más la tendencia absorbente y eliminatoria de las empresas únicas ofrece siempre, cualquiera sea el escenario en que logran actuar, el grave inconveniente de trabar los intereses colectivos mejor organizados. De ahí que resulte necesario, en nuestro concepto, acudir sin demora al mercado para restablecer el desequilibrio producido en el vasto escenario del sistema del Plata.

La profundización de los ríos es otro punto importante que dice relación con las cuestiones que estamos examinando.

Como se sabe, es de antiguo este interés que suelen tener los países del sistema del Plata por el - incremento del tráfico marítimo y fluvial en sus respectivas jurisdicciones. Uno de los efectos más visibles de ese interés, es el ingente sacrificio que se viene realizando en la Argentina, Uruguay y Paraguay, para mantener una regular y uniforme profundidad de los ríos, puertos, radas y pasos difíciles.

Responde a este mismo objetivo el hecho destacado de la frecuente concertación de arreglos conven-

cionales entre los países del sistema platense. Mencionemos, a título informativo, los acuerdos mas recientes: Por ejemplo, la resolución dictada en 1935 por la Conferencia Comercial Panamericana, por la cual se reclama la unidad de esfuerzo entre los países signatarios para remover los obstáculos propios de las vías navegables. También es digna de mención la Resolución sancionada en 1941 por la Conferencia Regional de los países del Plata, por la que se propicia la creación de "comisiones técnicas mixtas encargadas de estudiar las posibilidades de mejorar las condiciones de navegación de los ríos del sistema hidrográfico del Plata". Por fin, mencionemos el acuerdo bilateral firmado en 1941 entre la Argentina y el Paraguay, por el cual se estipula varias disposiciones respecto a dragado y balizamiento del río Paraguay. Este acuerdo se halla al presente en plena ejecución.

Además de este aspecto tan importante del tráfico, existe otro, que se refiere al costo medio del transporte fluvial, cuyos factores guardan, como se sabe, estrecha relación con la profundidad media de los ríos navegables. En efecto, cuanto más calado denuncia el canal, informa el principio, tanto más económico resulta el flete. Para explicar el aserto, examinemos rápidamente las conclusiones de un estudio técnico practicado recientemente por un experto argentino. Según esos cálculos, el costo del viaje redondo Londres-Buenos Aires, con calado que oscilan entre 21 a 29 piés, cuesta de \$ 0.004 a 0.007 por ton-kmo. En cambio, en el río -Paraná, debido a su escasa y desigual profundidad media, el flete resulta por eso muy superior al estimado para el mar. Según dichos cálculos, el flete llegaría a cos-

tar alrededor de \$ 0.015, por ton-kmo. cosa que ciertamente constituye una exorbitancia, y esto, sin contar con los rubros extraordinarios que los armadores adicionan en sus cuentas, en concepto de trasbordo, lancha, etc. por causa de las estías periódicas a que suele hallarse expuesta la navegación del Paraná, Paraguay y Alto Paraná.

En resumen: del somero examen de las cuestiones aquí planteadas y estudiadas se habrá colegido sin dificultad, que las mismas se hallan entrelazadas de tal modo, que sus respectivas incidencias pueden hallarse reflejadas indistintamente en las diversas economías de los países pertenecientes al sistema del Plata. Por estas razones es que consideremos obvia la actuación coordinada y lo que es más, cooperatista de los mencionados países, en procura de la solución orgánica de los problemas apuntados. De lo contrario, cualquier medida adoptada unilateralmente por cualquiera de las partes, tendrá -en nuestro concepto- soluciones peligrosas, y acaso contraproducentes, para los demás intereses comprometidos.

-----

### c) LAS REGIONES DESPOBLADAS E IMPRODUCTIVAS.

El progreso material y espiritual de un pueblo parten por lo general de los puertos marítimos y fluviales. Su desarrollo sigue el proceso de las ondas herztianas. Buenos Aires, Montevideo, Rosario, etc. sobre el sistema del Plata; Río de Janeiro, Sao Paulo, Porto Alegre, etc. en el litoral atlántico, son puntos centrales de los cuales, en forma de ondas, parten los beneficios del progreso, e internándose en sus respectivos "hiterland" llegan con el tiempo a formar zonas de influencia propias.

He aquí por qué, a lo largo del sistema del Plata, v.gr.el progreso es más intenso que en otras zonas geográficas, siendo aún más exacto este fenómeno en la jurisdicción argentina y uruguaya desde que el mar está facilitando a ésta el tráfico internacional necesario y la afluencia de inmigrantes que procedende todas las latitudes.

En cambio, si nos pusiéramos a examinar la trayectoria seguida por el sistema del Plata rumbo al norte, a través del largo curso del Paraguay hasta llegar al Brasil (Mato Grosso) y Bolivia, la que denominaríamos parte mediterránea del sistema, encontraríamos, pese a tan magnífico caudal de agua, que los beneficios del progreso han llegado a la misma en impulsos sumamente débiles, apenas perceptibles en muchos casos. Tal fenómeno se atribuye, según autorizadas opiniones, a la razón de la distancia que separa el mar de las regiones aludidas. Dentro de ese marco se encuentra el Paraguay, cuyo desarrollo económico todavía es

muy precario no obstante los esfuerzos que viene realizando. Está Mato Grosso, que es uno de los más extensos y ricos territorios del Brasil. Está, finalmente, la región llamada Oriente boliviano, cuya despoblación e improductividad es considerable.

Como es dable suponer, los países de referencia están compenetrados del disfavor geográfico en que se encuentran dichas regiones. Por esta razón, vienen realizando, en favor de las mismas, una discreta política de fomento. Muchas y meritorias obras de gobierno se han podido llevar a cabo en dichas regiones. Con todo, el adelanto material y cultural, se viene practicando en las mismas con marcada lentitud. Esta circunstancia hace pensar tal vez, en la conveniencia de que se llegue de una vez a la fraterna política de cooperación internacional, cuya institución por suerte es una realidad de América, desde que la misma reconoce una serie de antecedentes muy expresivos.

Veamos, si nó, algunos de ellos, los más ilustrativos y más recientes. En primer lugar cabe citar, lo resuelto en 1941 por la Conferencia Regional de los países del Plata, en favor de los países mediterráneos, de los cuales justamente estamos hablando. Por el convenio respectivo se resolvió conceder al Paraguay y Bolivia ventajas comerciales exclusivas en los tratados regionales o simplemente bilaterales, que firmaran con ellos el Uruguay, Argentina y Brasil. También es muy significativo lo dispuesto por la 3a. reunión de consulta de ministros de Relaciones Exteriores celebrada en Río de Janeiro en 1942. Se recomienda en el respectivo acuerdo, "que las Repúblicas americanas estudien

a la mayor brevedad, la posibilidad de celebrar una convención multilateral mediante la cual se comprometan a no reclamar, en virtud de la cláusula de la nación mas favorecida, las franquicias y facilidades que cada una de ellas acuerden o hayan acordado al comercio de los países mediterraneos de América para eliminar o aminorar las desventajas propias de la posición geográfica de estos países".

Otra disposición americana digna de ser destacada por sus alcances y alto significado, es la que se dictó bajo la "Declaración de México", la cual expresa: Art.15°. La colaboración económica es esencial a la prosperidad común de las naciones americanas. La miseria de cualquiera de sus pueblos, ya sea como pobreza, desnutrición o insalubridad, afecta a cada uno de ellos y por lo tanto a todos en conjunto". El art.16° agrega:"Los Estados americanos consideran necesaria la justa coordinación de todos los intereses para crear una economía de abundancia, en la cual se aprovechen los recursos naturales y el trabajo humano, con el fin de elevar las condiciones de vida de todos los pueblos del continente".

Somos de parecer que se impone, más que nunca, una acción cooperativa a fondo entre los países de configuración geográfica similar, tal como la que distingue a los países mencionados precedentemente, a objeto de que, por esta vía, pueda ser acelerado el progreso material y espiritual de las regiones de referencia.

-----

d) LA COOPERACION INTERNACIONAL COMO FUENTE DE SOLIDARIDAD.

Ante todo, deseamos dejar constancia de lo siguiente: que no estamos propiciando -para hacer uso de la feliz expresión de Lionel Robbins -una planificación económica independiente. Lejos de nuestro ánimo. La planificación, según el mismo economista, representa "una reducción de la división internacional del trabajo y un acrecentamiento de la inestabilidad económica". Nosotros proponemos todo lo contrario. Desearíamos que la vía de comunicación proyectada sirviera para regular la producción y el juego de la oferta y la demanda; que permitiera "una distribución mas provechosa de las superproducciones y de los déficits de producción; que suavizaran las "oscilaciones de los precios y atenuaran las crisis económicas". Vale decir, que las ventajas reportadas a los pueblos, por la división internacional del trabajo y el comercio exterior, se convirtieran de nuevo, como antes, en fuentes de verdadero trabajo y prosperidad para los pueblos.

El ideal debiera consistir otra vez en "conseguir por el intercambio todas las mercaderías que necesitamos, salvo aquellas que producimos en mejores condiciones". De ahí nuestro apoyo, leal y sincero, a toda política económica que enfocara "hacia la creación de condiciones que, por medio del crecimiento del comercio interior y exterior y de las inversiones" -como aconseja un instrumento internacional sancionado en México en 1945 -estipulara "en todas partes la obtención de altos niveles de ingresos reales, empleo y consumo, exentos de

fluctuaciones excesivas, a objeto de que todos pudieran ser alimentados, alojados y vestidos en forma adecuada, y disfrutaran de los servicios necesarios para la salubridad, educación y el bienestar".

Somos de parecer, que ha llegado el momento de exigir en América que la solidaridad entre los pueblos del continente" debe concretarse en hechos -como dijera una Resolución de la 3a. Reunión de Cancilleres- para convertirse en una realidad viviente, pues de mera concepción filosófica que era, agrega, ha pasado a ser, al mismo tiempo, una afirmación histórica, por obra de reiteradas reafirmaciones convencionales libremente formuladas". Estamos viendo que los pueblos reclaman ejecuciones tangibles capaces de resolver situaciones económicas y sociales que ciertamente desconocíamos en -otras épocas.

En suma, propugnamos la realización de una amplia política de cooperación tanto entre los países citados expresamente, cuanto entre los que mañana podrían adherir al proyecto. Pensamos que por este camino, mancomunándose los Estados participantes se lograría no solamente el incremento de las vinculaciones espirituales de tan fecunda repercusión, sino que se llegaría, posiblemente, a resultados positivos en el orden económico.

-----

## C O N C L U S I O N E S

El establecimiento de un sistema de comunicación y transporte del tipo diseñado aquí, traería en nuestro concepto, múltiples ventajas materiales e intelectuales, las cuales, concretamente, serían las siguientes:

1 - Se satisfaría una vieja aspiración que han tenido siempre los pueblos de América. En efecto, ha existido en todo tiempo -tal vez mucho antes de la era republicana- vivísimo deseo porque los pueblos se acercaran mas entre sí, se conocieran y fraternizaran mediante -vías de comunicación aparentes ~~de~~ rápidas. Una expresión inconfundible de este anhelo colectivo, es la serie de resoluciones dictadas, desde que el Continente se ha reunido en conferencias y congresos, para propiciar la construcción o institución de carreteras, líneas, de vapores, ferrocarriles, telégrafo y, en estos últimos tiempos, líneas de transporte aéreo, comunicaciones inalámbricas, etc.

2 - De este modo, se cumpliría, siquiera en parte, las numerosas recomendaciones votadas en diversas oportunidades por las Conferencias panamericanas.

3 - Otro viejo anhelo continental consiste en la aspiración de llegar un día a un grado razonable de aglutinamiento económico. Este movimiento también se ha hecho sentir en el seno de las Conferencias y Congresos americanos, al traducirse en sendos proyectos, ponencias y recomendaciones. Aparte de ésto, como se recordará, están los esfuerzos económicos de carácter regional

cuyo proceso histórico reviste igualmente particular interés para nuestro propósito. De tales esfuerzos existen algunos que son dignos de citarse por su importancia y proyecciones, como ser: la proyectada confederación de las repúblicas centroamericanas; la formación de una especie de "entente" económica entre las repúblicas de origen bolivariano; por fin, el proyecto que de tanto en tanto se menciona en el Río de La Plata, respecto a la reestructura del Virreynato en su aspecto económico.

Llevándose a cabo el proyecto propugnado aquí, los pueblos varían prácticamente funcionando un sistema de cooperación aparente, y además un medio práctico para ir sin esfuerzo, suavemente, hacia la unidad económica.

4 - Se infiere de lo que antecede, que las ventajas del proyecto, pronto tal vez, podría repercutir beneficiosamente sobre el tráfico internacional cuyo desarrollo ofrece actualmente tantas dificultades a los países comprendidos dentro del sistema propuesto. De este modo, también, pondríase en práctica en esta parte del hemisferio, un método sencillo y lógico para luchar en pró del restablecimiento del comercio internacional cuyos principios básicos se hallan tan profundamente perturbados desde las últimas grandes conflagraciones mundiales.

5 - Una ventaja inmediata que es doble también esperar, en cuanto el proyecto se refiere al tráfico internacional, es la que dice relación con el abaratamiento del costo del transporte fluvial y costero marítimo. A su vez, traería este hecho, como feliz consecuencia, el redescubrimiento de las fuentes principales y naturales

de los frutos y productos de origen regionalista. Volvería así a jugar, en estas zonas, una herrumbrada pieza de la división internacional del trabajo, cuya eliminación fuera decretada en tantas oportunidades por la economía autárquica aún imperante en todas las latitudes.

6 - De practicarse el referido proyecto, vale decir, al extenderse las líneas de vapores a las regiones mediterráneas despobladas e improductivas, se produciría a poco, sin mucho esfuerzo el fenómeno de una mayor producción, de una mayor consumo y de una mejor distribución de los frutos y productos genuinos de dichas zonas. Gracias a ello, las regiones retrazadas experimentarían mejoras notables en su estructura económica, política y social.

7 - Finalmente, de este nuevo estado de cosas, surgiría otro hecho promisorio, o sea: la formación y progreso de la empresa privada, cuya gravitación sobre la sociedad es tan saludable y recomendable, como es bien notorio. De este modo, cumpliríase también claros principios de la Carta Económica de las Américas, al expresar lo siguiente, en uno de sus puntos: "Promover el sistema de iniciativa privada en la producción, que ha caracterizado el desarrollo económico de las Repúblicas americanas; adoptar medidas apropiadas para asegurar el estímulo a la iniciativa privada y para allanar en lo posible los obstáculos que retarden o estorben el desarrollo económico".

El fomento de la iniciativa privada consecuencia lógica de la cooperación internacional se traduciría, al correr de los años, en un sensible mejoramiento en las condiciones de vida del individuo en cuya desgraciada si-

tuación actual ha reflexionado acertadamente—la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y de la Paz (1945), en la siguiente elocuente Declaración:

"Las condiciones de penuria, debilidad y falta de cultura, en que ha vivido parte de las poblaciones de los países latinoamericanos a cauda de factores negativos, deben ser vencidas o resueltas para la rehabilitación de la comunidad americana. Para obtener tal fin, es imprescindible la colaboración sincera y decidida de todos los países del Continente, principalmente de aquellos que han alcanzado elevados niveles de potencialidad económica y financiera".

-----

No se nos oculta que el organismo interestatal cuya creación propiciamos, puede presentar inconvenientes muy grandes para su realización. Descartemos ya, al menos por ahora, factores de posibles gravitación en el orden político institucional, cuya incidencia negativa ha sido siempre radical en las deliberaciones, inclusive doctrinarias, de los países americanos. Pensemos solamente en el aspecto material del proyecto. Cómo concebimos su realización? Propugnamos la cooperación internacional, la colaboración sincera y amplia entre todos los países del sistema del Plata, y entre aquellos que quisiesen adherir posteriormente al proyecto. Para el efecto, reclamamos desde luego la formación de un "statuts" de transporte naviero, fluvial y costero marítimo, para bien y conveniencia de todos y cada uno de ellos.

Ahora bien, bajo qué condiciones? El punto roza íntimamente con el aspecto financiero del proyecto. Al respecto, el artículo 5° de las Bases principales (Ver capítulo respectivo), expresa lo siguiente:

"Representado por acciones, el capital será integrado por todos los gobiernos adherentes en proporción a la importancia de su comercio exterior y el movimiento portuario de época normal. El capital suscrito y realizado deberá consistir:

a) en planteles flotantes y fijos totalmente equipados y en perfectas condiciones para la explotación, y

b) en valores realizables: divisas, títulos, créditos, etc. La responsabilidad de los adherentes será limitada hasta el monto de los respectivos aportes.

Las acciones deberán ser nominativas, individuales, intransferibles y de igual valor".

Una aclaración final, respecto a este artículo clave y otros puntos. Para arquitecturar el proyecto, hemos adoptado ex profeso los principios esenciales de la Ley nacional de Cooperativas, justamente porque no debe haber, en nuestro concepto dentro del espíritu de la Cooperación, el menor asomo de interés lucrativo. Otra modalidad, es la forma jurídica escogida para el proyecto: consideramos que debe adoptar el mismo la forma de servicio público internacional, habido en cuenta la concurrencia de varios Estados independientes y, además, la naturaleza especial de las funciones que tendría el proyectado organismo.

Hasta aquí, las aclaraciones y las síntesis o conclusiones:

Al presentar este trabajo, modesto en todos sus aspectos, nos guían dos propósitos fundamentales:

- 1º - Aportar algunas ideas concretas respecto al viejo pensamiento americano sobre unidades económicas generales o regionales; y
- 2º - Colaborar, de este modo, en la vasta obra en favor de paz y del progreso en que se están empeñados con tanto ahinco, organismos internacionales y hombres prominentes de todas las naciones del mundo.

-----

*Suscedor*

B I B L I O G R A F I A

- LA ESTRUCTURA ECONOMICA Y EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE LA ARGENTINA - por John. A.Hopkins. 1944.
- PRINCIPIOS DE ECONOMIA POLITICA - por Enrique Barone 1931.
- LA PLANIFICACION ECONOMICA Y EL ORDEN INTERNACIONAL -por Lionel Robbins. 1943.
- LIBRE NAVEGACION DE LOS RIOS - por Higinio Arbo. 1939.
- EL SISTEMA INTERNACIONAL AMERICANO - por L.M.Moreno Quintana. 1925.
- LA NUEVA ARGENTINA - por Alejandro E.Bunge 1940.
- DERECHO FLUVIAL INTERNACIONAL - por Juan C.Carlomagno. 1913.
- COLECCION DE TRATADOS DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY. Publicación oficial 1934.
- HACIA UNA COORDINACION DE LA ECONOMIA SUDAMERICANA -por J.Ríos Igual. 1941
- GEOGRAFIA ECONOMICA NACIONAL - por Lorenzo Dagnino Pastore. 1940.
- LA RECONSTRUCCION DEL COMERCIO MUNDIAL - por John B.Condliffe. 1942.
- VALOR ECONOMICO DE LOS PUERTOS ARGENTINOS - Por Ricardo M.Ortiz 1943.
- PROBLEMAS ECONOMICOS DE LA AMERICANA LATINA - por Seymour E.Harris 1945.
- LOS ESTADOS UNIDOS DE EUROPA - por Eduardo Herriot 1930.
- LA VIALIDAD Y LOS TRANSPORTES POR CAMINOS EN LA ARGENTINA. por T.Sánchez de Bustamante 1939.

- EL CABOTAJE NACIONAL - por J.F.Rieffolo Bessone. 1943.
- ECONOMIA DE LOS TRANSPORTES - por M.R.Bonavía. 1941.
- ORGANIZACION DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS. por A.A. Moirano 1944.
- POLITICA COMERCIAL INTERNACIONAL - por O.Paranagúa.1939.
- POSIBILIDADES DE BLOQUES ECONOMICOS EN AMERICANA LATINA - por Javier Márquez. 1944.
- LA TRANSICION DE LA ECONOMIA DE GUERRA A LA DE PAZ.Informe de la Delegación de las Depresiones Económicas. 1943.
- LA POLITICA ECONOMICA EXTERIOR DE ESTADOS UNIDOS -por John B.Condliffe. 1945.
- PANAMERICANA COMERCIAL de la Unión Panamericana-varios números.
- ENSAYO SOBRE LAS PEQUEÑAS NACIONES - por Frans Van Cauwela 1945.

----

PUBLICACIONES OFICIALES REVISTAS , FOLLETOS

Anuario del movimiento de los puertos de la República por la Dirección General de Navegación y Puertos.

Memoria anual del Banco Central de la República Argentina -varios números.

Diario de Sesiones de ambas Cámaras de la Argentina-varios números.

El comercio marítimo internacional -por José P.Reposino.1933.

El Trimestre Económico -varios números.

Conferencia Comercial Panamericana.Actas y Sesiones. 1935.

- Anuario del Comercio Exterior Argentino. Varios ejemplares.
- Reseña anual de la vida Argentina, por el Instituto de Política Económica. varios números.
- Memoria anual del Banco Central de Bolivia. varios números.
- Conferencia internacional de Consolidación de la Paz. Pub. oficial. 1936.
- Reunión de Cancilleres en Panamá. Pub. oficial. 1939.
- Octava Conferencia Panamericana. Pub. oficial. 1938.
- Tercera Reunión de Cancilleres. Publ. oficial. 1942.
- Conferencia Interamericana sobre problemas de la guerra y la Paz 1945.
- Boletín de la Comisión Asesora de Coordinación del tráfico marítimo de la Argentina.
- Memoria de Finanzas. Boletín oficial del Brasil. varios números.
- Boletín de la Asociación de Fomento de los Territorios del Chaco y Formosa. varios números.
- Boletín de la división de Estadística del Ministerio de Agricultura de la Argentina. Varios números.
- Censo Industrial de la Argentina. 1940.
- Boletín informativo del Ministerio de Agricultura - del Paraguay, varios números.
- Memoria anual del Banco del Paraguay. varios números.
- Boletín del Banco de la República del Uruguay. varios números.
- Memoria anual de la dirección General de Estadística del Paraguay. varios números.

