



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



Zonas francas, ensayo en torno a un problema de política económica

Giambruni, Oscar

1948

Cita APA: Giamburini, O. (1948). Zonas francas, ensayo en torno a un problema de política económica. 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

75124

ORIGINAL

Distinguido 162, F. 123.

INSTITUTO DE POLITICA
ECONOMICA

TRABAJO DE INVESTIGACION DE QUINTO AÑO

"ZONAS FRANCAS"

(ENSAYO EN TORNO A UN PROBLEMA DE POLITICA ECONOMICA)

POR

OSCAR AMADEO GIAMBRUNI

Registro n9816

-CURSO 1948-

Inedita.
6 ejemplares.

- P R O E M I O -

Particularmente atraído por los problemas de política económica decidí investigar los que plantean las zonas francas, estudiándoles desde las diferentes facetas, que por esencia de su naturaleza dicha institución aduanera puede provocar, tanto en su creación, instalación, explotación y mantenimiento como en otros aspectos de política internacional.-

Además de un trabajo material de integración, lle^{ve} esta investigación la retención de haber logrado en su forma, la sistematización más adecuada para exponer metodológicamente el todo y cada uno de los capítulos que lo componen.-

Con tal objetivo se detallan en su introducción, los diferentes conceptos imperantes en doctrina, para seguidamente puntualizar en la segunda parte, los compromisos argentinos contraídos en el orden mundial y continental, analizando diferenciadamente y en prelación cronológica los convenios multilaterales y bilaterales respectivamente.-

En la tercera parte, se examinan todas las propuestas de creación de zonas francas presentadas por las Autoridades Nacionales y/o los miembros del Poder Legislativo. Luego —cuarta parte— estudiando las posibilidades geoeconómicas de las diversas regiones argentinas se obtienen corolarios, que estando potencial y objetivamente dotados de los eficaces conocimientos alcanzados a esta altura del "ensayo", pueden llevarse en el momento oportuno de la concepción teórica a la efectivización inmediata.-

Asimismo y apoyando las conclusiones a que se arribara anteriormente se pasa revista en la quinta parte, a las zonas francas en el orden mundial; agregándose en ocho anexos, que integran la sexta parte, la exposición documental de los proyectos argentinos ya analizados en la tercera parte.

En síntesis puede decirse, que el presente trabajo es el fruto de una concienzuda búsqueda de todo lo escrito acerca del tema. No obstante, es conveniente dejar sentado que ningún trabajo integral ni de aspectos parciales se ha publicado, sobre la institución aduanera que nos ocupa. En cambio los hay parciales e inéditos, con caracteres de esfuerzos monográficos.-

Generalizando, lo que abunda es la referencia obligada, en los tratados de Política Económica, Política Comercial y Legislación Fiscal y Aduanera.--

O.A.G.

----- 000 -----

- ZONAS FRANCAS -

PRIMERA PARTE

INTRODUCCION

SUMARIO.-

Capítulo Único. Generalidades.-

A. Definición-Opiniones de Nitti-Russo-Paranaguá-Podestá Costa-L.M. Moreno Quintana y Diccionario.-B. Características.-C. Ventas y Objeciones.-D. Diferencias-a) Depósito Franco, b) Puerto Franco, c) Admisión Temporal, d) Drawbacks, e) Tráfico Fronterizo, f) Área de Comercio Libre y g) Unión Aduanera.-

75124

- Z O N A S F R A N C A S -

PRIMERA PARTE

I N T R O D U C C I O NCapítulo Unico: 1.- GENERALIDADES

A.-- Definición.- Pasando revista a las opiniones de los autores clásicos que se han referido en especial a este punto, llegamos a la conclusión de que entre ellas no existen diferencias sustanciales de criterio. En efecto, con su sola transcripción obtenemos el resultado predicho.

Opina Francisco Nitti (1): Es una parte de territorio considerada libre de todo efecto aduanero. En los límites de este territorio, circunscripto y vigilado por los agentes fiscales, es posible importar, exportar, elaborar y transformar mercancías sin pagar ningún derecho; pero estas mismas mercancías no pueden ser introducidas en el Estado como productos elaborados sin abonar los derechos, ni tampoco consumirse en la zona franca. De esta manera, la mercadería destinada a la exportación, y cuya materia prima ha sido introducida del extranjero, gozan de las mismas ventajas que tendrían en un país absolutamente libre-cambista.

Opina Alejandro Ruzzo (2): La zona franca es la que se encuentra anexa a un gran puerto situado en una ruta importante de navegación; debe constituir una extensión perfectamente delimitada y cerrada materialmente por un cerco o verja guardada por un cordón de vigilantes aduaneros; en ellas pueden desembarcarse productos procedentes del exterior; para ser objeto de transformaciones industriales o para ser vendidos.

Opina Paranaguá O. (3): Zona franca es un espacio delimitado de terreno puesto fuera del territorio aduanero con las mismas ventajas y sin los inconvenientes de los puertos francos.

Opina Podestá Costa (4): Zona franca es aquella que tienen los mismos caracteres que los puertos francos pero su extensión se reduce a un espacio de terreno que se delimita dentro de un puerto o ciudad.

(1) Finanzas. Pág. 586.-

(2) Finanzas. Pág. 336.-

(3) Política Comercial Internacional. Pág. 121.-

(4) Manual de Derecho Internacional Público. Pág. 234 par 192.-

//

//

Opina L.M. Moreno Quintana (1): Son más recomendables por su extensión que los depósitos aduaneros, puesto que, a las reducidas manipulaciones permitidas en estos, las zonas francas funcionan, a la vez, como depósito, mercado y núcleo industrial susceptibles de la libre y fácil conversión, transformación y perfeccionamiento de productos.

Reza el Diccionario: Se entiende por zona franca un espacio de litoral, por lo común parte de un puerto, donde pueden desembarcarse, permanecer más o menos tiempo, manipularse y transformarse libremente y reexportarse las mercaderías extranjeras, todo ello sin pagar derechos de aduanas, en tanto no se introduzcan en el interior del país.

B.- Características.- Con respecto a los caracteres especiales de las zonas francas podemos decir que son una atenuación al régimen proteccionista, tratando de evitar en la medida que sea posible los perjuicios que tal régimen ocasiona al comercio de exportación e importación. Tenemos para demostrarlo el ejemplo que nos legara el famoso apologista del proteccionismo Colbert, que al sólo efecto de atraer a los productos extranjeros y favorecer al mismo tiempo la navegación y el comercio de tránsito, declaró puerto franco a MARSELLA.

No obstante, debemos agregar que una de las características fundamentales, esenciales, de esta institución es la de que su recinto goza de extraterritorialidad aduanera y en él, pueden efectuarse operaciones de carácter comercial y por ende instalarse fábricas para elaborar y transformar productos.

C.- Ventajas y Objeciones.- Las ventajas que presentan las zonas francas podemos concretarlas de la siguiente manera:

- 1°) Provoan gran desarrollo industrial de determinadas regiones que por cualquier motivo geo-económico no han podido desenvolverse favorablemente.
- 2°) Son un correctivo del régimen proteccionista.
- 3°) Facilitan e incrementan:
 - a) La marina
 - b) La industria
 - c) El comercio

(1) Tomo 70. Letra Z. Col. 2da.
Diccionario; Tomo 1. Pág. 246.

//

//

4°) Descongestionan el tráfico de los grandes puertos.

Sin embargo, las zonas francas han sido criticadas con diferentes argumentaciones, las cuales pasamos a enumerar:

- 1°) Son el derrumbamiento del sistema proteccionista.-
- 2°) Causan daños porque no son sino un asilo de industrias extranjeras, que pueden perjudicar a las industrias locales y muy particularmente a las marginales y a las fomentadas por subsidios estatales.-
- 3°) Son innecesarias porque existen franquicias como las admisiones temporarias y depósitos francos.-

Con respecto a la primera objeción, es necesario destacar que tal derrumbamiento no existe, sino que tan sólo es una atenuación del proteccionismo, porque al introducirse hacia el interior del país las diferentes mercaderías pagan derechos por la cantidad de materia prima extranjera que ellos contienen. Es decir, que la franquicia aduanera se hace factible única y exclusivamente en el comercio de reexportación y tránsito.-

Tomando la objeción contenida en el apartado 2°) la repetimos con el mismo concepto del párrafo anterior, por cuanto al entrar las mercaderías al país saliendo de la zona franca, deben pagar el correspondiente derecho, desapareciendo por tanto la competencia ruinesa.-

La tercera objeción es inconsistente por cuanto sabemos que las zonas francas son un paso más adelante que las dos franquicias mencionadas. Siendo en ese sentido, una institución que viene a mejorarlas.-

D.- Diferencias.- Daremos seguidamente una somera nota sobre las diferencias que existen entre la zona franca y el depósito y puerto franco. Con respecto a las otras instituciones aduaneras, ellas surgen del simple enunciado de sus respectivos conceptos-definiciones.-

La zona franca se diferencia del puerto franco en que en éste la extensión abarca todo el puerto, y de los depósitos francos, en que éstos sólo son almacenes en donde pueden las mercaderías permanecer un tiempo dado sin que puedan transformarse industrialmente, sino solamente ser objeto de operaciones que tiendan a conservarlas o mejorarlas; por otra parte, los depósitos francos pueden establecerse en el interior del país, no así las zonas y puertos francos.-

//

En otro aspecto, tanto el puerto como el depósito y la zona franca están separados del resto del territorio por rejas, muros o alambradas y en el interior del espacio delimitado no se puede habitar o consumir, salvo trabajar para llevar a feliz término las operaciones permitidas.

a) Depósito Franco:

Es un lugar de almacenaje bajo la vigilancia de la Aduana, donde las mercaderías importadas pueden dejarse un cierto plazo sin pagar derechos de importación. Pueden ser reales especiales y ficticios.

b) Puerto Franco:

Son ciudades marítimas puestas íntegramente fuera del territorio aduanero del país y que gozan de todas las franquicias aduaneras. Las mercaderías extranjeras hacen su entrada sin pago de derechos de importación y sin ninguna formalidad aduanera, y salen del mismo.

c) Admisión Temporal:

Es la entrada de mercaderías extranjeras sin el pago de derecho alguno, siempre que luego salgan transformadas; previo afianzamiento con letras de caución del importe de los derechos dejados de cobrar.

d) Drawbacks:

Es la devolución de derechos ya pagados sobre productos extranjeros que se reexporte, después de sufrir un proceso de elaboración.
Es la restitución de derechos. (1)

e) Tráfico Fronterizo: Libre de todo derecho al movimiento de mercaderías operado en una zona o región de una frontera terrestre o fluvial cuya máxima extensión, en profundidad, es de 15 Kms. Tiene por objeto conceder un régimen preferencial para el fomento del consumo regional y progreso económico de dicha zona, a veces limitado a determinadas clases y cantidades de mercaderías, y siempre excluido de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida. (2)

f) Área de Comercio Libre:

Es de concepción nueva. Se aplica a un grupo de dos o más territorios aduaneros entre los cuales las tarifas y otros reglamentos comerciales restrictivos son eliminados para una proporción considerable del comercio en relación a productos originarios de los países pertenecientes al área de comercio libre. Los reglamentos de las tarifas no serán afectados.

(1) Adam Smith. Riqueza de las Naciones. Tomo III-Cap. IV-Año 1776
(2) Explicación de términos técnicos de la Carta de O.I.C.
(3) L.M. Quintana. Tomo I-Pág. 249.

//

g) Unión Aduanera:

Significa una combinación de dos o más territorios aduaneros en una sola unidad, de manera que las tarifas y otros reglamentos comerciales restrictivos sean eliminados entre los miembros de la unión. Simultáneamente, los miembros de la unión aduanera, imponen tarifas y otros reglamentos substancialmente semejantes a las relaciones comerciales con los países extraños a la unión. Las tarifas de los derechos aplicados no serán más elevados que la media referente a los territorios comprendidos, existentes antes del establecimiento de la unión aduanera.



- ZONAS FRANCAS -

SEGUNDA PARTE

LA ARGENTINA Y SUS COMPROMISOS
INTERNACIONALES

SUMARIO.-

Generalidades.

CAPITULO 1°

De los compromisos multilaterales.

A. De la Carta de la Organización de los Estados Americanos. Breve síntesis. Normas Económicas.-
B. Del Convenio sobre Cooperación Económica Interamericana. Breve síntesis. Artículos 31,33,34 y 3°.-
C. De la Conferencia Regional de los Países del Plata. Resolución sobre Zonas Francas.-

CAPITULO 2°

De los compromisos bilaterales.

A. Del Convenio Argentino-Paraguayo. Breve síntesis. Artículo 1°.-
B. Del Convenio sobre Unión Aduanera y Cooperación Económica y Financiera con Chile. Breve síntesis. Artículo 21.
C. Del Convenio sobre Cooperación Económica con Bolivia. Breve síntesis. Artículo 24.
D. Del Convenio Comercial y de Pagos Argentino Español. Breve síntesis. Art. 25. Protocolo Adicional. Artículos 5° y 6°.
E. Del Convenio sobre Comercio y Régimen de Pagos entre la República Argentina y el Reino de Dinamarca.-

- SEGUNDA PARTE -

LA ARGENTINA Y SUS COMPROMISOS INTERNACIONALES

1.- GENERALIDADES.-

En un período de post-guerra nacido luego de una cruenta lucha como resultado de la cual todos los países sin excepción alguna se vieron afectados por el dislocamiento del comercio internacional y durante los años 1946 y 1947 en que evidentemente la estructura económica mundial sufrió los embates de una 'economía de escases', el único y lógico fruto con posibilidades de recoger debía nacer de los acuerdos internacionales que asegurasen durante el lapso necesario la estabilidad de los abastecimientos, integrando por un lado las estructuras económicas complementarias y racionales, por otro, las competitivas.

Y tal es el acerto de los conceptos vertidos en el párrafo anterior que para corroborarlos, tenemos el ejemplo de nuestro país que al correr del año 1946 llegó en un punto del tiempo a negociar convenios con quince países, firmando acuerdos definitivos con 10 naciones -Reino Unido, España, Chile, Brasil, Suiza, Unión Sudafricana, India, Perú, Ecuador y Bélgica-.

Para el año 1947 también tenemos, como resultado de una actividad negociadora que se imponía por propio imperio de la situación planteada más arriba, un total de ocho convenios con -cluidos por nuestro país. Son ellos, con Francia, Italia, Bolivia, Checoslovaquia, Rumanía, Finlandia, India y Chile.

A pesar de la posición prominente de nuestra patria en materia de productos alimenticios, su política negociadora estuvo en todo momento a la altura de sus tradiciones internacionales, coadyuvando generosamente en el noble propósito de ayuda, rehabilitación y recuperación de las estructuras económicas que necesitaron apoyo para mejorar.

Pero no sólo sobre acuerdos bilaterales se aseguró el progresivo aumento del standard de vida de los pueblos hermanos sino que nuestro país colaboró eficientemente en toda otra iniciativa que tuviese idéntico objetivo.

Fue así como vimos a sus Delegaciones actuar con toda eficacia en las Conferencias Internacionales, Mundiales y regionales. Es así que revisando las actas de las deliberaciones producidas notamos con orgullo una y otra penencia que habla de nuestra idiosincrasia. Todo concurre a trasuntar nuestros ideales una y más veces sustentados, de progreso económico-constructivo.

A esta altura de nuestra exposición notamos la importancia de esta parte del estudio que venimos realizando. Todo ello justifica su inclusión dentro del tema "Zonas Francas", porque creemos que las zonas francas no son sino un medio de acción para conseguir los fines últimos de la política comercial.

Aún más, dentro del estudio de los compromisos internacionales argentinos, haremos una relación sintética de las disposiciones que ellos traigan sobre zonas francas. También y con propósitos de sistematización lo dividiremos en dos capítulos, uno referente a los compromisos multilaterales y el otro, a los bilaterales.

Antes de entrar en materia se hace necesario destacar que no cabe en los capítulos siguientes el comentario sobre la Carta Internacional del Comercio, y ello, porque nuestro país no la suscribió. Dicho documento fue firmado en La Habana el 24 de marzo de 1948 y en el Capítulo IV titulado "Política Comercial" que consta de 29 artículos, especialmente se refiere en los Nos. 42, 43, 44, 45 a la aplicación territorial de dicha política.

CAPITULO 1°

De los compromisos multilaterales

A - DE LA CARTA DE LA ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS

Esta Carta fue dictada en la IX Conferencia Interamericana reunida el año pasado en la Capital Colombiana. Redactada en forma de tratado su confección había sido prevista en la Resolución IX de la Conferencia de Ithapultepac, y su objeto es el de sistematizar en un sólo texto todas las dispersas disposiciones del sistema interamericano.

Sirvió como modelo para la conferencia de Bogotá el redactado por una Sub-Comisión especial integrada por las delegaciones de México, Colombia y Estados Unidos. El Consejo Directivo

//

3

de la Unión Panamericana le introdujo pequeñas modificaciones y así fué sometido a la consideración de cada uno de los Estados que concurrieron a Bogotá.

Aprobada definitivamente por la IX Conferencia, señala en primer lugar los propósitos y naturaleza de la Organización; indica una serie de preceptos teóricos a los cuales los Estados Americanos deben ajustar su conducta internacional y también incluye diversos capítulos referentes a normas sociales, de seguridad, culturales económicas.

Estas últimas están contenidas en el capítulo sexto, que a continuación transcribimos:

-Normas Económicas-

"Art. 26°.- Los Estados miembros convienen en cooperar "entre sí en la medida de sus recursos y dentro de los "límites de sus leyes con el más amplio espíritu de "buena vecindad a fin de consolidar su estructura económica, intensificar su agricultura y ganadería, fomentar su industria e incrementar su comercio".

Las normas que nuestro país suscribió son tan amplias que abarcan todos los aspectos económicos y dentro de ellas tienen acogida todos los problemas económicos con excepción de los que afectan las leyes políticas de cada Estado.

B - DEL CONVENIO SOBRE COOPERACION ECONOMICA INTERAMERICANA

La II Conferencia Interamericana de Bogotá a pesar de que sólo trabajó durante un mes en forma accidentada por circunstancias entre otros documentos importantes un tratado sobre organización económica.

Este Convenio sobre Cooperación Económica Interamericana, que algunos llaman Pacto Económico, fué firmado en Bogotá el día 30 de abril de 1948. Su contenido es de normas generales, más en el supuesto de que las especiales o particulares serán dadas por la Conferencia Económica que debe realizarse en la ciudad de Buenos Aires.

Ella establece la necesidad de concretar entre los países signatarios una eficaz colaboración técnica, estimulando

//

las investigaciones de laboratorio, la confección de estadísticas, la instrucción de personal, preparación de estudios, etc. Mediante la ayuda recíproca promueve la cooperación financiera y el fomento de medidas para incrementar el intercambio comercial y la concertación de acuerdos bilaterales.

Menciona expresamente en capítulos especiales la libertad de tránsito, el fomento de viajes interamericanos, el ajuste de las controversias económicas, la coordinación con otros organismos internacionales, etc.

El órgano coordinador ejecutivo encargado de todo lo que establece este Convenio Económico es el Consejo Interamericano Económico y Social.

Entrando en el aspecto que más interesa al tema de nuestro estudio transcribimos el Artículo 31, 33 y 34 claramente redactados:

"Art. 31".- Los Estados americanos limítrofes a los pertenecientes a una misma región económica, podrán celebrar convenios preferenciales con fines de desarrollo económico, respetando en su caso las obligaciones que a cada Estado corresponden en virtud de convenios internacionales bilaterales existentes o multilaterales que se hayan celebrado o celebren. Los beneficios otorgados en dichos convenios no se harán extensivos a otros países por aplicación de la cláusula de la nación más favorecida, salvo acuerdo especial al respecto".

"Art. 33".- Los Estados Americanos acuerdan estimular y coordinar el uso más eficiente de sus facilidades de transporte, incluyendo puertos y puertos francos, a fin de satisfacer sus necesidades económicas, al menor costo posible compatible con un servicio seguro y adecuado".

"Art. 34".- Los Estados Americanos acuerdan estimular la reducción de los costos de transporte por todos los medios a su alcance, mediante la mejora de las condiciones portuarias y disposiciones que afectan el manejo de puertos y de barcos, requisitos de aduanas y rebaja de derechos y otros gravámenes portuarios que restrinjan indebidamente el comercio marítimo interamericano".

También el Art. 3° de principios generales, tiene afinidad con los propósitos que perseguimos en este capítulo.
Dice:

"... Los Estados Americanos declaran su intención de cooperar individual y colectivamente y con otras naciones para la realización del principio de facilitar el acceso, en igualdad de condiciones, al comercio de productos y los medios de producción, incluyendo los adelantos científicos y técnicos necesarios para su desarrollo industrial y económico general..."

C - DE LA CONFERENCIA REGIONAL DE LOS PAISES DEL PLATA

Esta Conferencia Regional reunida en el mes de febrero del año 1941 dió una resolución basada en la posición que adoptaran en el debate producido, las Delegaciones de nuestro país y la del Brasil. Sostuvieron ambas que toda tentativa de implantar zonas francas; así como toda otra operación consiguiente a ejecutarse, debería llevarse a cabo previo un estudio de las estadísticas reales del comercio que las regulere con previsiones de los porcentajes, necesariamente materializada en forma de Convenio Bilateral.

La Resolución en términos textuales, expresa:

"Procurando satisfacer el intercambio comercial de los países mediterráneos, y

CONSIDERANDO:

Que existe verdadera conveniencia en facilitar el tránsito de los productos de aquella procedencia, como también en acordar facilidades para el transporte y el multipago de las materias primas de tal origen;

Que las disposiciones legales existentes en el Uruguay, Argentina y Brasil proveen el establecimiento de zonas francas;

Que para que dichas zonas francas llenen satisfactoriamente el objeto propuesto, es indispensable una elección conveniente de los puertos donde deban implantarse;

Que para obtener su efectividad cuanto antes, es necesario que su implantación así como su desarrollo, estén en concordancia no sólo con el propósito que se persigue, sino también con la importancia del tráfico que realmente lo exige,

LA CONFERENCIA REGIONAL DE LOS PAISES DEL PLATA

R e s o l u c i ó n :

Artículo 1.º.-- Que los Estados participantes, mediante convenios recíprocos, establezcan zonas francas en sus puertos fluviales o marítimos.

11

6

Artículo 2°.- La habilitación, el emplazamiento y la capacidad de dichas zonas cuando no estuvieran ya determinadas, se resolverán de acuerdo con los estudios técnicos que oportunamente realicen los organismos competentes de los países interesados."

CAPITULO 2°

De los compromisos Bilaterales

A - DEL CONVENIO ARGENTINO-PARAGUAYO

Este Convenio fué firmado por representantes de ambos países el día 15 de diciembre del año 1943; pone en ejecución las expresiones de deseos contenidas en la Resolución de la CONFERENCIA REGIONAL DE LOS PAISES DEL PLATA, que comentáramos en el apartado C - del capítulo anterior.

Sin embargo, es necesario destacar que los términos de la precitada Resolución son muchos más amplios que aquellos con los cuales se concertó el convenio Argentino-Paraguayo que nos ocupa. Este último circunscribió las franquicias a la implantación de depósitos francos, cuyas características y alcances conocemos según lo expuesto en el capítulo único de la Introducción a este estudio.

Un apartado de los considerandos del Convenio y el artículo 1°, hacen a la esencia de nuestro trabajo, por tanto lo transcribiremos textualmente. En ellos se dice, que:

"El Presidente de la Nación Argentina y el Presidente de la República del Paraguay, animados del propósito de estrechar más aún los vínculos que unen a sus dos países en todos los aspectos de su vida nacional y teniendo en cuenta la Resolución sobre zonas francas aprobada en la Conferencia Regional de los Países del Plata que tuvo lugar en Febrero de 1941, han resuelto celebrar un Convenio destinado a crear tales facilidades en los puertos de Buenos Aires y Rosario".

"Artículo 1°.- El Gobierno Argentino establecerá en los puertos de Buenos Aires y Rosario depósitos francos destinados al recibo, almacenaje y distribución de las mercaderías importadas por el Paraguay para su abastecimiento, las que, para los efectos aduaneros y dentro de los depósitos, serán consideradas en régimen libre".-

11

//

B - DEL CONVENIO SOBRE UNION ADUANERA Y COOPERACION
ECONOMICA Y FINANCIERA CON CHILE

Este Convenio fue firmado el 13 de diciembre de 1946 y tiene a llenar una sentida necesidad de ambos países, en el aspecto económico. (1)

Establase la unión aduanera que deberá comenzar se con la liberación del pago de los derechos aduaneros para los productos originarios e procedentes del interior de ambos países, para consumirlos e industrializarlos. Los dos Gobiernos confesionarán las listas de mercancías del otro país que quedan libres del pago de los derechos.

Inclase con tales disposiciones una corriente de intercambio que se ve facilitada aún más por la concesión de récursos financieros al país hermano.

Entende ya en el aspecto que interesa a nuestros propósitos, es preciso anotar que el Acuerdo tras disposiciones sobre el tratamiento que ambos países acordarán, en lo sucesivo, y en sus puertos a los buques de la bandera del otro; también establese libre tránsito en los territorios respectivos para el intercambio del otro con el exterior; y por otra parte autorizaciones y facilidades para la organización de zonas especiales y depósitos comunes de uno de los dos países en puertos marítimos y terrestres del otro.

El Art. 21°, encara esta materia disponiendo que:

"La Altas Partes Contratantes se acuerdan, recíprocamente, durante el término de cincuenta años, las condiciones y facilidades necesarias para la organización de Zonas Especiales y Depósitos Financios de uno de los dos países en los puertos marítimos y terrestres del otro."

C - DEL CONVENIO SOBRE COOPERACION ECONOMICA CON BOLIVIA

Bolivia es un Estado soberano que integra la unidad americana; jurídicamente independiente, pero con su economía profundamente resentida (2)

//

(1) Para este Convenio y para obtener cualquier información sobre las relaciones económicas argentino-chilenas consídense la obra "Intercambio Comercial Argentino-Chileno" de Alberto Sigmant. Año 1947.-

(2) Rubio R. Com. Dip. 23-9-1947.-

El problema principal de Bolivia es esencialmente de comunicaciones, para movilizar sus riquezas, para convertir en mercado perfecto un mercado imperfecto por los impedimentos naturales de su propia geografía. Recién así Bolivia podrá proyectarse económicamente consolidada hacia el futuro.(1)

Sin embargo y a pesar del aislamiento del comercio boliviano nuestro país siempre ocupó un lugar preponderante en el intercambio con la República hermana, proveyéndola especialmente de productos alimenticios; no pudiendo Bolivia sino apenas, con trabalancear nuestras exportaciones.

En las estadísticas del quinquenio -1942-1946- el saldo de la balanza comercial es favorable a nuestro país. En efecto:

<u>A ñ o s</u>	<u>Exportaciones</u>	<u>Importaciones</u>
1942	37 m.	5 m.
1943	46 m.	4,7 m.
1944	34 m.	8 m.
1945	32 m.	8,5 m.
1946	37 m.	10 m.

Es decir, que en el total de los cinco años la balanza nos da un saldo favorable de 151.000.000 de pesos, lo que implica un promedio anual de 30 millones de pesos y fracción.

Estas cifras (2), nos indican pues, el rumbo que debemos seguir en toda política de cooperación con el país del altiplano, (ventajas en el intercambio).

El día 23 de octubre, en la ciudad de Sanandita, fueron canjeadas las ratificaciones del Convenio que nos ocupa. Fue firmado en la ciudad de La Paz el 26 de marzo de 1947 y oportunamente complementado por notas reversales del 30 de abril y 28 de agosto del mismo año.

Dado que las economías de ambos países pueden llegar a complementarse, desde el momento que no son competitivas, dicho Convenio vino, por así decirlo, a transformar en realidad lo que siempre había sido una aspiración.

(1) Rumbo E. Cam.Dip.23-9-1947.-

(2) Barredo A. E.F.C.E. pág.166.p

Mediante un protocolo adicional sobre intercambio de productos, cada parte contratante se asegura la obtención en la otra, durante el quinquenio 1947-1951, de elementos esenciales para su abastecimiento de substancias alimenticias, industriales, materias primas e productos manufacturados. Asimismo por cláusulas especiales se estipula la adquisición por la Argentina de Estafío y Caucho Bolivianos. (1)

De los ocho capítulos fundamentales del Tratado, nos interesa directamente a los efectos de nuestro estudio, el referente a las Comunicaciones Terrestres, Fluviales y Aéreas. De los cinco artículos que lo integran es el número veinticuatro que menciona en especial el problema de las zonas francas. Dice que:

" ... Las Altas Partes se acuerdan, recíprocamente, durante la vigencia del presente convenio, las autorizaciones y facilidades necesarias para la organización de zonas especiales y depósitos francos de uno de los dos países en puertos fluviales y terrestres del otro, previo los trámites legales en cada país ..."

Es decir, que mientras ija este Convenio, por el propio imperio de la cláusula que transcribimos en el párrafo anterior, ambos países previo los trámites legales indispensables pueden solicitar las autorizaciones pertinentes y deben conceder las facilidades necesarias para la ORGANIZACION de zonas francas.

D - DEL CONVENIO COMERCIAL Y DE PAGOS ARGENTINO - ESPAÑOL

Este convenio viene a refundir los que anteriormente existían sobre régimen de pagos, pero su extensión también alcanza a todas las facetas del intercambio comercial, cultura y demográfico entre ambos países.

Trae cláusulas especiales sobre el tratamiento que debe darse a los barcos de ambos países en los puertos del otro, el otorgamiento de toda clase de facilidades a nuestro país para la organización e instalación de zonas francas en puertos españoles y la construcción de buques en astilleros españoles, también para nuestro país.

(1) Banco Central. Año 1947 - Pág. 31.-

El Artículo pertinente es el 25 que expresa:

"Con el fin de facilitar el almacenamiento y manipulación de los productos argentinos y su distribución con destino a los países del mediterráneo y del Atlántico, el Gobierno Español acordará al de la República Argentina las concesiones y facilidades necesarias para la organización de zonas especiales en los puertos, zonas y depósitos francos, establecidos o que se establezcan en España.

Pero en el mes de abril de 1946 firmóse en Buenos Aires un Protocolo Adicional al Convenio Comercial y de Pagos de 1946 que lo amplía en varios aspectos y que tiene vital importancia para el estudio que realizamos.

En efecto, su artículo 5º prescribe que los saldos en pesetas que tenga el Gobierno Argentino, puedan ser utilizados para realizar inversiones en España, y entre ellas:

"d) Obras y construcciones, así como adquisiciones y gastos para el sostenimiento y conservación de los puertos, diques, elevadores e instalaciones frigoríficas y de otra naturaleza necesarias para habilitar la ZONA FRANCA que, de acuerdo al Art. 25º del Convenio suscripto el 30 de octubre de 1946, el Gobierno Español concede en CADIZ a la República Argentina por término de 50 años y en las condiciones complementarias que, de acuerdo con la legislación española, serán objeto de un Acuerdo especial, así como de las que, a petición de la Argentina, puedan concederse en BARCELONA o cualquier otro Puerto de España;

"e) Participación en la constitución y ampliación, en territorio fiscal o en la zona franca a que se refiere el inciso anterior, de empresas y sociedades mixtas o de otro carácter, con las modalidades más favorables que consienta la legislación española y mediante las fórmulas de garantías de capitales y transferencias de servicios financieros que en cada caso se convengan, para dedicarse a explotaciones mineras, industriales, comerciales o de otra naturaleza que contribuyan a estimular la economía española en coordinación con las necesidades de la economía Argentina".

Asimismo conviene hacer notar que por el Art. 6° se crea una Comisión mixta, con sede en Madrid, de funcionarios técnicos - los argentinos en representación del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio- para realizar y ejecutar los actos que requiera el desarrollo del plan previsto; además podrá proponer otras fórmulas de cooperación económica orientada en idénticos propósitos.

**E - DEL CONVENIO SOBRE COMERCIO Y REGIMEN DE PAGOS ENTRE
LA REPUBLICA ARGENTINA Y EL REINO DE DINAMARCA**

Fue firmado el día 14 de diciembre de 1948 con el propósito de facilitar y acrecentar las relaciones económicas entre ambos pueblos.

En su primer capítulo tienen cabida las disposiciones generales y de entre ellas es necesario hacer resaltar la que obliga a ambas partes a estudiar y resolver con "la mayor benevolencia las propuestas que recíprocamente se formulen tendientes a facilitar e incrementar sus relaciones económicas". (1)

En el capítulo II se establecen las normas referentes al Intercambio de Productos y en el III al Régimen de Pagos; pero, el capítulo IV sobre transportes Marítimo, en su artículo 38° da paso a la institución aduanera objeto del presente estudio.

"Art. 38°.- Los buques de cada una de las Altas Partes Contratantes gozarán en jurisdicción de la otra del trato más favorable que consientan sus respectivas legislaciones en cuanto al régimen de puertos y a las operaciones que se verifiquen en los mismos".

Dentro de las posibilidades que particularmente ofrece el Art. 38°, y en general el espíritu del convenio comercial sería factible la instalación de zonas francas en algún puerto del país nórdico.

Ultimamente -mayo de 1949- la sociedad que explota el puerto libre de Copenhague, ha iniciado negociaciones ante las autoridades nacionales, con el objeto de acordar la instalación de una zona franca. Según las condiciones básicas, nuestro país podría arrendar un área de 12.000 m2. sin tener en cuenta la superficie ocupada por los diques, caminos, etc. Asimismo y mientras tanto

(1) Art. 2° último párrafo, Convenio Argentino-Dinamarqués.-

//

12

se construyan las instalaciones necesarias al funcionamiento de la zona franca, la sociedad pone a disposición de nuestro país una superficie cubierta de 5.000 m2., otros 400 m2. de cámara frigoríficas y el uso de los elevadores existentes.

-----00-----

...

- ZONAS FRANCAS -

TERCERA PARTE

L A S Z O N A S F R A N C A S E N L A
R E P U B L I C A A R G E N T I N A

SUMARIO.-

CAPITULO UNICO

Exámen de las diferentes propuestas para su instalación.

A - El proyecto de Emilio Civit. Su contenido.- B - El proyecto Figueroa Al -
corta. Explicación. Objeciones.- C - El
proyecto de Mariano López. Sus funda -
mentos.- D - El proyecto de la Direc -
ción General de Navegación y Puertos.-
Propósitos.- E - El proyecto de M. Mog
set Iturrabe. Fundamentos.- F - El pro
yecto de Manuel Mántaras. Fundamentos.
G - Proyectos de Mario Guido. Fundamen
tos. Ventájas y Objeciones.-

-----000-----

TERCERA PARTELAS ZONAS FRANCAS EN LA REPUBLICA ARGENTINACAPITULO UNICO

Exámen de las diferentes propuestas para su instalación.-

A - El proyecto de Emilio Civit.-

Prepuso el citado ex-Ministro de Obras Públicas de la Nación la creación de una zona franca en el puerto de La Plata, en el Mensaje de su proyecto de Ley de Transferencia del Puerto de La Plata a la Nación, del año 1904.

Decía en aquella oportunidad que: "... La adquisición del Puerto de La Plata, permitiría la construcción de depósitos y la traslación de los talleres de marina, parte de los embarcaderos de hacienda, con positivas ventajas para los mismos, en beneficio público y con utilidades apreciables para el Tesoro..."

"El establecimiento de una zona franca, medida solicitada y buscada desde tiempo atrás, sería un complemento de las obras cuyas ejecución permitiría la adquisición de que se trata. En todos los grandes puertos del mundo se ha tenido presente este capítulo de la mayor utilidad para el desenvolvimiento industrial y comercial, y son grandes las ventajas que se conseguirían dotando de ellas al puerto. Su falta obliga a todos los productos que se importan a entrar directamente a los depósitos fiscales, de los cuales no los pueden retirar el comerciante sin previo pago de los derechos aduaneros."

"Sin embargo, es a menudo indispensable someter a las mercaderías a diversas manipulaciones previas a su expedición, y para darles otra forma, con que pasan definitivamente al consumo. Los gastos que origina el transporte actual de esas mercaderías al depósito fiscal establecido al efecto, y que sólo sirve con limitaciones y trabas que no permiten la generalidad del procedimiento, el pago de sellos, etc., fuera de las demoras consiguientes a toda tramitación obligada, ponen de manifiesto los inconvenientes con que tropieza el comercio en ese género de operaciones, que debería estar protegido por disposiciones liberales, fundadas en una razón de equidad y conveniencia general". (1)

(1) C.Sen. T.I. Pág. 607 año 1907.-

//

El proyecto que presentara el Ing° Civit fué aprobado el día 19 de septiembre de 1904 por la Cámara de Diputados, pero al discutirse en la otra Cámara, se estimó que las cláusulas referentes a la instalación de la zona franca no hacían más que: "...complicar la operación de compra..." y que por lo tanto debía dejarse el estudio de un asunto tan importante para otra oportunidad. (I) Véase Anexo 1.-

B - Proyecto Figueras Alcorta.-

Fuó presentado en el año 1907 con el objeto de organizar zonas francas en el Puerto de La Plata y en uno de la Provincia de Santa Fé, cuya determinación no se hacía.

En el Senado el miembro informante apoyó el proyecto diciendo que un puerto como el de La Plata dotado de zona franca "...tendría desde ese momento adquirida la atracción de toda mercadería que, introducida a nuestro puerto, debiera salir, en una forma u otra, para el consumo ya sea de países vecinos o de otros..."

El texto de la ley aprobada el 22 de septiembre de 1907 aparece al final de este trabajo en el Anexo 2.- De su lectura podemos inducir que se trata de un sistema similar al del "freihaven" alemán.

Sin embargo en la zona del puerto alemán de Hamburgo toda mercadería fabricada en la zona franca del mismo puerto y elaborada con materia prima extranjera debía abonar los derechos por el producto terminado, mientras que el régimen instituido por la ley que comentamos estableció que sólo se abolarían los derechos correspondientes sobre la parte de materia prima extranjera que integraba el producto terminado.

Por el artículo 1° de la ley se exceptúa del pago de derechos de importación y exportación a todas las mercaderías introducidas en la zona franca. Es necesario aclarar que esta exención se refiere únicamente a todas aquellas cargas que no involucren una contraprestación cumplida por servicios del Estado, como ser: eslingaje, tracción, almacenaje, guinches, etc., cuya utilización sí debe abonarse.

Los que no pagas dichas mercaderías son los impuestos al consumo, réditos, patentes y demás.

//

//

3

Cuando el proyecto aprobado por el Senado pasó en revisión a la otra Cámara, en las deliberaciones que se produjeron, variadas fueron las objeciones que se le hicieron; entre ellas destacamos (1):

- 1ª) Que este sistema representa una ventaja para el industrial de la zona franca, que está libre de derechos e impuestos con respecto al que labora en la zona aduanera.
- 2ª) Que al pagar el impuesto aduanero sólo por la cantidad de materia prima extranjera que contiene el producto elaborado, se crea un régimen preferencial, en detrimento de los instalados fuera de la zona franca.

C - Proyecto de Mariano López.-

Fue presentado por el mencionado Diputado Nacional el día 22 de julio de 1910. El fin que perseguía era el de ampliar las disposiciones del artículo 1º de la ley 5142, dando autorización al Poder Ejecutivo Nacional para que instalase una zona franca en el puerto de Concepción del Uruguay.

Después de que el proyecto fuera considerado y aprobado por la Comisión de Hacienda pasó a la Cámara que en la Sesión del día 28 de septiembre de 1910 lo aprobó.

El proyecto que fuera convertido en la ley 8092 fue fundamentada por su autor en un discurso que por lo meduloso transcribimos. Dijo el Señor M.E. López en esa oportunidad, que: (2)

Cuando el Poder Ejecutivo trajo ante el Honorable Congreso, en el año 1906, la feliz iniciativa de establecer zonas francas en algunos de los puertos de la República, decía con mucha razón -en el mensaje con que se acompañó el proyecto que más tarde fue la ley n° 5142- "...que este país no podía escapar a la necesidad de tener en sus puertos una zona neutral donde las mercaderías pudieran entrar, permanecer, ser movidas, manipuladas y trabajadas sin pagar derechos y sin sujeción a traba alguna aduanera, por reclamarlo así la situación presente de su comercio marítimo y fluvial..."

//

(1) C. Dip. 1907-T. I-II. pág. 1260, etc.-

(2) C. Dip. 1910-T. I. II. pág. 747 y 715.-

//

4

Como era de esperarse, dado el espíritu liberal e ilustrado del Honorable Congreso, demostrado palpablemente en todas sus sanciones, fué aceptado con patriótico entusiasmo el fundamental pensamiento del Gobierno y aún se recuerdan con verdadero y creciente interés, las sesiones correspondientes a los días 20 y 23 de septiembre de esta Cámara de Diputados, en la que tanto el miembro informante de la Comisión de Hacienda, Doctor Pedro L. Luro, que sostuvo y defendió el proyecto, como el Ingeniero Mendez Casariego, que lo impugnó en parte, llevaron a tal alto grado el prestigio de la tribuna parlamentaria, con sus palabras rebosantes de elocuencia y erudicción.

De estos debates amplios y singularmente luminosos, resultó la citada Ley 5142, que autorizó el establecimiento de una zona franca en el puerto de La Plata y otro de la provincia de Santa Fé, pero nada se dijo de la de Entre Ríos, cuyo inmejorable puerto ultramarino. Concepción del Uruguay reclama igual beneficio, porque pueden invocarse a su favor las mismas razones y fundamento que sirvieron de base para la sanción de la ley expresada y porque, en estricta justicia, corresponde que las ventajas y franquicias acordadas por dicha autorización legislativa, se distribuyan equitativamente entre los centros comerciales más señalados por su ubicación, para ser preferidos con esta clase de facilidades oficiales, llamadas a desarrollar en grande escala el movimiento mercantil de los puertos de aguas hondas, como ha ocurrido en Europa con las naciones que han adoptado el sistema de zonas francas con resultados verdaderamente extraordinarios.

Y es evidente que sea un puerto sobre el Río Uruguay el que se prefiera en Entre Ríos, para acordarle la franquicia enunciada. Entre otras, priman dos razones igualmente poderosas en favor de esta solución.

La primera, porque la zona franca a establecerse en la Provincia de Santa Fé, seguramente en la ciudad de Rosario, impide que se pueda ubicar otra en la parte profunda del río Paraná, pues quedarían demasiado próximas, y la segunda, porque unos de los principales objetos que ella tienen, sino el más fundamental de todos, es atraer a puertos argentinos, el movimiento de importación que se va por el extranjero y que, en nuestro caso, es la República Oriental del Uruguay, país que en legítima emulación por mejorar, hace toda clase de esfuerzos en el sentido de facilitar las operaciones comerciales que prefieran esa vía.

Es en el río Uruguay, el que a un puerto argentino se le debe establecer la zona franca en toda su amplitud concedida al de La Plata por la Ley 5142 que acaba de inaugurarse.

//

//

5

Así se evitaría que el movimiento importador mayorista, que opera por este río, se haga prefiriendo el puerto de Paysandú, como ocurre en la actualidad con positivo perjuicio para nuestro país, puerto oriental que, por ser cabecera de los ferrocarriles que se internan en el Brasil absorbe casi el total de las cargas que vienen directamente desde Europa y Norte América y cuya corriente mercantil con franquicias que abarcan la importación y den facilidades aduaneras al comercio y a la navegación, tomarían naturalmente la costa argentina.

Sentados estos precedentes, queda demostrado que es de urgente necesidad una nueva Ley ampliatoria de la 5142 que lleve sus beneficios liberales en el régimen aduanero, a un puerto argentino sobre el litoral fluvial, puerto que no puede ser otro que el de Concepción del Uruguay, de aguas profundas en toda época, y que, por su espléndida ubicación, algunas leguas al sur de Paysandú, es la verdadera llave del río Uruguay.

Además es en Concepción del Uruguay donde el Gobierno Nacional construye el gran puerto de ultramar para Entre Ríos y el norte de la República, habilitado ya en parte, con brillantes resultados, puerto que utilizará en breve el Ferrocarril Nordeste Argentino, en su arranque hasta Concordia y sus prolongaciones hasta Corrientes, Misiones, y el Paraguay, en virtud de la Ley 6508, sancionada el año pasado.

Luego la zona franca a que se refiere mi proyecto, sería un complemento utilísimo de tan magnas obras y el fomento colorario de las mismas, para asegurar por ese lado la preponderancia argentina, no sólo comercial sino hasta política.

Y digo esto, porque entre las incalculables ventajas que reportaría a Entre Ríos, sería una de ellas -y muy principal por cierto- el fomentar el aumento de su población, que bien lo necesita mi provincia, en su excepcional situación geográfica, de avanzada para defender la patria, que le ha tocado en suerte, felizmente, pues no es un número que halague el amor propio nacional el de 400.000 almas en un vasto territorio de 70.000 kms., dotado de todo género de riquezas naturales, que es el que cuenta en la actualidad.

Hay necesidad imperiosa pues, de llevarle obras de aliento, que estimulen al hombre de trabajo y de capital, a ir allí, para emprender y desarrollar sus negocios e iniciativas, o para ejercitar sus aptitudes; y bien sabemos lo que dan en ese sentido las zonas francas en los puertos ultramarinos, con el ejemplo que nos presentan los de Hamburgo, Copenhague y tantos otros europeos, que han adoptado este sistema aduanero para impulsar su progreso mercantil.

//

//

Que las zonas francas deben establecerse en puertos de ultramar con preferencias a los de cabotaje, es incuestionable, porque unas de las condiciones que fundamentalmente requiere, es que permitan los desembarcos fáciles y baratos de las mercancías, materiales o artículos en general que se introduzcan en los mismos. Donde haya que pagar trasbordos y lanchajes, todo se encarece y mal pueden competir entonces las expediciones que sufran estos recargos, con las que se importen por desembarcaderos que no lo tengan y donde todo el movimiento de cargas se efectúe directamente desde el transatlántico a tierra, por medios de guinches o simples planchadas.

Y lo mismo ocurre con las industrias y fábricas que se autorizan a instalar libremente en la zona que nos ocupamos. Para que pueda prosperar y progresar ampliamente -dice un escritor que se ocupa de esta materia- es indispensable que se establezcan en condiciones fáciles y cómodas, con el menor desembolso de capital, de instalación y que sus materias primas y manufacturadas, tengan el menor recargo de gastos para que estas últimas entren en los mercados consumidores en igualdad de circunstancias o con ventajas sobre las de otras procedencias.

Esta cuestión de ubicar zonas francas en costas de aguas poco profundas, que exijan trasbordos y lanchajes, ha sido recientemente debatida en Montevideo, con motivo del proyecto de ley que está tramitándose, para establecerlas en algunos puertos orientales. El Diputado autor de dicho proyecto, indicaba que la de esa capital se ubicase en los terrenos ganados al mar, en la parte este de la bahía, y la crítica comprobó que en esa paraje, no daría resultado ni tendría objeto práctico, desde que no había suficiente profundidad para operar con buques de ultramar.

El puerto de Concepción del Uruguay no sólo es barato en el sentido de lo poco que pagan en impuestos y gastos los barcos ultramarinos que allí arriban, sino que es de acceso facilísimo al mismo, pues el río mantiene hasta su dársena o amarradero anterior, una profundidad constante de veintinueve pies en aguas bajas, es decir, al cero de la escala, lo que permite navegar sin dificultad alguna a todo trasatlántico que pasa Martín García.

Pero no es necesario hacer el elogio de este puerto, ni relatar las ventajas naturales que reúne, para establecer la franquicia comercial del proyecto, desde que en esta misma Honorable Cámara lo demostró con palabra elocuente, el señor miembro informante de la comisión de obras públicas, en la sesión correspondiente al 27 de septiembre del año pasado, al discutirse la ley 6508, pues indicando por qué llevaba allí la cabecera de su línea la empresa del ferrocarril Nordeste Argentino, dió esta

//

//

7

exacta explicación: "... Mientras la Compañía del Noreste desarrollaba la ampliación de sus líneas, el Estado por su lado, y con independencia absoluta, formaba otro organismo comercial: formaba el puerto de Concepción del Uruguay, al cual se le dió una profundidad de 21 pies que aseguraba el acceso de los buques de ultramar."

Después de otras fundamentales consideraciones sobre la importancia comercial y nacional, que reportará al país la prolongación de dicho ferrocarril hasta el puerto expresado, agregó el mismo diputado, señor Mendez Casariego: "...De esta manera habremos hecho sobre el río Uruguay un gran puerto con su radio de influencia propio, que tendrá derecho a incorporarse como un nuevo organismo, al sistema general combinado, con el puerto de Buenos Aires, el de Bahía Blanca y el de Rosario, formará lo que se llama en la técnica comercial, un sistema de puertos conjuntos..."

Confirmando lo rigurosamente cierto de esta afirmación, me permito acompañar entre los elementos que fundamentan mi proyecto, una vista reciente de dicho puerto, en su sección interior, que es donde convendría ubicar la zona franca.

Lo que se ha dicho, señor Presidente, y conviene repetir, sobre la necesidad que hay de atraer a puertos argentinos, el comercio de importación, que prefiere los de otros países, dánoles facilidades que eviten toda posible competencia, se evidencia más, si cabe, con la presentación del proyecto Blanco, que ahora discuten las Cámaras orientales.

Por él se establecen una zona franca en Montevideo, y se autoriza a extender igual beneficios a otros puertos uruguayos (artículo 14 del proyecto).

Cuáles serán estos otros puertos? Con seguridad Paysandú uno de ellos, pues aún cuando se habla de Santa Rosa, en la frontera con el Brasil, tiene que ser bajo la base de operar por Paysandú siendo como es, el único de aguas hondas, y cabecera o arranque del Ferrocarril que va al norte, hasta la región comercial brasileña.

Nuestra Ley N° 5.142 detiene, ya provisoriamente, la competencia que se quiere hacer por el lado del extranjero del río de la Plata, luego es de urgencia precaverse también del mismo peligro por el río Uruguay, lo que se obtendría como medida elemental de precaución, impulsando la corriente de los negocios hacia el puerto argentino de Concepción del Uruguay, es decir, facilitando el comercio y las industrias, por medio de una zona franca en su doble concepto de comercial e industrial igual a la creada para la Plata."

///

//

8

Si no fuesen bastante las razones dadas de orden económico, hasta el patriotismo exigiría la sanción que solicita mi proyecto, por la muy legítima hegemonía que, en todo sentido debemos desear para nuestro país.

Y ahora debo agregar una consideración final, que demostrará a la Honorable Cámara, como se podría establecer la zona franca que propongo, sin ocasionar casi gastos al tesoro nacional.

Sino todos, en su mayor parte, son de propiedad municipal, los terrenos ribereños, que existen al norte y sud del puerto interior, que es donde tendría cómoda ubicación la zona proyectada; y estos, no abrigo ninguna duda serían donados a la nación, si se sancionase la mejora comercial de que se trata, ventaja que no se ha tenido, ni se tendrá, me parece, en toda las zonas francas establecidas, o a establecerse en la República.

Con verdadera y explicable satisfacción, puedo completar mi exposición, diciendo que el Excmo. señor Ministro de Hacienda, Doctor Iriondo, acepta en todos sus términos mi iniciativa, y no solamente cree que debe crearse sin pérdida de tiempo la zona franca en Concepción del Uruguay, de acuerdo con la política económica seguida por el Poder Ejecutivo, sino que me ha dado un dato que ignoraba, sugerente por cierto, de extraordinaria importancia: que entre los documentos de su Ministerio, ha encontrado una antigua resolución por la cual se elegía al mismo puerto para el establecimiento de un "entreport". Ya nuestros antepasados dando el primer paso hacia las zonas francas, que ahora constituyen, en el orden comercial y de los negocios, una de las grandes conquistas modernas."

D - Proyecto de la Dirección General de Navegación y Puertos.-

En el anexo 4 puede leerse el proyecto presentado por la Dirección mencionada. El mismo fué aprobado por el Poder Ejecutivo en un decreto que lleva fecha del 30 de setiembre de 1925.

Por dicho decreto se crea una zona franca en la tercera dársena del Nuevo Puerto de la Capital Federal. A pesar de ello tenía carácter provisorio, dado que se contempló la posibilidad de creación de una gran zona franca en la escollera externa del mismo puerto. Cuando esta escollera exterior hubiese sido terminada, las instalaciones de la dársena tercera pasarían a ser obras complementarias del Nuevo Puerto.

Oportunamente el Poder Ejecutivo puso a consideración del Honorable Congreso, un mensaje con el proyecto de Ley correspondiente. (1)

(1) Ver anexo 4.-

///

//

E - Proyecto M. Nossset Iturraspe.-

Presentado el día 20 de septiembre de 1932 tenía como objeto modificar el artículo 1° de la Ley 5142, con el propósito de facultar al Poder Ejecutivo a instalar una zona franca en el puerto de Santa Fé.

Al fundamentar su proyecto dijo el señor M.M. Iturraspe:

"El proyecto que presentamos tiende a llenar una necesidad sentida en el puerto de Santa Fé. No es el caso de exponer las ventajas que las zonas francas y su influencia en el desarrollo e incremento de las operaciones de un puerto; los antecedentes extranjeros que se pueden citar en los puertos de Hamburgo, Copenhague, Génova, Trieste, etc., son exponente de lo que significa para la vida y la prosperidad de un puerto con amplio Interland a su servicio, habilitar zonas francas en el mismo.

El puerto de Santa Fé, por su posición geográfica, sirve no sólo a la parte Norte de la República, sino también a las naciones limítrofes de Bolivia, Paraguay y la zona lindante del Brasil.

La casi totalidad de las mercancías que dichas repúblicas importan del extranjero, pasan por el puerto de Santa Fé por ser el puerto de ultramar más apropiado y económico, para luego ser reexpedidas a sus definitivos destinos.

Es por ello que es necesario para facilitar las operaciones, la determinación de una zona franca donde puede realizarse la introducción sin restricciones de ninguna clase y poder allí, sin trabas y con amplia libertad, hacer las manipulaciones necesarias para luego reexpedir los artículos a los puntos de su consumo.

El establecimiento de la zona franca puede también significar el fomento de la industrias o la creación de las mismas en la zona franca de aquel puerto, donde las materias primas de importación podrán ser manufacturadas, para luego ser destinadas a los sitios de su mercado consumidor.

La Ley n° 5142, de 1907, previendo ya esta necesidad, dejó librada al Poder Ejecutivo la oportunidad de la creación en un puerto de la Provincia de Santa Fé, de una zona franca.

//

//

10

Las entidades que representan en la provincia de Santa Fé los intereses del comercio y de la industria, gestionaron el año pasado ante el Poder Ejecutivo, la adopción de esta medida y es el puerto de Santa Fé el más indicado y el que reportaría de verdad beneficios con esta franquicia, es que el proyecto modifica el artículo 1° de la ley n° 5142 y establece en su artículo 2° el tiempo en que el Poder Ejecutivo deberá habilitarla"

F - Proyecto Manuel Mántaras.-

Presentado por el diputado mencionado el día 19 de agosto del año 1942, reproducía en general las prescripciones de la ley 5142. Su texto puede consultarse en el Anexo 6 de este trabajo.

Al debatirse su proyecto el Dr. M.J. Mántaras dijo que: (1)

"El problema de la zona franca, en nuestros puertos marítimos o litorales, tiene en la Argentina tantos años de existencia parlamentaria como van corrido del presente siglo.

Fue planteado en sus comienzos y resuelto en diversas oportunidades por distintas leyes que el Congreso dictó y que el Poder Ejecutivo promulgó y aún reglamentó.

Pero, todo no pasó más allá del papel. Circunstancias variadas, la abulia tan nuestra, que no se decide a poner en marcha un engranaje nuevo; esa especie de terror a lo desconocido, que se resiste a las iniciativas, buenas unas, malas otras; la incomprensión de problemas sustanciales para el progreso de una región y para la economía general del país, han contribuido para que las leyes sobre creación de zonas francas, en puertos argentinos, no tuvieran principios de ejecución.

Como es lógico, el problema de hoy es el de ayer para nosotros, agravados por circunstancias que hacen más urgente su solución práctica y de hecho.

Han transcurrido 35 años desde que se proyectó la creación de una zona franca en el puerto de La Plata, recién adquirido por la Nación.

representante de Santa Fé, ~~al considerar~~ la ley n° 5142, en el Senado, un ~~extensiva a "un puerto de esa provincia"~~ ^{extensiva a "un puerto de esa provincia"}. Así se sancionó por el Congreso.

//

(1) C.D. Tomo III-Pág. 808-1942.-

//

II

Una zona franca en Concepción del Uruguay, fué también motivo de una ley creadora que lleva el número 8092.

Posteriormente, diversos proyectos fueron presentados a consideración del Parlamento, unos merecieron la aprobación de una Cámara, tuvieron despacho de Comisión, otros caducaron en las carpetas de las comisiones,

La suerte de esos proyectos, ha de consolarse con que las leyes no los corrieron mejor.

Reeditar las razones que fundamentan la conveniencia de la creación de zonas francas en puertos de tráfico internacional, sería una indiscreción que no permitiré porque abrigo el convencimiento de que todos los diputados las conocen.

El éxito universal los ha acompañado, desde Bremen y Hamburgo, en Alemania, Copenhague en Dinamarca, Génova e Italia y, para no ir tan lejos, Montevideo y Palmira en el río Uruguay y Magallanes en Chile.

No puede afirmarse que en la Argentina ha fracasado, porque no tuvieron vida real, que en esta materia es condición indispensable del éxito o del fracaso.

Es envidiable y visible el resultado alcanzado en Montevideo, que concentró el intercambio comercial del Paraguay con el resto del mundo y una parte apreciable del de Bolivia.

El puerto de Santa Fé, cumple por su posición geográfica para el comercio internacional, de países vecinos, los requisitos que debe reunir un puerto de tránsito.

Por vía fluvial puede penetrar hasta sus muelles los barcos que surcan el océano, cargados de mercaderías para Bolivia y Paraguay, donde son reexpedidos por ferrocarril o por el cabotaje de los ríos al norte.

Es indudable que el proyecto que presenté facilitaría el punto de vista de las mercaderías en tránsito, finalidad puramente comercial.

Pero Contempla, lo que es de importancia grande en los momentos actuales que vive nuestro país, el fomento industrial, que no en todo ha de ser el resultado de los rigores de la

//

guerra, sino de las facilidades que se acuerden a las instalaciones y trabajos, actividad tanto más importante cuando puede significar la elaboración en nuestro suelo de materias primas extranjeras por capitales también extranjeros.

Habría, así, un doble beneficio: el que recibirá nuestro país y los vecinos, que al amasar su riqueza contribuirá en nuestro progreso.

Es así como el puerto de Santa Fé sería de afluencia para la fabricación universal que tendría allí un punto de consumo y principalmente de distribución.

Punto terminal en el río Paraná de la navegación de ultramar, prolongada con la de cabotaje; cabecera de ferrocarriles internacionales, es incuestionable que el puerto de Santa Fé cumple las exigencias más minuciosas para que no se repita el caso, para esta ley, de las razones o sin razones que hicieron insostenibles las dictadas anteriormente".

G - Proyectos Mario Guido.-

En el primero de ellos propiciaba el Diputado Guido la instalación de zonas francas en los puertos de Pagnard, Ingeniero White e Galván, lo presentó a la Cámara de la cual formaba parte en el año 1920 y lo reprodujo el 12 de julio de 1922. (1)

Sus disposiciones pueden verse en el anexo n° 7. Para fundamentarlo manifestó que:

"En 1908, por la Ley 5142, reglamentada el 13 de julio de 1910, se creó para el puerto de La Plata, una zona franca en condiciones análogas a las que se enuncian en el proyecto que presento a consideración de la Honorable Cámara.

Dicha Ley, tardíamente reglamentada, no obtuvo en la práctica aplicación, y por ende, los resultados que se propusiera.

He requerido las causas de este fracaso y se me ha impuesto de razones circunstanciales a la que no eran ajenas la índole del sistema adoptado por la Ley. He arribado a la conclusión de que la zona franca, tal como se plantea en el proyecto que se presentó, rendiría beneficios al país, apresurando el adelanto de nuestros lejanos territorios del sur.

(1) C.D. 1920-Tomo III-pág. 528 y 1922-Tomo I -pág. 629.-

//

13

Nuestro industrialismo, todavía incipiente, nuestra producción agrícola-ganadera, y en una palabra, la economía general del país han evolucionado a mi juicio, desde 1908, en forma tal, que permite creer en el éxito de esta iniciativa.

Computo, también, como factores que rebastecen esa creencia, las modificaciones de nuestro sistema rentístico y la situación especial creada a nuestras industrias por la reciente guerra europea.

Detenerse a enumerar y encarecer las ventajas que supone la existencia de zonas francas para el comercio y la industria de un país de sistema en general proteccionista, como el nuestro, me parece innecesario. La abundante y autorizada bibliografía que existe al respecto, como así los resultados en muchos países, evitan la tarea.

Bastaría referirse a la copiosa y profunda discusión del tema, ocurrida en Francia, que duró desde 1896 a 1903, con el concurso de todas las sociedades industriales, centros náuticos y comerciales, sindicatos industriales, y obreros, congresos de geografía, consejos generales y aún municipales.

Se agotó, pues, la investigación en ese país, durante ocho años, para conocer en una forma amplia el debate, el pro y el contra de la cuestión y cuál era el sistema que más convenía, si el tipo de zona franca comercial, o algún otro.

Entre nosotros, también se ha hecho la discusión y se ha planteado igualmente las objeciones y beneficios de las zonas francas.

La cuestión está decidida en favor de su implantación. Los beneficios que este pedazo de suelo neutro, o de esta prolongación de suelo extranjero, como se le ha llegado a llamar aplicando la ficción de la extraterritorialidad, son de todo orden, cualquiera sea el tipo de zona que se adopte, y mayores aún, si se adopta un tipo mixto, como lo pretende mi proyecto.

En primer término, siendo nuestro sistema de leyes y tarifas bastante complejo y obstruccionista, la ventaja más directa e inmediata de la zona franca, es la libertad absoluta que concederá, para la entrada, movimiento, almacenaje, embarque, desembarque y transformación de las mercaderías destinadas a penetrar en nuestro país. Esta ventaja es enorme, si se piensa en todas las derivaciones que ofrece.

//

En segundo término, es evidente, que favorece la implantación de industrias, cuyo desarrollo sin trabas de ningún género aumentará día a día. La nueva situación europea, revolucionada por la conmoción profunda operada por la guerra, favorecerá más aún, si cabe, esta ventaja para nuestra industria. No quiero especificar aquí, por lo haré "in extenso" cuando sea oportuno, el incalculable beneficio de la zona franca, ahorrándose así, a la economía nacional, una muy apreciable cifra en los fletes.

En tercer término, las zonas francas, favorecerán el comercio internacional y el tránsito con las naciones vecinas. El sistema de entreport adoptado en Montevideo, es quizás uno de los factores que concurrió a la ineficiencia de la zona franca que se creara en La Plata, por su proximidad para el tránsito, y por la ventaja misma del sistema que lo diferenciaba profundamente del nuestro.

En el proyecto que presento, la ubicación de la zona libre, aleja el inconveniente, ya que los puertos, que se elijen son con término de ruta directa con Norte América y Europa. Son puertos de aguas hondas de inmejorable posición geográfica y tienen esta gran ventaja, la de ser cabecera de una extensa zona ferroviaria, que lo mismo cubre toda la provincia de Buenos Aires, que llega hasta el Pacífico, que lo mismo acerca a La Pampa, Río Negro y Neuquén que San Luis, Córdoba y Mendoza.

No hay en el país, situación geográfica mejor. El abanico ferroviario que termina en esos puertos, se abre en forma tal que cubre la producción más variada y la más rica de nuestro territorio. Acerca la cordillera al Atlántico y el Atlántico al Pacífico.

Quizás es ésta la razón que más me ha determinado a presentar este proyecto. En cuanto termine, los beneficios de la zona franca, tal como se adopta en este proyecto, alcanzarán a un problema de equilibrio en la distribución de nuestra población. No vacilo en llamar a éste, un problema nacional, con la particularidad que no puede abordársele directamente, sino por resoluciones laterales. Rosario y Buenos Aires, como ciudades, desequilibran el resto por la densidad de su población, sin incluir La Plata y Avellaneda. El Litoral (hasta se le escribe con mayúscula por el problema histórico que encarna) hace eje y punto de apoyo para inclinar el plano de nuestro territorio productivo, para volcarlo, por ese sólo punto en el Atlántico, implicando así un desequilibrio de todo orden, que urge normalizar.

La zona franca que proyecto, lejos de las grandes caletas centrales, contribuirá al equilibrio que se anhela, ya

//

15

que tiene la enorme ventaja de su red ferroviaria descongestionadora.

Atraeremos industrias, atraeremos comercio, atraeremos población.

Quiero señalar en quinto término, una ventaja que no por ser de orden local, cobra menor importancia.

El puerto de Ingeniero White, sobre el que se re^uesta la gran ciudad del porvenir: Bahía Blanca, ofrece, hoy por hoy, algunas particularidades odiosas para el desenvolvimiento comercial de aquella zona.

En un puerto parcular construido, yo no se bién si por razones de concesión, en forma tal, que no es posible entrar en él, desde tierra, sino entrando por la estrecha garganta, bien apretada, y excluyente, de los rieles particulares. Me bastaría señalar, para hacer más gráfica la circunstancia que señalo, que quien quiere acercarse al muelle personalmente o en cualquier vehículo, para embarcar un bulto, el más pequeño, no puede hacerlo sin cargar previamente en vagón del ferrocarril concesionario.

Esto encarece el flete, dificulta el comercio, provoca conflictos constantes con la Aduana. La zona franca remediaría el mal, acercando más la ciudad al puerto, y por ende, la zona enorme que abarca, hasta que se encontrará la forma de suprimir el inconveniente sin lesionar los intereses privados del concesionario.

Innumeradas así las ventajas más salientes, veamos las objeciones que pueden atribuirse a la zona franca.

Son dos: Han sido siempre dos: el fraude fácil y el privilegio que reportaría de unas industrias en perjuicio de otras. Son dos argumentos tradicionales. Pero es que el fraude, si bién es una tendencia fatal contra las leyes de aduana en países proteccionistas, es también proporcional a la vigilancia.

Y convengamos que si puede remediarse o disminuirse, según el celo que se ponga en ello, lo será tanto más en una zona pequeña, bien delimitada, bien circundada, bien aislada, donde nada puede escapar a la vista y contralor del funcionario.

En cuanto al privilegio que se ha querido hacer un argumento constitucional, bien deleznable a mi juicio, es más fantástico que real.

//

//

16

El peligro de que la mayor parte de las industrias habrían de concentrarse en esta zona libre, no existe, porque sería desprestigiar multitud de otras circunstancias que el interés privado, más avisado que ningún otro, sabe apreciar y utilizar.

No se puede concentrar todas las industrias porque eso es irrealizable no ha sucedido en ningún país, ni en Bremen, ni Hamburgo, que son los dos tipos de modelo de zonas francas -comercial e industrial- y además, porque estas zonas son más que nada de apronte para entrar al país.

Ahora, qué puede ocurrir? Felices, señor Presidente, si ocurriera. Quería decir que la zona franca ha atraído nuevas industrias o que ha multiplicado las existentes y nada mejor puede esperar el país.

El tipo de zona franca que adopta mi proyecto, ni es exclusivamente el comercial de Bremen ni el industrial de Hamburgo, he procurado adaptarlo a las particularidades de nuestro ambiente, a las necesidades de nuestro industrialismo incipiente y las complejidades de nuestra tarifas aduaneras.

Los artículos 8° y 9° de mi proyecto, dan las medidas del sistema eclético que adopto.

He introducido el Art. 10°, estableciendo un doble privilegio para los astilleros que construyan buques mercantes con fines que fácilmente se alcanza.

El desarrollo de nuestra marina mercante, también incipiente, pero tan indispensable, requiere auspicio y protección. En diversas leyes se ha procurado -y es notorio el loable empeño que pone en ello el Poder Ejecutivo actual- aquel auspicio y aquella protección."

En su segundo proyecto el Diputado M. Guido propiciaba nuevamente la creación de una zona franca en el puerto de Bahía Blanca.

Su texto íntegro puede consultarse al final de este estudio, en el anexo 8°.

Presentado en la sesión del día 14 de agosto de 1942, el citado diputado lo fundamentó con idénticas argumentaciones a las ya transcriptas, más arriba. (1)

//

(1) C.D. 1942-Tomo III-Pág.679.-

- ZONAS FRANCAS -

CUARTA PARTE

NUESTRAS POSIBILIDADES
GEOECONOMICAS

SUMARIO.-

CAPITULO 1°

Diferentes Zonas

A.- Liberal. Ríos Paraná y Uruguay. B.- Costa Sur. Características. Proyecto Guido M., Puerto Bahía Blanca. C.- Ríoplatense. La Plata. Buenos Aires.-

CAPITULO 2°

Corolarios

Problemas que crea la instalación de una Zona Franca. Oportunidad de su creación. Medidas de efectos inmediatos y las soluciones de resultados mediatos. Papel de la República Argentina. Repercusión de los cambios de la política económica continental sobre la política económica nacional.-

-----oOo-----

CUARTA PARTE

NUESTRAS POSIBILIDADES GEOECONOMICAS

CAPITULO 1°

Diferentes Zonas

A - LITORAL.-

En esta zona de nuestro territorio encontramos a dos grandes ríos navegables, ellos son el Paraná y el Uruguay. Haciendo un ligero análisis sin tangenciar otros puntos de vista ajenos a los de nuestro estudio, veamos las condiciones que pueden ofrecernos ambos surcos de agua.

Tomando primeramente el Paraná sabemos que en sus orillas y hasta llegar a Santa Fé se encuentran diversos puertos que en realidad y sin necesidad de argumentaciones sutiles, son los que ofrecen las mejores condiciones naturales. Concretando nuestras referencias a los Puertos de Rosario y Santa Fé, conocemos muy bien cuales son sus características y entre ellas sobresalen las inmejorables redes camineras, fluviales y ferroviarias; las cuales son cabeceras y que por demás está decirlo son el vértice del abanico de las comunicaciones del litoral. Su importancia también es notoria con respecto a sus funciones como mercados de consumo y de redistribución de productos.

En unos y otros proyectos siempre se tuvo en cuenta la posición geoeconómica de estos dos importantísimos puertos, en relación con el comercio de tránsito Argentino-Boliviano y Argentino-Paraguayo.

Con respecto a las condiciones de los puertos del río Uruguay, es necesario resaltar las ventajas que ofrece el de Concepción del Uruguay, que podríamos decir es el tope máximo de la navegación de gran calado. Su zona de influencia abarca nada menos que las Provincias de Entre Ríos, Corrientes, al Territorio de Misiones y también Brasil.

Conocemos el proyecto argentino de instalar en dicho puerto zonas francas, conocemos también cuales son sus fundamentos. Véase página

//

2

B - COSTA SUR.-

Es notorio que al alejarnos del Km. 0 en dirección al Sur vemos disminuir paulatinamente los medios de comunicación. Llegamos así a las dilatadas y ricas regiones patagónicas y nos damos cuenta que ellas necesitan de algún apoyo para que las comunicaciones se hagan fáciles o sino tal cosa, por lo menos, posibles.

Y el apoyo se proyectó en 1890 con medidas de naturaleza aduanera. El Poder Ejecutivo propuso agregar un artículo a la ley de Aduanas por el cual se liberaría de derechos de importación los artículos de consumo introducidos en pequeñas cantidades en los puertos del Atlántico, desde Puerto Deseado al Sud, para el consumo de los pobladores de esas zonas. Las mercaderías introducidas bajo esas franquicias no podrían ser expedidas a los puertos del territorio al Norte del Puerto Deseado sin satisfacer los derechos de importación con arreglo a la escala pertinente.

Aprobado el proyecto por la Cámara Joven, paso al Senado en el cual no tuvo aprobación. Pasó nuevamente a la Cámara de Diputados y como resultado de ello el artículo fué excluído de la Ley de Aduanas. En el Senado se adujo la inconstitucionalidad de la franquicia, y en la Cámara de Diputados se fundamentó la necesidad de la medida en que sinó, dichas regiones se aprovisionarían para satisfacer sus necesidades en las factorías chilenas, y también en que tomaría incremento el contrabando. (1)

En el año 1942 el Diputado Mario Guiso presentó en la Cámara de la que fué miembro, un proyecto, también con el propósito de impulsar las comunicaciones sureñas de nuestro país y con el objeto de fomentar el comercio en dichas zonas, todo lo cual traería por consecuencia lógica, un mejor desarrollo de las posibilidades latentes y siempre ponderadas de esos extensos territorios.

Los términos con que redactó su proyecto son muchos más amplios que el concepto de zona franca; en su único artículo dice que: (2)

"Decláranse puertos libres exento de todo impuesto aduanero y derechos de eslingaje, guinches o almacenaje, para la introducción de las mercaderías destinadas al consumo, uso o aplicación industrial, a los siguientes puertos nacionales, siempre que se compruebe que tales mercaderías serán consumidas, usadas o aplicadas en la zona de influencia de los mismos puertos: San Antonio, Madryn, Rawson, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz, Gallegos, Río Grande y Ushuaia".

 (1) Senado 1890-Tomo I - Pág.396-430 y
 Diputado 1890-Tomo I-Pag.776.-
 (2) Diputado 1942-Tomo I-Pág.163.-

//

//

3

Además es necesario considerar la situación del puerto de Bahía Blanca, que colocado en un lugar de relativamente fácil acceso, es el punto obligado de escala para el comercio con los demás puertos de la costa sur del Atlántico. Al estudiar los proyectos de instalación de zonas francas en dicho puerto hemos visto las ventajas y objeciones que presenta; a ellas pues, nos remitimos y aún más, ellas también sirven como argumentación analógica para los puertos de Mar del Plata y Necochea.

C - RIBPLATENSE.-

Aquí encontramos los grandes puertos nacionales, nos referimos a La Plata y Buenos Aires. Con respecto a ellos, en este mismo trabajo hemos visto los proyectos que se presentaron para instalar zonas francas. Aquí toca agregar, en primer término, con relación al Puerto de La Plata, que sus posibilidades son inmejorables dada su condición de complemento del Puerto de Buenos Aires. La zona de influencia colocada bajo la égida de sus radas y diques es potencial y realmente enorme.

Refiriéndonos al Puerto de Buenos Aires es obvio querer destacar su importancia. Creemos que a nuestro juicio instalar en él una zona franca sería superlativizar su preponderancia en todos los órdenes posibles y achicar en la misma medida de aquel crecimiento las probabilidades de crecimiento económico de los demás puertos argentinos. El Puerto de Buenos Aires ya resulta chico como puerto terminal que es de las grandes líneas de navegación; en determinados momentos el movimiento llegó a ser tal, que no alcanzando su capacidad de almacenamiento se congestionó. En él una zona franca actualmente, complicaría su funcionamiento.

CAPITULO 2 •

Corolarios

Los problemas a que dan origen las iniciativas de instalación de zonas francas son varios y de suma importancia. Entre ellos son esenciales los que atañen a la Política Económica, Política Social y Política de Transportes. Como lógica deducción ellos deben ser materia de concienzudos estudios que contemplan todas las posibilidades en cada uno de los aspectos que mencionamos; sólo así podría llegarse a prever los resultados de una proyectada creación. Con ellos se llegaría a evitar esfuerzos vanos, pérdidas de tiempo, soluciones inadecuadas, daños injustificados a la industria y al comercio, disminución de los ingresos fiscales, concesión de privilegios, y estímulos incongruentes.

También hay que saber encontrar el momento oportuno para conceder una zona franca; para ello creemos que debe te -

//

//

4

nerse presente si las circunstancias por las cuales se atraviesa permiten la atenuación del régimen proteccionista que aquella medida importa y si es menester acordar esa agilización de la legislación aduanera o más acertado sería conceder la instalación de un simple depósito franco.

Por otra parte, debe haber cierta concomitancia entre lo que se busca favorecer en forma inmediata con la extraterritorialidad aduanera de alguna región, y los resultados mediatos que trasuntan los compromisos internacionales en materia de política económica y especialmente comercial. En cierta forma, pensamos que como los fines inmediatos y mediatos convergen a un mismo objeto, los caminos a recorrer necesariamente deben ser paralelos.

¿Qué Gobernante en una época de economía dirigida, en que el Estado se ve obligado a intervenir para lograr afianzar su comercio internacional, tomará medidas que no sean aquellas con las cuales logre esos propósitos? Habrá alguno capaz de orientarse en el liberalismo económico? Descontamos que nó, de ser así llevaría a su país a la bancarrota económica, salvo en el supuesto de que en tales circunstancias ostentase para su disfrute, la hegemonía no ya solamente económica sino política, en el concierto de las naciones.

Nuestro país, hemos visto en la segunda parte de este trabajo, goza de una situación privilegiada en materia de abastecimiento de primera necesidad entre las naciones hermanas del continente. El papel que le tocó y toca desempeñar obligadamente, le conduce a dirigir su política por la ruta de la cooperación, ello significa generalmente, nada menos, que dar sin esperar compensación. La Argentina ha dado y seguirá dando hasta donde lo permitan las coyunturas de su estructura económica, para coadyuvar a nivelar su balanza comercial, con la de sus hermanas de América y del resto del mundo; porque saben sus Gobernantes que así cumple con los designios que le señala la historia.

Si la situación económica continental, le permite desarrollar una política económica de tal naturaleza, no es menester esperar peticiones o solicitudes de creación de zonas francas, éstas son un medio que pueden utilizarse para arribar a aquellos fines. En cambio, es menester no proliferar poderes que puedan concederlas, sino tratar sencillamente de que sea único el órgano que autorice a su instalación; que sea uno sólo el organismo que se encargue del planeamiento del estudio de las posibilidades, de la coordinación de los elementos de juicio que permitan asesorar definitivamente, en última instancia, sobre la procedencia o improcedencia, de la necesidad o de lo inútil de tal o cual proyecto de creación de zona franca.

Si la situación económica continental cambia tornándose distinta la política económica a desarrollar por imperio

//

//

5

de los propios hechos, entonces será dicho organismo especializado quien rápidamente exponga de acuerdo en un todo con la técnica doctrinaria, las medidas que deban adoptarse; que es lo que se debe suprimir, que es lo que debe subsistir y que es lo que debe quedar en tránsito de un extremo a otro.

-----000-----

R.D.

- ZONAS FRANCAS -

QUINTA PARTE

L A S Z O N A S F R A N C A S E N E L O R D E N
M U N D I A L

SUMARIO.-

CAPITULO 1°

Las zonas francas en los Estados Unidos de América.

Orígenes. La Celler Act. Comentarios. Primera Zona Franca. Traducción Libre de la Celler Act.

CAPITULO 2°

Las zonas francas en otros países.-

A.- Alemania. Legislación. Zona Franca del Puerto de Hamburgo. Zona Franca del Puerto de Bremen. Sus características.- B.- Dinamarca. Zona Franca en el Puerto de Copenhague.- C.- Italia. Zonas Francas industriales. Ley de 1927.- D.- Uruguay. Su régimen. E.- Brasil. Caracteres. F.- Relación de zonas francas en diversos países. Chile, México, Cuba, Suecia, Grecia, Hungría, Letonia. Actuales en: Las Canarias; Marruecos; Golfo de Guinea; Costa de Sahara; Paíse del Imperio Británico y en Italia.-

-----oOo-----

- QUINTA PARTE -

LAS ZONAS FRANCAS EN EL ORDEN MUNDIAL

CAPITULO 1°

Las zonas francas en los Estados Unidos de América.-

En esta gran república del norte inicióse movimientos de opiniones favorables a la instalación de zonas francas, en el último cuarto del siglo diez y nueve. Por aquel entonces, fué presentado el primer proyecto de ley para instalarla en la Isla Staten (Staten Island) situada en el puerto de Nueva York. (1)

Después de un lapso en que, por así decirlo, dichas opiniones entraron en un estado de latencia, nuevamente los "pionners" de aquellas las llevaron al plano de la actualidad. Tal es así que después de un cuarto de siglo, que corre desde la finalización de la primera guerra mundial hasta el año 1934, se obtuvo como fruto madurado la sanción de la ley Celler -Celler Act- del 18 de junio de 1934. Esta ley modifica la legislación portuarias estadounidense para introducir en ella, justamente, la institución que es materia de nuestro estudio.

La ley Celler (2) es de aquellas que se la califican de "ley madre" por ello es innecesario agregar que sus disposiciones son de alcance general, y que en ella se indican o especifican los lineamientos generales a los cuales deben sujetarse los casos particulares de establecimiento de zonas francas.

Haciendo un somero comentario de sus cláusulas, pueden anotarse características peculiares. Así notamos que dispone la creación de una Oficina de Zonas Francas titulada "FOREIGN-TRADES ZONES BOARD"; su misión será expedirse acerca de lo viable de las solicitudes presentadas a él por cualquier persona jurídica -estatal o particular- que tengan por objeto la instalación de zonas francas en cualquier puerto de tráfico internacional.

La ley impide que en las zonas francas a crear se fabriquen productos nuevos. Quiere ello significar que únicamente podrían realizarse operaciones del siguiente tipo: mezcla, manipulación, clasificación, nueva marca, colocación de estampillas y etiquetas.

(1) Fué exactamente en el año 1894.-

(2) Se cita en esta forma de acuerdo a la costumbre norteamericana de nombrar las leyes con el apellido de su autor.-

//

//

Todas las mercaderías que se introducen a la zona franca gozan, como característica de la extraterritorialidad aduanera de ésta, de la excención del pago de los derechos aduaneros.

Por otra parte, la ley estipula la creación de un buen control para las mercaderías de origen nacional que entren a las zonas, al sólo efecto de que cuando retornan al territorio -ya sea en la misma forma o integrando nuevos productos- sean libres de los derechos aduaneros.

Asimismo la ley norteamericana trae otras interesantes normas que se pueden leer en la traducción libre que agregamos más abajo. Traducción que se realizó de un original gentilmente facilitado por el Agregado Cultural de la Embajada del país amigo.

Como sabemos, todos los pedidos de creación de zonas francas son dirigidos al "Foreign Trades Zones Board" que decide sobre el particular. Así en el año 1937 -1° de febrero- inauguróse en la Staten Island, en el lugar denominado Stapleton, situado en el gran canal natural que une la Bahía de Nueva York con el mar, la primer zona franca.

Ya en el año 1938, el día 21 de julio inauguróse la zona franca de Mobile -Estado de Alabama- en el Golfo de México. Esta se clausuró por disposición de las autoridades gubernamentales el 14 de abril de 1939; los motivos fueron financieros.

TRADUCCION LIBRE DE LA "CELLER ACT"

DEL 18 DE JUNIO DE 1934

L E Y

Para proveer al establecimiento, funcionamiento y mantenimiento de zonas francas en puertos de entrada de los Estados Unidos, facilitar y estimular el comercio exterior y para otros propósitos:

Zonas Francas - Definiciones.-

El Senado y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, reunidos en Congreso, han sancionado que cuando se emplee en esta Ley:

"Secretario"

- a) El término "Secretario" significa el Secretario de Comercio.-

//

"Junta" - Su composición.-

- b) El término "Junta" significa la Junta que es aquí establecida para ejecutar las estipulaciones de esta Ley. La Junta estará constituida por el Secretario de Comercio, quien será Presidente y Funcionario Ejecutivo de ella, el Secretario del Tesoro y el Secretario de Guerra.-

"Estado".-

- c) El término "Estado" incluye cualquier Estado, el distrito de Columbia, Alaska, Hawai y Puerto Rico.-

"Corporación".-

- d) El término "Corporación" significa una corporación pública o una corporación privada, tales como están definidas en esta Ley.-

"Corporación Pública".-

- e) El término "Corporación Pública" significa un Estado, subdivisión política de él, municipalidad, agencia pública de un Estado, subdivisión política de ella, o municipalidad o corporación municipal de uno o más estados.

"Corporación Privada".-

- f) El término "Corporación Privada" significa cualquier corporación (que no sea corporación pública) organizada con el propósito de establecer, explotar y mantener una zona franca, estatuida por una Ley Especial sancionada con fecha posterior a la sanción de esta Ley, del Estado o Estados dentro de los cuales funcionará dicha zona.-

"Solicitante".-

- g) El término "Solicitante" significa una corporación que solicita el derecho para establecer, explotar y mantener una zona franca.-

"Concesionario".-

- h) El término "Concesionario" significa una corporación a la cual ha sido concedido el privilegio de establecimiento, explotación y mantenimiento de una zona franca.

"Zona".-

1) El término "Zona" significa una zona franca tal como se estipula en esta Ley.-

SECCION 2da.Establecimiento de zonas francas autorizadas.-

- a) La Junta es por la presente autorizada, -sujeta a las condiciones y restricciones de esta Ley y de las normas y reglamentaciones contenidas en ella, según lo estipulado a continuación- a conceder a corporaciones el privilegio de establecer, explotar y mantener zonas francas en /o adyacentes a puertos de entrada bajo jurisdicción de los Estados Unidos.

Puertos de entrada. Habilidadación de una o más zonas.-Zonas adicionales.-

- b) En cada puerto de entrada será habilitada por lo menos una zona, pero cuando un puerto de entrada esté ubicado dentro de los límites de más de un estado, en dicho puerto deberá habilitarse una zona en cada uno de los Estados, y cuando dos ciudades separadas por agua estén comprendidas en un puerto de entrada, puede ser autorizada una zona en cada una de dichas ciudades o en un territorio adyacente destinado a ese fin. Las zonas adicionales a la que corresponde a un puerto de entrada sólo podrán ser autorizadas si la junta considera que las zonas existentes o habilitadas no sirven adecuadamente para el desarrollo del comercio.-

Preferencia a las corporaciones de servicio público.-

- c) En la concesión de solicitudes deberá darse preferencia a las corporaciones públicas.-

Aprobación de la concesión por el Estado, cuando las instalaciones portuarias son de su propiedad.-

- d) En el caso de algún Estado en el cual las instalaciones portuarias de un puerto de entrada son de propiedad y controladas por el Estado, o en el cual las instalaciones portuarias estatales de cualquier otro puerto de entrada son de propiedad y controladas por una municipalidad, la Junta no deberá otorgar la concesión a ninguna corporación pública para el establecimiento de una zona franca en dicho Estado, a menos que la solicitud haya sido autorizada por una Ley de la Legislatura de dicho Estado, (dictada después de la fecha de la sanción de esta Ley).

SECCION 3ra.

Introducción en la zona; no sujeta a leyes aduaneras.

Almacenaje, reempaque, transporte, supervisión de la descarga, tasación, etc.-

Las mercaderías extranjeras o nacionales de cualquier clase, excepto aquellas cuya importación está prohibida por Ley, pueden, sin ser sometidas a las leyes aduaneras de los Estados Unidos, salvo que esté estipulado de otro modo en esta Ley, ser introducidas en una zona, y no pueden ser manufacturadas u ofertadas en dicha zona pero sí almacenadas, fraccionadas, reempacadas, mezcladas, distribuidas, clasificadas, ordenadas según tamaño, calidad, etc., limpiadas, mezcladas con mercaderías extranjeras o nacionales, o de otra manera manipuladas, exportadas; y las mercaderías extranjeras pueden ser enviadas de allí a la jurisdicción aduanera de los Estados Unidos, en su embalaje original o cualquier otro. Pero cuando una mercadería extranjera proveniente de una zona sea introducida en jurisdicción aduanera de los Estados Unidos, deberá ser sometida a las leyes y reglamentaciones de los Estados Unidos que afectan a las mercaderías extranjeras; Estipulando que cuando sea demandado el recaudador de aduanas deberá supervisar la descarga de mercaderías extranjeras en la zona, haciendo que dicha mercadería o cualquier porción de ella sea tasada y le sean liquidados los derechos aduaneros correspondientes a esa tasación. Luego podrá ser manipulada o almacenada bajo la supervisión y reglamentaciones prescriptas por el Secretario del Tesoro, y dentro de los dos años posteriores a dicha descarga, podrá ser o no mezclada con mercadería nacional, e introducida en jurisdicción aduanera, previo pago de los derechos liquidados sobre ella. Y si no es introducida en jurisdicción aduanera dentro de ese período de dos años se dispondrá de ella bajo las normas y reglamentaciones prescriptas por el Secretario del Tesoro y aparte de los réditos deberán pagarse los derechos, y el remanente, si hubiera, será entregado a los propietarios.

Estipulando además que sujeto a las reglamentaciones que, con respecto a la igualdad y protección de las rentas, el Secretario del Tesoro pudiera estimar necesarias, los artículos de producción y manufactura de los Estados Unidos, y artículos previamente importados, cuyos derechos han sido pagados o que han sido admitidos libres de derechos, podrán ser introducidos en una zona desde el territorio aduanero de los Estados Unidos, y reimportados libres de derechos, hayan sido o no mezclados con, e formado parte, durante la permanencia en dicha zona, de otros artículos.

Estipulando que si en opinión del Secretario del Tesoro su identidad no se ha perdido, tales artículos cuya introducción

libre no ha sido autorizada en razón del incumplimiento de los requerimientos formulados por el Secretario del Tesoro, serán tratados cuando reingresen a la jurisdicción aduanera de los Estados Unidos como mercadería extranjera, sujeta a las disposiciones de las leyes de tarifa en vigor.

SECCION 4ta.

Funcionarios aduaneros y guardias.

Asignación de ellos.-

El Secretario del Tesoro asignará a la zona los funcionarios aduaneros necesarios y guardias para proteger la percepción de derechos y para proveer a la admisión de mercaderías extranjera en territorio de jurisdicción aduanera.

SECCION 5ta.

Buques que entran o salen de una zona,

sujetos a reglamentaciones.-

Los buques que entran o salen de una zona deberán estar sometidos a la reglamentación de todas las leyes de los Estados Unidos, excepto lo dispuesto en contrario en esta Ley, y los buques que dejen una zona y arriban a jurisdicción aduanera de los Estados Unidos estarán sujetos a las reglamentaciones destinadas a proteger la percepción de derechos, tal como puede haber sido prescrito por el Secretario del Tesoro. No debe interpretarse en esta Ley ninguna estipulación en el sentido de que de alguna manera se permita a los buques de bandera extranjera conducir artículos o mercaderías embarcadas en una zona franca, con destino a otra zona o puerto en la costa de comercio protegido de los Estados Unidos.

SECCION 6ta.

Solicitud de autorización.

Requerimientos especificados.-

a) Cada solicitud debe manifestar en detalle:

- 1) La ubicación y requisitos del lugar en el cual se propone establecer una zona, detallado:

//

7

- A) La zona de tierra y la zona de agua, o de tierra, o de agua, o zona de tierra solamente si la solicitud es para el establecimiento en o adyacente a un puerto interiores;
- B) Los medios de separación del territorio aduanero;
- C) La aptitud del territorio para una zona; y
- D) Las posibilidades de expansión del territorio de la zona.-
- 2) Las instalaciones y anexos que se propone proveer y los planes preliminares y estimación del costo, y las instalaciones existentes y anexos que se propone utilizar.
- 3) El tiempo dentro del cual el solicitante propone comenzar y completar la construcción de la zona e instalaciones y anexos.
- 4) Los métodos propuestos para financiar la empresa.
- 5) Cualquier otra información que la Junta pudiera requerir.

Enmiendas permitidas.-

- b) La Junta puede permitir la reforma de la solicitud, por su propia iniciativa o porque le sea requerido. Cualquier expansión del área de una zona debe ser propuesta y aprobada de igual manera que la solicitud original.

SECCION 7tma.

Concesión para establecer una zona.-

Si la Junta considera que los planes y la ubicación propuestos son adecuados para el cumplimiento del propósito de instalación de zonas francas contemplado por esta Ley, y que las instalaciones y anexos previstas son suficientes, podrá otorgarse la concesión.

SECCION 8tva.

Reglamentaciones, etc., a dictarse.-

La Junta dictará las normas y reglamentaciones que no se opongan a las disposiciones de esta Ley o a las normas y reglamentaciones del Secretario del Tesoro contenidas en esta Ley, en la medida en que pudiera ser necesario para llevar a efecto lo dispuesto en ella.

//

//

SECCION 9Cooperación con las oficinas locales y federales.El Presidente puede solicitar la cooperación de oficinas gubernamentales.-

La Junta cooperará con el Estado, subdivisión de él o municipalidad en que la zona esté ubicada, en el ejercicio de su policía, sanidad o en otros poderes relacionados con la zona franca. Cooperará asimismo con los Servicios Aduaneros de los Estados Unidos y el Departamento de Correos, el Servicio de Salud Pública, la Oficina de Inmigración y con otras oficinas federales en cuanto tengan jurisdicción en los puertos de entrada descriptos en la Sección 2.-

SECCION 10

Con el objeto de facilitar las investigaciones de la Junta y su tarea para la concesión del privilegio para el establecimiento, explotación y mantenimiento de una zona, el Presidente podrá dirigirse a los Departamentos ejecutivos y otros establecimientos del Gobierno en el sentido de que cooperen con la Junta y para tal propósito cada uno de los varios departamentos y establecimientos está autorizado, bajo la dirección del Presidente, para facilitar a la Junta los registros, documentos e informaciones que se hallen en posición de ellos, en la medida en que sean requeridos por la Junta; y temporariamente asignar al servicio de la Junta los funcionarios, expertos e ingenieros que pudieran ser necesarios.

SECCION 11Acuerdo para el uso de la propiedad federal.-

Si la autorización o el derecho de usar alguna propiedad o instalación a incluirse en la zona pertenece a los Estados Unidos, podrá suscribirse un acuerdo para usar dicha propiedad o instalación para fines correspondientes a una zona franca, entre el concesionario y el Departamento o funcionario de los Estados Unidos que tiene control sobre las mismas, en las condiciones que se convengan, aprobadas por la Junta y dicho Departamento o funcionario.

SECCION 12Instalaciones que cada zona debe tener y mantener.-

- a) Embarcaderos adecuados, muelles, dársenas, depósitos, facilidades de carga, descarga y amarre donde la zona es adyacente

//

al agua; o en caso de una zona mediterránea, carga y descarga adecuadas, facilidades de almacenaje.

- b) Vías de transporte adecuadas hacia el territorio circundante y hacia todas partes de los Estados Unidos, preparadas para permitir la vigilancia e inspección para la percepción de los derechos aduaneros.
- c) Instalaciones adecuadas para carbón u otros combustibles y para luz y fuerza.
- d) Agua y obras sanitarias adecuadas.
- e) Viviendas e instalaciones adecuadas para los funcionarios y empleados de los Estados Unidos, Estado o municipalidad cuyas obligaciones pudieran requerir su presencia dentro de la zona.
- f) Delimitaciones adecuadas para separar la zona de la jurisdicción aduanera, para la percepción de los derechos, junto a disposiciones apropiadas para la entrada y salida de personas, vehículos, buques y mercaderías.
- g) Cualquier otro requisito cuya necesidad señale la Junta.

SECCION 13

La concesión puede permitir a terceros la erección de edificios dentro de la zona, con aprobación de la Junta. Permisos concedidos sólo en interés público

El concesionario puede, -con la aprobación de la Junta y bajo reglamentaciones razonables y uniformes, para condiciones y circunstancias similares a las prescriptas por ella- permitir a otras personas, firmas, corporaciones o asociaciones, la construcción de edificios y otras estructuras dentro de la zona, en la medida que llenen sus necesidades particulares.

Estableciendo que dicho permiso no constituirá un derecho autorizado contra los Estados Unidos, ni interferirá con la reglamentación de la concesión o el permiso de los Estados Unidos, ni interferirá o dificultará la revocación de la concesión por parte de los Estados Unidos; y estableciendo además que dichos permisos no serán concedidos en términos tales que pongan en conflicto con el uso público de la zona, como está establecido en esta Ley.

SECCION 14Explotación de la zona como utilidad pública.-
Costo del mantenimiento de guardias de aduana.-

Cada zona debe ser explotada como utilidad pública y todas las tarifas y cargas para todos los servicios e privilegios dentro de la zona serán justas y razonables, y el concesionario deberá fijar a cuantos pudiera aplicarlas, por el uso de la zona y sus instalaciones y anexos, un tratamiento uniforme en circunstancias similares, sujetos a aquellos tratados o convenciones comerciales que se hallan actualmente en vigor o puedan en el futuro ser concertadas periódicamente por los Estados Unidos con gobiernos extranjeros, y el costo del mantenimiento del servicio aduanero adicional requerido en virtud de esta ley, será pagado por el explotador de la zona.

SECCION 15Restricción del uso de la zona para
propósitos residenciales.-

- a) No será permitida a ninguna persona la residencia dentro de la zona, excepto los funcionarios o empleados federales, de algún Estado o Municipales cuya residencia dentro de la zona sea considerada necesaria por la Junta.-

Autoridad de la Junta, Reglamentaciones
sobre empleados.-

- b) La Junta dictará normas y reglamentaciones que contemplen la entrada y salida de la zona, de empleados y otras personas. Todas las normas y reglamentaciones concernientes a la percepción de los derechos aduaneros, serán aprobadas por el Secretario del Tesoro.-

Eliminación de mercaderías perjudiciales, etc.-

- c) La Junta puede en cualquier momento ordenar la eliminación de la zona de cualquier mercadería o procedimiento que a su juicio es perjudicial al interés, salud e seguridad públicas.-

Restricción del comercio minorista.-

- d) Dentro de la zona no debe efectuarse ningún comercio al por menor, excepto bajo permiso emitido por el concesionario y

aprobado por la Junta. Dichos permisos no servirán para vender mercaderías que no sean de producción nacional, o con derechos pagos, o libres de derechos, que se introduzcan en la zona desde la jurisdicción aduanera.-

SECCION 16

Forma de llevar la contabilidad.-

- a) La forma y manera de llevar la contabilidad de cada zona será prescripta por la Junta.-
- b) Cada concesionario deberá elevar anualmente a la Junta y en cualquier otra oportunidad en que ella pudiera requerirlo, informes conteniendo una declaración completa de las operaciones, ingresos y gastos, y toda otra información que la Junta pueda solicitar.
- c) La Junta elevará un informe al Congreso el primer día de cada sesión regular, conteniendo un resumen de la explotación y condición fiscal de cada zona y transmitir juntamente una copia del informe anual de cada concesionario.-

SECCION 17

Prohibición de enajenar la concesión.-

La concesión no podrá ser vendida, traspasada, transferida, cedida.-

SECCION 18

Revocación de la concesión en caso de violación.-

- a) En el caso de coluntarias y repetidas violaciones de algunas de las disposiciones de esta Ley por parte del concesionario. La Junta puede revocar la concesión después de cuatro meses de notificado el concesionario, y otorgándole una oportunidad de ser escuchado. El testimonio tomado ante la Junta debe constituir una escritura y ser archivado en la Junta, con la decisión a la que se haya llegado.-
- b) En la ejecución de cualquiera de los procedimientos previstos en esta sección para la revocación de una concesión, la Junta puede presentar testigos, y el testimonio y la preparación de documentos de evidencia y para ese propósito puede solicitar la ayuda de las cortes de distrito de los Estados Unidos.-

//

e) Una orden según las disposiciones de esta Sección, revocando la concesión y que ha sido dictada por la Junta, será final y concluyente, a menos que dentro de los noventa días después, el concesionario apele a la Cámara de Apelaciones del distrito en el que la zona está ubicada, llenando ante un funcionario de dicha Cámara una petición escrita para que la Orden de la Junta sea dejada sin efecto.

Dicha orden será suspendida durante la disposición de procedimientos de apelación en la Corte. El empleado de la Corte en la que dicha petición ha sido presentada, preparará inmediatamente una copia de ella para ser enviada a la Junta y deberá preparar, certificar y archivar en la corte una transcripción completa y exacta del trámite en los procedimientos llevados a cabo ante él, según las disposiciones de esta sección, los cargos y evidencias que se hagan al concesionario, y la orden de revocación de la concesión. El testimonio y la evidencia preparados y sometidos a consideración de la Junta, debidamente certificados y registrados, serán considerados por la Corte como la evidencia en el caso.

SECCION 19

Disposición Penal.-

En caso de violación de esta Ley, o de alguna de sus disposiciones, por parte del concesionario, de algún funcionario, agente o empleado responsable de o que haya permitido alguna violación de esa clase, será sometido a una multa de no más U\$S. 1.000.- Cada día en que dicha violación continúe constituirá un delito aparte.

SECCION 20

Independencia de las disposiciones.-

Si alguna disposición de esta Ley o la aplicación de dicha disposición a ciertas circunstancias es considerada inconstitucional, el resto de la Ley y la aplicación de sus disposiciones a circunstancias distintas de aquellas para las cuales eran consideradas inválidas, no serán afectados.

SECCION 21

Derecho de enmienda o rechazo de esta Ley, reservado.-

El derecho de alterar, enmendar o rechazar esta Ley queda por ella reservado.-

CAPITULO 2°

Las zonas francas en otros países

A - ALEMANIA.-

Dado el incremento notable que en este país tomaron las zonas francas la legislación que debió dictarse alcanzó el grado más avanzado de minuciosidad. Siempre y en todas partes se han colocado en primer término como modelo de zonas francas las instaladas en los puertos alemanes de Hamburgo y Bremen. No hay duda alguna que así lo han sido, y que sus características debieron tenerse en cuenta para cualquier iniciativa de organización de zonas francas.

Hamburgo adhirióse en el año 1888 a la Unión Aduanera alemana, pero no obstante conservó para sí la franquicia de aduana para una parte de su puerto, que es precisamente, su zona franca.

La zona franca del puerto de Hamburgo fué inaugurada personalmente por el Imperador en el año 1888; por la cantidad de operaciones que en él se realizan puede considerarse uno de los puertos más importantes del orbe, de ahí que su zona franca haya sido calificada con idénticas palabras. La zona instalada en el propio puerto, que se halla sobre el Río Elba, a unas 80 millas de su desembocadura, tiene una capacidad de almacenamiento que comprende el 66 % del total de aquel.

El límite aduanero se lo señaló sobre.

- a) El terreno: por barras de hierro; y
- b) Sobre el mar: por barreras flotantes.

A su vez en cada puerta de acceso funcionó una oficina aduanera.

Con respecto al gobierno interno de la zona debemos decir que se regula por la "Administración de los Muelles" que depende de las autoridades del Gobierno del Estado Libre de Hamburgo.

Con referencia a la explotación en sí, es interesante destacar que se aseguró por intermedio de la "Sociedad de los Depósitos de la Zona Franca" que siempre proporcionó jugosos dividendos.

//

Dicha Sociedad estuvo organizada sobre la base de una Oficina, un Consejo de Administración y una Asamblea General, y en ella la ciudad de Hamburgo siempre estuvo representada, invirtiendo su participación en las ganancias en compra de acciones, hasta que según se previó, llegase el día en que la administración de la zona quedase a cargo de la propia Ciudad Libre.

Per acción de la sociedad la zona franca llegó a cubrirse virtualmente de cobertizos, depósitos, mostradores y una serie de instalaciones y construcciones apropiadas al comercio y a la industria; percibiendo ligeros derechos en concepto de almacenaje.

A esta zona los alemanes le llaman "Freihaven" que en nuestro idioma significa "puerto libre". En realidad responde al calificativo, por cuanto en su territorio pueden hacerse todas las gamas de operaciones, hasta fabricar nuevos artículos con cualquier clase de materia prima y siempre bajo el amparo de la extraterritorialidad aduanera.

Durante el régimen de las zonas francas, en Hamburgo, se desarrolló una importante industria de cigarros. El tabaco en bruto se importaba a la zona, libre de derechos y luego se procedía a la fabricación de los cigarros y cigarrillos que se proveía toda Europa. Algo semejante ocurrió con el alcohol que sirve como es sabido, de base para una importante elaboración de licores y otras bebidas.

De ahí corroboramos una vez más que la zona franca apareja la formación de un gran emporio comercial.

Sin embargo en la zona aduanera no podían instalarse casas para vivir salvo las del personal de vigilancia ni tampoco artículos para consumir.

Seguidamente comentaremos algunas características de la zona franca que existiera en Bremen. Este puerto se halla situado en la orilla del Río Weser, a un centenar de kilómetros de su desembocadura. La creación de la zona es más o menos paralela, en el tiempo, a la de Hamburgo.

Sus características son más restringidas que las de Hamburgo; responde al sistema titulado "freibezirk" -distrito libre- y en su territorio existieron dos distritos libres, la "Freibezirk I" y la "Freibezirk II" destinadas la una al comercio marítimo europeo y la otra al comercio transoceánico. Al igual que la de Hamburgo se hallaban separadas del resto del puerto por vallas.

//

//

3

La Administración interna de la zona estuvo a cargo de una Comisión, integrada por el Capitán del Puerto de Bremen.

La explotación se otorgó a una Sociedad privada denominada "BREMEN-LAGERHAUS" que para el uso de sus instalaciones aplicó las tarifas establecidas por el Estado.

A diferencia de Hamburgo en esta zona no pueden instalarse fábricas, sino simples depósitos en los cuales las mercaderías pueden ser sometidas a manipulaciones, transformaciones, mezcla, trasvasado, etc.-

B - DINAMARCA.-

En este país existió en el puerto de Copenhague que se encuentra en el estrecho del Sund, nexo entre el Kattegatt y el mar Báltico, una zona franca, creada por ley del 31 de marzo de 1891. Al igual que los de Hamburgo y Bremen su explotación fué otorgada a una compañía privada, en este caso a una Sociedad Anónima y por 80 años.

Su organización es análoga a la de las zonas alemanas mencionadas. El movimiento desarrollado en ella ha sido importantísimo y sus comodidades respondieron a la época de su utilización.

La característica especialísima fué la de que las mercaderías depositadas en los almacenes del territorio aduanero podían ser dadas en préstamo por medio de la emisión de Warrants.

C - ITALIA.-

Fuó después de la primera contienda mundial que en este país latino se pone en auge la instalación de puertos con zona franca. Se crearon con la denominación de "zonas francas industriales" que no son otra cosa que partes de territorios con extraterritorialidad aduanera, en los cuales se desea fomentar la instalación de nuevas y determinadas industrias, no implicando tal motivo la exención de otros impuestos.

Tenemos como ejemplo las instaladas, en orden de fechas, en: Venecia Marghera, Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, 1917; Roma San Paolo, 1919, Trieste, 1928; Livorno, Pola, 1929; Bolzano 1934; Ferrara, 1936; Apuania, 1938, etc.-

//

Para la ciudad de Zara se dió un reglamento especial por decreto-ley del 13 de marzo de 1921 (1), concediéndosele las características de la zona franca, en sentido largo. Si -
 teniendo el mismo procedimiento se creó la Zona Franca de Carnaro, en la Provincia de Piumo, que abarcó los siguientes lugares: Piumo, Volosca, Abbazia, Laurana, Ica, Apriano, Valmartignano, Las Islas Cherso, Lussino, Unie, Sansego y otras de menor importancia.

En Trieste y Piumo también existían dos zonas francas bajo la soberanía austro-húngara, "puntos francos" que fueron consolidados por disposición del Gobierno Italiano en 1922.

Trieste tuvo dos zonas llamadas, "Victorio Emanuele II" y "Emanuele Filiberto Duca de Aosta" la antigua y la moderna respectivamente. Ambas, las operaciones industriales están terminantemente prohibidas, quedándose sólo las de carácter comercial, hasta el año 1926 en que por decreto 2260 y únicamente para Trieste se creó una zona industrial.

En el año 1927 dictóse una ley que no pudo llevarse a la práctica dado su carácter amplísimo; autorizaba la instalación de nada menos que setecientos zonas francas en otros tantos puertos. El movimiento de opinión que se originó antes de llegar a la concreción de dicho proyecto, fué enorme, se realizaron numerosas encuestas y estudios. Su objeto fué el de repoblar la zona petroliera de los puertos del norte europeo y de Marsella.

Por último se proyectó crear una zona franca en el puerto de Génova, pero llegó en un mal momento -1936- y no pudo materializarse.

D - URUGUAY.-

En este país más bien que zonas francas se apoyó el régimen de los depósitos francos; evidente ejemplo de ellos son los instalados en los puertos de Montevideo y Nueva Palmira.

La posición geográfica de los puertos uruguayos responde al objetivo de las zonas francas y ese fué el propósito que guiaron a los proyectos de instalación de los mismos -atracción del comercio de tránsito y distribución de productos a países limítrofes-.-

//

5

La República Argentina, utiliza las franquicias de los depósitos aduaneros de Montevideo para el estacionamiento de determinados productos y entre ellos el tabaco que permanece largo tiempo antes de ser traído para su elaboración.

Como vimos al estudiar las zonas francas en nuestro país, las leyes 5112 y 8092 fueron dictadas en respuesta a la creación de similares en el Uruguay.

E - BRASIL.-

Según el Observador Económico Financiero (1) citase como antecedente histórico de zona franca, en este país, al puerto de Santa Catherina, aunque nunca se hizo efectivo en su funcionamiento.

Por el año 1860 dictóse una ley creando depósitos francos en los puertos de Río de Janeiro y Pará; en 1883 se hizo lo propio con los puertos de Bahía, Pernambuco, Maranhao y Río Grande do Sur. También proyectóse construir una zona franca en Río de Janeiro, en la Isla del Gobernador, pero no se realizó no obstante tener el correspondiente crédito en el presupuesto de 1921.

El día 8 de enero de 1943 se inauguraron en el puerto de Santos, depósitos francos (2) "para almacenaje, recibimiento y distribución de las mercaderías de origen paraguayo, como también para el recibimiento y envío de las mercaderías importadas por el Paraguay para su abastecimiento. Dentro de dicho depósito, a los efectos aduaneros, tales mercaderías serán consideradas en régimen libre".

"Comprometiéndose Brasil a instalar el depósito dotándolo de la capacidad indispensable a las cantidades de mercaderías que allí tengan que ser depositadas. Este depósito particular, posee una característica y ella es la de ser una zona franca convencional, limitada a un contratante".

En dicho depósito pueden realizarse operaciones tales como: la subdivisión, reacondicionamiento, venta y embarque de las mercaderías de exportación paraguaya".

F - Relación de Zonas Francas en diversos países.-

Chile: Con puerto franco en Punta Arenas-Puerto Magallanes.

México: Con zonas francas denominadas "perímetros libres" en los puertos de Cozumel y Ensenada.

//

Cuba: En 1938 instaló una zona franca en el puerto de Matanzas. La ley de creación es del año 1934.-

Suecia: Las que existen son de carácter comercial e industrial; salvo la de Estocolmo que es de 1919 las restantes datan del año 1933, con ellas Ggtemburgo y Malmo.-

Grecia: En el puerto de Salónica desde 1925, con territorio reservado a Yugoslavia.-

Hungría: En la isla danubiana de Csepel en las cercanías de Budapest, existe una zona franca fluvial desde 1937.-

Letonia: Existió en Libau desde 1931, sirviendo al tráfico de Riga.-

Actualmente gozan de exenciones aduaneras ya sea en el carácter de zona franca o bien en el de puerto, los siguientes territorios:

En las Canarias: Santa Cruz de Tenerife; Las Palmas; Orotava; Arrecife; Puerto Cabras; San Sebastián; yValverde.-

En Marruecos: Alhucema; Melilla; Peñón de Vélez de la Gomera; Islas Chafarinas y Ceuta.-

En Golfo de Guinea: Fernando Po; Anhobon; Corisco; Cabo Jubil.-

Costa de Sahara: Río de Oro.-

En Países del Imperio Británico: Singapore, Aden, Georgetown, Penang en Malasia, Hong Kong y Gibraltar.-

En Italia: La de Carnaro, en Fiume.-

- ZONAS FRANCAS -

SEXTA PARTE

DOCUMENTACION

SUMARIO.-

CAPITULO UNICO

A N E X O S

- Anexo 1.-** Proyecto del Ministro de Obras Públicas, Emilio Civit.-
- Anexo 2.-** Proyecto del Poder Ejecutivo, Figueroa Alcorta.-
Decreto 13/7/1910 - Inauguración.-
Decreto 13/7/1910 - Reglamentación.-
- Anexo 3.-** Proyecto del Diputado Nacional, Mariano López.-
- Anexo 4.-** Proyecto Dirección General de Navegación y Puertos.-
- Anexo 5.-** Proyecto del Diputado Nacional, N. Mosset Iturraspe.-
- Anexo 6.-** Proyecto del Diputado Nacional, M. J. Mántaras.-
- Anexo 7.-** Proyecto del Diputado Nacional, Mario M. Guido.-
Del Año 1920-1922.-
- Anexo 8.-** Proyecto del Diputado Nacional, Mario M. Guido.-
Del año 1942.-

-----000-----

- SEITA PARTE -DOCUMENTACIONCAPITULO UNICO

Proyecto del Ministro de Obras Públicas
Emilio Siviti

ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE LA PLATA:

Artículo 2°.- del Mensaje y Proyecto de Ley de Transferencia del Puerto de la Plata a la Nación.-

"Verificada la transferencia, el Poder Ejecutivo con sus propios elementos, o por empresa privada en licitación pública, procederá a adoptar por intermedio de los Ministerios respectivos, las medidas necesarias a los siguientes objetos:

- a) Restituir al puerto de La Plata y canal de acceso, las profundidades primitivas y restaurar las instalaciones y defensas actuales, pudiendo invertir hasta dos millones de pesos oro;
- b) Estudiar un proyecto de profundización del puerto y canal de acceso, hasta el agua honda, a 8,25 metros (27 pies) y a 9,14 metros (30 pies) cuyos resultados someterá a resolución del Honorable Congreso;
- c) Establecer en el Puerto de La Plata o en el de Buenos Aires, o en ambos, si se encuentra conveniente, ZONAS FRANCAS y lugares para depósitos particulares de ese carácter, en la forma que el Poder Ejecutivo considere adecuada;
- d)
- e)

PROYECTO DEL PODER EJECUTIVO

FIGUEROA ALCOBATA

ZONAS FRANCA EN LA PLATA Y EN UN PUERTO DE LA
PROVINCIA DE SANTA FE.-

(sanccionado como Ley bajo el n.º 5142/1907 al día 22 de setiembre)

Artículo 1.º.- Autorízase al Poder Ejecutivo para admitir en el puerto de La Plata o en una porción determinada de él y de los terrenos adyacentes, libres de derechos aduaneros y de cualquier impuesto interno, las mercaderías extranjeras

La enumeración no comprenderá el almacenaje, tod vez que las mercaderías usen almacenes fiscales. Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo para que cuando la juegue conveniente, establezca en un puerto de la Provincia de Santa Fe, otra ZONA FRANCA, de acuerdo con las prescripciones de la presente ley.-

Artículo 2.º.- Las mercaderías admitidas en la zona franca, podrán ser conservadas en depósito, mezcladas, clasificadas y divididas en grupos y en general, sometidas a todo género de operaciones.

Podrá también en dicha zona fundarse establecimientos fabriles y efectuarse toda clase de operaciones industriales.-

Artículo 3.º.- El Poder Ejecutivo podrá permitir el establecimiento de almacenes de depósito dentro de la ZONA FRANCA, por empresas o compañías privadas, con sujeción a las leyes vigentes.-

Artículo 4.º.- Las mercaderías introducidas en la ZONA FRANCA elaboradas en ella podrán ser reexportadas o exportadas libremente en cualquier tiempo. Las mercaderías que salgan de la zona libre para la zona aduanera serán sometidas a las tarifas y a los impuestos fiscales que les correspondan con arreglo a la legislación en vigor, como si procedieran directamente del extranjero. Los artículos elaborados en la ZONA FRANCA, pagarán los derechos correspondientes a las mercaderías primas empleadas en la fabricación.

//

//

2

"Artículo 5°.- El Poder Ejecutivo procederá a aislar todo el puerto o la parte de él que se declare franca y adoptará las medidas de vigilancia necesarias.-

"Artículo 6°.- Declárase de utilidad pública los terrenos de propiedad particular requeridos para establecer zonas francas. Para la adquisición de aquellos que fuesen ofrecidos en venta por los dueños, el Poder Ejecutivo podrá celebrar convenios que serán sometidos a la aprobación del Congreso.-

"Artículo 7°.- El Poder Ejecutivo hará el estudio indispensable para el funcionamiento de la ZONA FRANCA, en toda su amplitud y lo someterá al Honorable Congreso. Exceptúase de estas obras las requeridas para el aislamiento de la zona, mencionadas en el artículo 5° que serán ejecutadas inmediatamente.-

"Artículo 8°.- Será prohibido:

- 1) Habilitar la zona franca.-
- 2) La compra venta al por menor y el consumo de mercaderías dentro de la misma zona.-

"Artículo 9°.- Los gastos que demande la presente ley se harán de rentas generales y se imputarán a la misma.-

"Artículo 10°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo".

-----OO-----

1.- ZONA FRANCA DEL PUERTO DE LA PLATA.-

"Buenos Aires, julio 13 de 1910.-"

"Estando terminadas las obras de aislamiento de la zona comercial del puerto de La Plata, deben ser habilitadas con arreglo a la Ley 5142.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

D e c r e t a :

Artículo 1°.- Fijase el día 27 del corriente para la inauguración de la zona franca comercial sobre el costado este del gran dock central del Puerto de La Plata, quedando habilitadas desde esa fecha, los depósitos establecidos en dicha zona.-

Artículo 2°.- Por el Ministerio de Hacienda se adoptarán las disposiciones tendientes a la celebración del acto inaugural, al cual deberá ser especialmente invitado el Excmo. Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.-

Artículo 3°.- Comuníquese, etc."

FIGUEROA ALCORTA

IRIONDO

-----00-----

2.- REGLAMENTACION.-

"Buenos Aires, 13 de julio de 1910.-"

"Considerando:

Que por ley n° 5142 fué autorizado el Poder Ejecutivo para establecer una zona franca en el Puerto de La Plata y que ya reglamentación proyectada por una Comisión Especial fué aprobada en setiembre 18 de 1908, aunque subordinada su aplicación en lo referente a las Secciones Industrial y de Astilleros Navales

//

2

a reformas sometidas al Honorable Congress, para subsanar deficiencias en la precitada Ley;

Que entretanto puede habilitarse una parte de la Sección Comercial de la Zona Franca en los dos depósitos ubicados en la costa este del dock central recientemente aislados de las instalaciones restantes del Puerto de La Plata;

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

D e c r e t a :

- Artículo 1°.-** Será considerada Zona Comercial de la Zona Franca de La Plata, la superficie ocupada por los dos depósitos de la costa este del Dock Central, incluyendo el espacio cercado entre dicho dock y el frigorífico y las carboneras próximas al canal de Reynón.-
- Artículo 2°.-** Queda absolutamente prohibida la entrada de mercancías extranjeras a dicha zona por los portones de la verja, los cuales deberán estar completamente vigilados. Los trenes que crucen la zona franca no podrán detenerse dentro de la misma, como no sea para cargar o descargar mercancías, bajo la vigilancia de los empleados aduaneros.-
- Artículo 3°.-** La vigilancia exterior por agua y por tierra estará a cargo de la Aduana de La Plata; y la vigilancia interior de los depósitos, del espacio cercado y de las puertas de acceso, de éste o de aquellos, será ejercida por empleados guardianes y serenos de la referida zona.-
- Artículo 4°.-** Dentro de la zona franca las mercancías depositadas podrán ser manipuladas sin transformarla, efectuando mezclas, transiagos, fraccionamientos o cambio de envases y acondicionamientos, quedando los autores de esas operaciones sujetos a la responsabilidad establecida por las leyes de marcas de comercio, agricultura e industrias.-
- Artículo 5°.-** Los importadores que soliciten autorización para depositar mercancías extranjeras en la zona franca, y efectuar las operaciones enumeradas en el artículo precedente, deberán presentarse ante el Ministerio de Hacienda, comprometiéndose a sujetarse a las condiciones del Artículo siguiente.-
- Artículo 6°.-** Los importadores de mercancías depositadas en la zona franca serán obligados:

//

1) A llevar un detalle de lo introducido, manipulado, exportado, removido a plaza o despachado en tránsito..

2) A responder de las infracciones aduaneras imputables a sus empleados, dependientes u operarios que desempeñen funciones o efectúen trabajos dentro de los depósitos francos..

Artículo 7°.- La métrica del personal a que se refiere el inciso 2) del Artículo anterior, deberá ser entregada a las autoridades de la Aduana e Intermedia de la zona, dándosele esta oportunidad de cualquier cambio. Dichas autoridades podrán exigir la eliminación en dicho personal de individuos por cuyos antecedentes no inspirarán confianza..

Artículo 8°.- Los guardianes de la zona franca y los empleados o agentes de la Aduana detendrán o someterán a registro a las personas que salen de la zona franca sean portadores de paquetes, balces, etc., o despierten sospechas de ocultar objetos bajo la ropa. El la vigilancia podrá ser ejercida hasta 30 metros de la Verja exterior de la zona franca..

Artículo 9°.- Queda prohibido introducir en la zona FRANCA:

- 1) Napos, joyas, abanicos, bastones, sombrillas y paraguas..
- 2) Objetos de balstillo..
- 3) Inflamables, explosivos o substancia mal olientes..

Artículo 10°.- Los inspectores del ministerio de Hacienda, de la Aduana de la Isla y de la Zona Franca, tendrán derecho a revisar en cualquier momento los libros de cada depósito y tomar estado de las mercancías introducidas y manipuladas..

Artículo 11°.- Los barcos que entren al puerto de la Plaza con mercancías destinadas a la zona Franca, estarán sujetos a las disposiciones marítimas y sanitarias y a los reglamentos portuarios y debiendo además llevar las siguientes formalidades:

- 1) Los que deben dejar la carga en la zona aduanera pasando enseguida a la zona Franca, harán a proa una bandera de cuadros azules y blancos..

//

4

- 2) Los que deban descargar en la zona franca pasan de enseguida a la zona aduanera, arborarán a proa una bandera de cuadros rojos y blancos.-
- 3) Los que deban únicamente efectuar operaciones en la zona franca, sin tocar en la zona aduanera, irán a proa una bandera de cuadros amarillos y negros.-

Artículo 12°- Al atracar a la zona franca los buques presentarán un manifiesto general de las mercaderías que hayan de desembarcar en aquella, debiendo llenarse en dichos documentos, los requisitos indicados en el artículo 20 de las Ordenanzas de Aduana.-

Artículo 13°- Un duplicado del manifiesto a que se refiere el artículo anterior deberá ser entregado al Guarda para ser archivado en la Aduana al dársele entrada al buque llegado al puerto con las señales del Artículo 11°.-

Artículo 14°- Presentado el manifiesto (Art. 12°) en la zona franca, dicho documento servirá para fiscalizar la descarga, anotándose al pie las diferencias y archivándose en la Oficina de Registro de la Zona Franca.-

Artículo 15°- Los depositantes de mercaderías en la zona franca, pueden introducir por tierra, cajones, caseos y otros envases nacionalizados cuya descarga deberá ser fiscalizada por empleados aduaneros y de la zona libre con dos relaciones iguales de los efectos introducidos, archivándose una de aquellas en la Aduana y otra en la Oficina de la Zona.

Artículo 16°- Las mercancías depositadas en la zona franca pueden ser extraídas para ser transportadas:

A - Por agua:

- 1) a puertos de países extranjeros;
- 2) a puertos nacionales situados al sud del paralelo 32;
- 3) a los demás puertos nacionales.-

B - Por tierra en ferrocarril:

- 1) a los países vecinos de Bolivia, Chile, Brasil y Paraguay;
- 2) a estaciones situadas en territorio nacional.-

//

//

5

Artículo 17°.- Las mercancías que hayan de ser extraídas de la zona franca deberán ser perfectamente documentadas a depósito mediante dos ejemplares en papel común, con las declaraciones prescriptas en los incisos 3, 4 y 5 del Art. 278 de las Ordenanzas de Aduana.

Verificada la existencia de los bultos, sus números y marcas, uno de los ejemplares será archivado en la Oficina Central de la Zona Franca y el duplicado en la del respectivo depósito libre.-

Artículo 18°.- Para el embarque de las mercancías destinadas al transporte por agua a los puertos indicados en el artículo 16, inciso A - 1° y 2° se presentarán a la Oficina Central tres permisos en papel común con las declaraciones prescriptas en los incisos 3, 4, 5 y 6 del Art. 379 de las Ordenanzas de Aduana.-

Dos de dichos permisos pasarán al depósito en que se encuentran las mercaderías cuyos bultos serán inmediatamente rotulados en la forma indicada en el inciso 1° del Art. 19°.-

Artículo 19°.- Las mercaderías que habiendo sido manipuladas o tal como se importaron sean extraídas de la zona franca, deberán llevar fijado alrededor de los envases, unos rótulos en dos o más costados, con los colores e inscripciones siguientes:

1) Mercaderías que salgan sin previo pago de los derechos aduaneros para los destinos indicados en los números 1° y 2°, inciso A; y 1°, inciso B, del Art. 16°; fajas o rótulos encarnados con la inscripción en letras negras ZONA FRANCA - TRANSITO.-

Mercaderías que salgan después de haber abonado los derechos aduaneros para el destino indicado en el número 3°, inciso A; y 2° inciso B, del Art. 16°; fajas o rótulos de color verde claro, con la inscripción en letras negras ZONA FRANCA-REMOVIDO.-

Artículo 20°.- Las fajas o rótulos serán pintados o de tela o papel, bien adheridos debiendo tener un ancho mínimo de 0,06 m. y los rótulos una longitud mínima de 0,20 m. Las letras de la inscripción deberán tener una altura mínima de 0,04 m. con un mínimo de 0,005 en el grueso.

//

Los rótulos o fajas serán sellados después de su colocación por la Oficina respectiva del depósito franco.-

Artículo 21 .- El embarque será fiscalizado con ambos permisos los cuales se devolverán al depósito con el cumplimiento irán a reunirse con sus correspondientes copias de facturas (Art. 17) en la Oficina de Depósito y en la Central de la Zona Franca. Copia de este cumplimiento, quedará en el ejemplar retenido en la Oficina Central.

Aquel será entregado al Capitán del buque conjuntamente con la relación de la carga.-

Artículo 22 .- Serán eximidos de las formalidades del Art. 19 :

- 1) Las mercaderías que se transporten por ferrocarril en vagones cerrados a los países vecinos y a puertos nacionales.-
- 2) Las mercaderías en tránsito conducidas por agua a puertos nacionales en que hayan de ser nacionalizadas o trasbordadas a vagones cerrados con destino a países limítrofes, siempre que los remitentes afiancen los derechos dobles de dichas mercaderías, verificadas y aferadas, otorgando letras a 60 días que serán canceladas con la tornagu a expedida por la Aduana que fiscalice la descarga o el trasbordo.
- 3) Las mercaderías que en la misma forma del inciso 2  sean destinadas a puertos situados al sur del paralelo 42, cuyas tornagu as sean otorgadas por las respectivas Subprefecturas, donde no hayan autoridades aduaneras.-

Artículo 23 .- Las mercancías extraídas de la zona franca para ser transportadas por ferrocarril a los países vecinos, serán despachadas por las Aduanas con sujeción a lo prescrito en las disposiciones vigentes sobre tránsito terrestre, a cuyo efecto los depósitos de la zona franca funcionarán como almacenes dependientes de la Aduana local.-

Artículo 24 .- Las mercaderías extraídas de la zona franca para ser internadas en el país serán despachadas con arreglo a las Ordenanzas de Aduana, debiendo funcionar los depósitos libres como almacenes fiscales de la Aduana.-

- //
- Artículo 25°.- La Inspección del Ministerio de Hacienda efectuará trimestralmente la revisión de los documentos de depósito y despacho de la Oficina Central de la Zona Franca, y de las carpetas de sus almacenes, verificando a la vez los asientos de su contabilidad y de los estados que en la misma época deben ser elevados a dicho Ministerio.-
- Artículo 26°.- En las operaciones a que se refiere el Art. 22°, intervendrán las autoridades aduaneras, con arreglo a las Ordenanzas de Aduana y las disposiciones fijadas sobre el tránsito terrestre.-
- Artículo 27°.- Los vapores privilegiados que carguen o descarguen en la zona franca, quedarán eximidos de derechos de muelle y los de puerto, con arreglo a las tarifas establecidas para los buques de cabotaje.-
- Artículo 28°.- Comuníquese, publíquese, insértese en el Registro Nacional.-

FIGUEROA ALCORTA
IRIONDO

-----000-----

PROYECTO MARIANO LOPEZZONA FRANCA EN EL PUERTO CONCEPCION DEL URUGUAY.-

(Sancionada en Ley bajo el n° 8092)

Artículo 1°.- Autorízase al Poder Ejecutivo para establecer una Zona Franca en el puerto de Concepción del Uruguay, igual a la creada en el de La Plata por la Ley n° 5142.-

Artículo 2°.- Los gastos que demande el cumplimiento de la presente Ley, se harán de rentas generales con imputación a la presente Ley.-

Artículo 3°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

MARIANO LOPEZ

-----oOo-----

PROYECTO DE LA DIRECCION GENERAL
DE NAVEGACION Y PUERTO

(30 de setiembre de 1925)

Visto el proyecto preparado por la Dirección General de Navegación y Puerto creando una zona franca en el Puerto de la Capital, dotándola al propio tiempo de las comodidades necesarias para permitir las operaciones de carga y descarga y almacenaje de mercaderías y productos con el máximo de economía y el mínimo de tiempo, mejorando así las condiciones en que se desenvuelve actualmente este primer centro de intercambio de la Nación; y

Considerando:

Que el Poder Ejecutivo con el principal propósito de atender a las exigencias siempre crecientes del tráfico marítimo y fluvial del Puerto de Buenos Aires, ha solicitado del Honorable Congreso la sanción del proyecto de ley que lo faculte a terminar las obras del Puerto Nuevo de la Capital, actualmente paralizadas por circunstancias que son de pública notoriedad;

Que con fecha 30 de abril del corriente año, el Poder Ejecutivo ha reiterado la pronta sanción de recursos que permitan habilitar cuanto antes al servicio público esa ampliación que reclama con verdadera insistencia el comercio marítimo;

Que es conveniente, una vez resuelta la prosecución de las obras del puerto, contemplar la posibilidad de crear de inmediato en unas de las secciones, un espacio destinado especialmente a zona franca;

Que en tal sentido la solución propuesta por la Dirección General de Navegación y Puertos en el proyecto acompañado, utilizándose una sección actualmente disponible de la tercera dársena del Nuevo Puerto de la Capital, mediante la construcción de tinglados, vías férreas, calles adoquinadas, etc. Siempre apreciables como instalaciones complementarias de todo puerto, permitirán en un lapso de tiempo reducido habilitar una zona franca de amplitud suficientes para las necesidades actuales del Puerto de la Capital;

Que se ha previsto asimismo la ubicación definitiva de una sección contigua a la escollera exterior del Nuevo Puerto de la Capital, con todas las instalaciones necesarias para reali

//

2

ser con rapidez las operaciones de esta índole, asegurando el control fiscal con una independencia absoluta del resto del puerto dado el lugar elegido, condición indispensable esta última, en resguardo de la renta pública, teniendo en cuenta la modalidad propia de toda zona franca.

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA,
EN ACUERDO DE MINISTROS

D e c r e t a:

Artículo 1°.- Apruébase el proyecto de instalación provisional de una zona franca en jurisdicción del Nuevo Puerto de la Capital, formulado por la Dirección General de Navegación y Puertos, y cuyos lineamientos generales se hallan consignados en el proyecto n° 1 que importa la suma de dos millones novecientos mil (2.900.000) pesos moneda nacional, y cuyos pliegos se aprueban.-

Artículo 2°.- Apruébase asimismo el plano de la sección definitiva contigua a las obras de defensa exterior, cuyo importe total es de seis millones quinientos treinta y cuatro mil (6.534.000) pesos moneda nacional.-

Artículo 3°.- Comuníquese, publíquese, dese al Registro Nacional, dirijase mensaje de práctica al Honorable Congreso de la Nación y facho, tome conocimiento la Dirección General de Contabilidad y pase a la de Navegación y Puertos a sus efectos.-

ALVEAR

R.M. ORTIZ

MENSAJE AL HONORABLE CONGRESO

Buenos Aires, 30 de setiembre.-

Al Honorable Congreso de la Nación:

El puerto de Buenos Aires, principal centro de intercambio de la Nación, ha reclamado y reclama por su creciente importancia una constante preocupación del Poder Ejecutivo, a fin de dotarlo de las comodidades que sus actividades presentes o futuras exigen.-

Un primer paso hacia el mejoramiento de este puerto, ha sido dado con la sanción de la Ley 5944 autorizando la construcción del Nuevo Puerto, obra inconclusa aún, por cuanto no han sido previstos los fondos reiteradamente solicitados para la completa y definitiva terminación de las obras iniciadas de acuerdo con el contrato celebrado con la empresa constructora C.H.Walker y Cía. Ltda. y que fuera oportunamente elevado a V.H.

Mientras tanto, ha venido estudiando la mejor forma de utilizar las obras ya construídas dotándolas de los elementos necesarios para alcanzar la finalidad tan deseada en todo puerto moderno, de obtener el máximo de rendimiento en las operaciones de carga y descarga, es decir, procurando en lo posible la reducción de la permanencia de los buques en el puerto, como condición primordial para abaratar los fletes marítimos y fluviales, gravados hoy día en una fuerte proporción por el mayor gasto que involucra la lentitud obligada con que se desarrollan tales operaciones.-

Si embargo, es de una conveniencia aún, crear dentro del puerto una zona que permita a las distintas empresas navieras utilizar determinados sitios o secciones de muelles para operar con sus propios buques, dando a los consignatarios y exportadores las mayores facilidades del almacenamientos de sus mercaderías y productos sin exigirles el inmediato pago de los impuestos de importación o exportación, facilidades que caracterizan a las llamadas zonas francas, ya creadas en otros puertos y que han inducido al Poder Ejecutivo a la aprobación por Superior Decreto de fecha 30 de setiembre de 1925 del proyecto que somete a la consideración de V.H.-

Como podrá informarse V.H. se proponen dos soluciones: una de realización inmediata, utilizando la 3ra. dársena del Nuevo Puerto, donde se efectuarían las construcciones estrictas

//

mente necesarias para la carga, descarga, y almacenaje, construcciones que, cualquiera fuere el destino a darse en el futuro a esa dársena, podrán siempre aprovecharse como instalaciones complementarias del puerto. El importe de estas obras ascenderían a la suma de 2.900.000 moneda nacional.-

El programa de las obras a desarrollar podrá ser llevados a la práctica en un plazo no mayor de un año, habiendo demostrado la experiencia de la explotación del puerto de Buenos Aires, la necesidad de arbitrar medidas urgentes para evitar posibles congestiones portuarias, resultantes de su absoluta capacidad actual.-

La otra solución se ha estudiado, ante la posibilidad de construir, siempre en el Nuevo Puerto, y adosado a la escollera exterior, un puerto franco, completamente aislado del actual Puerto Nuevo, con vías de acceso independientes y amplias instalaciones como para asegurar el almacenaje de todas las mercaderías que por sus características deban girarse a esa sección.

La necesidad de crear esta zona especial en el principal puerto de la República, es indiscutible. La experiencia ha consagrado las ventajas que ofrece para el intercambio comercial poder contar con amplios locales para almacenaje y manipuleo de las mercaderías que deban ser reexportadas al exterior o introducidas al país después de un determinado lapso.-

Con tal fin se ha previsto en el proyecto acompañado, un sistema de muelles, hangares y depósitos, con vías de servicio, amplias calzadas de acceso de vehículos en general y, como complemento de las obras se ha previsto asimismo la formación de una avenida ribereña desde el Canal Norte hasta el 5° espigón del puerto, obra que sin encarecer mayormente el costo total de los trabajos a realizar, contribuirá a mejorar el aspecto de esa zona de la ciudad.

El importe de estas obras a llevarse a cabo paulatinamente y a medida que la importancia del tráfico marítimo lo exija, es de 6.534.000 \$ oro, juzgando suficientes un plazo de tres años para la realización de las obras proyectadas.

Por lo expuesto, es convicción del Poder Ejecutivo de que la iniciativa motivo del presente proyecto de Ley adjunto, dada su alta finalidad económica y sus trascendentales desde el punto de vista del progreso comercial e industrial de la Nación, ha de merecer preferente atención de V.H.-

Dios guarde a V.H.

ALVEAR
R.M. ORTIZ

PROYECTO DE LEY

- Artículo 1°.- Autorízase al Poder Ejecutivo a crear con carácter provisorio en la Ira. dársena del Nuevo Puerto de la Capital una sección destinada a zona franca, dotándola de las instalaciones necesarias para realizar en la forma más expeditiva posible, las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercaderías que, por su índole especial puedan tener ingreso en la misma.
- Artículo 2°.- Queda autorizada el Poder Ejecutivo para invertir a la realización de estos trabajos provisionales, hasta la suma de 2.900.000 \$ moneda nacional debiendo llevarse a cabo en forma de poder ser utilizados como instalaciones complementarias del Puerto de la Capital, una vez terminado el puerto franco a construirse según el artículo 3°.
- Artículo 3°.- Autorízase la construcción de un puerto franco sobre la escollera exterior del Nuevo Puerto de la Capital de acuerdo con el proyecto estudiado y aprobado por el Poder Ejecutivo, pudiendo invertirse a ese efecto hasta la suma de 6.534.000 oro.
- Artículo 4°.- Las operaciones que se realicen, ya sean en la sección definitiva a que se refiere el artículo anterior, estarán en todo sujetas a lo dispuesto por las leyes creando zonas francas en los puertos de La Plata y Santa Fé.-

R.M. ORTIZ

PROYECTO DE ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE SANTA FE

Proyecto de Ley presentado por el Diputado M. Mosses Iturraso

PROYECTO

Artículo 1°.- Modifícase el último párrafo del artículo 1° de la Ley n° 5142, del 9 de octubre de 1907, en la siguiente forma:

"Autorízase al Poder Ejecutivo para establecer en el puerto de Santa Fé una zona franca de acuerdo con las prescripciones de esta Ley".

Artículo 2°.- El Poder Ejecutivo deberá habilitar la zona franca a que se refiere el artículo anterior, dentro de los noventa días posteriores a la sanción de la presente Ley.-

Artículo 3°.- Los gastos que demande la presente Ley se harán de rentas generales con imputación a la misma-

Artículo 4°.- Comuníquese, etc.-

-----00-----

ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE SANTA FE

Proyecto de Ley presentado a la Cámara de Diputados por el Dr.

M. J. Mántaras

PROYECTO

Artículo 1°.- Autorízase al Poder Ejecutivo, para determinar en jurisdicción del puerto de Santa Fe, una zona de la extensión que crea convenientes, donde podrán tener entrada, libres de impuestos internos, derechos aduaneros o cualquier otro arancel, las mercaderías de procedencia extranjera.-

Artículo 2°.- En la zona franca referida, las mercaderías que se introduzcan podrán ser depositadas y, en general, transformadas o industrializadas, las instalaciones e establecimientos industriales que particulares deseen instalar en esta zona, podrán usar los materiales exceptuados de derechos introducidos en la misma, para la construcción y funcionamiento.-

Artículo 3°.- Las mercaderías introducidas elaboradas o industrializadas en la zona franca, podrán ser exportadas libremente y en cualquier tiempo. En cambio, para poder introducir las en la zona aduanera del país, deberán previamente abonar los derechos e impuestos fiscales correspondientes.-

Artículo 4°.- El Poder Ejecutivo procederá a señalar la zona que se declare franca, y dictará la reglamentación que juzgue pertinente en materia de vialidad, distribución, vigilancia, seguridad, higiene, tráfico, etc.-

Artículo 5°.- Si fuera necesario para la creación o ampliación de esta zona, el uso de tierra de propiedad particular, declárase de utilidad pública para su expropiación.

//

Artículo 6°.- Será prohibido:

- A) Habilitar la zona franca;
- B) La compra venta al por menor de las mercaderías introducidas o elaboradas en la zona franca, como su consumo, salvo las destinadas exclusivamente a los obreros y empleados allí radicados.-

Artículo 7°.- Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley se harán de rentas generales y se imputarán a la misma.-

Artículo 8°.- Comuníquese, etc.-

-----o-----

ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE BAHIA BLANCA

Proyecto del Dr. Mario M. Guido

Año 1920

Presentado nuevamente el 12 de julio de 1922

PROYECTO

Artículo 1°.- Autorízase al Poder Ejecutivo para admitir en una zona cuya extensión y ubicación determinará, adyacentes a los puertos de Pagnard o Ingeniero White o Galván, libres de derechos de aduana y de cualquier impuestos internos, las mercaderías de procedencia extranjera.

La exención no comprenderá el almacenaje cuando tales mercaderías se depositen en almacenes fiscales.-

Artículo 2°.- Las mercaderías que se introduzcan por la zona franca, podrán ser depositadas, mezcladas, clasificadas, divididas en grupos, cantidades de peso, extensión e capacidad, manufacturadas, envasadas, y en general, sometidas a cualquier otro género de transformación ya sea con productos extranjero o nacionales.-

Artículo 3°.- Con sujeción a las leyes y reglamentaciones vigentes, podrán construirse en el perímetro de dicha zona, y previa autorización del Poder Ejecutivo, los establecimientos industriales necesarios para la transformación a que se refiere el artículo primero, sin que para ello se porten ningún gravamen los materiales destinados a tal fin.-

Artículo 4°.- El Poder Ejecutivo podrá construir por sí, o con ceder la construcción a particulares o empresas privadas, de galpones o almacenes en la zona franca para el simple depósito de las mercaderías introducidas.-

Artículo 5°.- Las fábricas de artículos alimenticios, tejidos, calzados, ropas de abrigo, artículos medicinales

y escolares que se construyan en la zona franca, estarán exentas de todo gravamen para la importación de los materiales de construcción y maquinarias que hayan de emplear en la elaboración de sus productos.-

Artículo 6°.- Per ningún concepto se otorgará franquicias de la zona franca a las bebidas alcohólicas ni fermentadas ni destiladas.-

Artículo 7°.- Las mercaderías introducidas o elaboradas en la zona franca podrán ser reexportadas o exportadas libremente y en cualquier tiempo.-

Artículo 8°.- Las mercaderías que no hayan sufrido ninguna de las transformaciones a que se refiere el artículo segundo, cuando salgan de la zona libre para entrar en la zona aduanera o en el resto de la República, serán sometidas a la legislación en vigor, como si procediesen del extranjero.

Las mercaderías elaboradas en la zona franca, pagarán los derechos establecidos para las materias primas empleadas en su elaboración. La Aduana establecerá en cada caso, previa declaración del interesado, la proporción de materia prima que ha de gravarse.

En caso de falsedad en las declaraciones, serán aplicables las penalidades de la ley de aduanas.-

Artículo 9°.- La introducción en la zona franca de mercaderías destinadas a cualquier elaboración, pero con ánimo de reexportarlas, estarán sometidas a una manifestación previa del introductor, en la que deberá especificar: elaboración a que será sometida y tiempo en que se efectuará la reexportación. El Poder Ejecutivo fijará en definitiva, con los informes técnicos que estime necesarios, el tiempo de permanencia en la zona franca de la mercadería a que se refiere este artículo.-

Artículo 10°.- Quedan amparados con todas las franquicias de esta Ley y los astilleros que se establezcan en la zona franca, destinados a la construcción de buques mercantes. Para cada buque que dichos astilleros construyan, superior, a 300 toneladas, y

//

3

destinadas a la navegación de los puertos al sud de Bahía Blanca, gozará el astillero constructor, de una prima fija de \$ 10.000 moneda nacional, que se elevará en la siguiente forma:

Para 500	Toneladas	\$	20.000	m/n.
" 800	"	"	30.000	"
" 1000	"	"	50.000	"
" 1500	"	"	80.000	"
" 2000	"	"	100.000	"

Artículo 11°.- El Poder Ejecutivo procederá a aislar la zona que se declarase franca, en la forma que estime adecuada. Determinará asimismo en cada caso la ubicación, viabilidad, etc., de las industrias o depósitos que se establezcan, aplicando las leyes y reglamentaciones vigentes en materia de vigilancia, seguridad, higiene, tráfico, etc.-

Artículo 12°.- Si fuera menester para la creación o ampliación de esta zona el uso de tierra de propiedad particular, declárase de utilidad pública su expropiación.-

Artículo 13°.- Será prohibido:

- 1°) Habilitar la zona franca, salvo las casas para sus obreros y empleados que construyan los establecimientos industriales que allí se radiquen y las de las personas que ejerzan vigilancia en la zona, sean particulares o empleados públicos.-
- 2°) La compra-venta al por menor, de las mercaderías introducidas y elaboradas en la zona franca, salvo las que se destinen exclusivamente a los obreros y empleados de las fábricas allí radicadas, y a las personas que ejerzan la vigilancia en dicha zona.-
- 3°) El consumo de mercaderías dentro de la misma zona, con la misma excepción de los dos incisos anteriores.-

//

//

4

Artículo 14°.- Podrán funcionar en la zona franca escuelas particulares o del Estado, con todas las franquicias otorgadas por esta Ley, y destinadas exclusivamente a las personas que pueden habitar la zona.-

Artículo 15°.- Comuníquese, etc.-

-----oO-----

ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE BAHIA BLANCA

Proyecto del Dr. Mario M. Guido

A ñ o 1942

Presentado nuevamente el 14 de agosto de 1942

P R O Y E C T O

Artículo 1°.- Las mercaderías de procedencia extranjera que se introduzcan por el puerto nacional de Bahía Blanca, podrán depositarse, mezclarse, clasificarse, dividirse y, en general, someterse a cualquier otro género de transformación, en una zona adyacente a dicho puerto, cuya ubicación y perímetro determinará el Poder Ejecutivo.-

Artículo 2°.- Mientras las mercaderías introducidas permanezcan en dichas zonas, estarán exentas de todo derecho aduanero existentes al tiempo de introducirse o que se sancione mientras permanezca en la zona.-

Artículo 3°.- Con sujeción a las leyes y reglamentaciones vigentes, podrán construirse en el perímetro de dicha zona, y previa autorización del Poder Ejecutivo, los establecimientos industriales necesarios para la transformación a que se refiere el Artículo primero, sin que para ello soporten ningún gravamen los materiales destinados a tal fin.-

Artículo 4°.- Las mercaderías que no hayan sufrido ninguna de las transformaciones a que se refiere el Artículo primero, cuando salgan de la zona libre para entrar en la zona aduanera, o en el resto de la República, serán sometidas a la legislación en vigor, como si procediesen del extranjero.-

Las mercaderías elaboradas en la zona franca, pagarán los derechos establecidos para las materias primas empleadas en su elaboración.

La Aduana establecerá en cada caso, previa declaración del interesado, la proporción de materia prima que ha de gravarse. En caso de falsedad en las declaraciones, serán aplicables las penalidades de la Ley de Aduanas.-

- //
- Artículo 5°.- El Poder Ejecutivo podrá construir por sí, o con ceder la construcción a particulares o empresas privadas, de galpones o almacenes en la zona franca para el simple depósito de las mercaderías introducidas.-
- Artículo 6°.- Las fábricas de artículos alimenticios, tejidos, calzados, ropas de abrigo, artículos medicinales y escolares que se construyan en la zona franca, estarán exentas de todo gravamen para la importación de los materiales de construcción y maquinarias que hayan de emplear en la elaboración de sus productos.-
- Artículo 7°. - Por ningún concepto se otorgará las franquicias de la zona creada, a las bebidas alcohólicas, ni fermentadas ni destiladas.-
- Artículo 8°.- Las mercaderías introducidas o elaboradas en la zona franca, podrán ser reexportadas libremente ~~por~~ cualquier tiempo.-
- Artículo 9°.- La introducción en la zona franca de mercaderías destinadas a cualquier elaboración, pero con ánimo de reexportarlas, estarán sometidas a una manifestación previa del introductor, en la que deberá especificar: elaboración a que será sometida y tiempo en que se efectuará la reexportación.
- El Poder Ejecutivo fijará, en definitiva, con los informes técnicos que estime necesarios, el tiempo de permanencia en la zona franca de la mercadería a que se refiere este Artículo.-
- Artículo 10°.- El Poder Ejecutivo procederá a aislar la zona que se declare franca, en la forma que estime adecuada. Determinará asimismo, en cada caso, la distribución, ubicación, vialidad, etc., de las industrias o depósitos que se establezcan aplicando las leyes y reglamentaciones vigentes en materia de vigilancia, seguridad, higiene, tráfico, etc.
- Artículo 11°.- Si fuera menester para la creación o ampliación de esta zona, el uso de tierra de propiedad particular, declárase de utilidad pública su expropiación.-
- //

// 3
Artículo 12°.- Será prohibido:

- 1°) Habilitar zona franca, salvo las casas para sus obreros y empleados, que construyan los establecimientos industriales que allí se radiquen y las de personas que ejerzan vigilancia en la zona, sean particulares o empleados públicos.-
- 2°) La compraventa al por menor, de las mercaderías introducidas y elaboradas en la zona franca, salvo la que se destinan exclusivamente a los obreros o empleados de las fábricas allí radicadas, y a las personas que ejerzan vigilancia en dicha zona.-
- 3°) El consumo de mercaderías dentro de la misma zona con la misma exención de los incisos anteriores.-

Artículo 13°.- Podrán funcionar en la zona franca escuelas particulares o del Estado, con todas las franquicias otorgadas por esta Ley y destinadas exclusivamente a las personas que pueden habitar la zona.-

Artículo 14°.- Comuníquese, etc.-

-----000-----

- BIBLIOGRAFIA -

Además de las obras citadas al pie de las páginas respectivas o en el texto general, las siguientes:

Schiopeto Ovidio, Apuntes del curso desarrollado en la Facultad de Ciencias Económicas-Tres partes.

Barredo Antonio, Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, pag. 166.-
Apuntes de su curso desarrollado en la misma Facultad.-

Llorens Emilio, La Argentina debe industrializarse. 1. Tomo, ed. Fac. C. Económicas.

Dutoyan L., Entrepôts de Douanne.-

Mac Elwee R., Desarrollo de los puertos.-

Minoletti F., Puerto Franco.-

Talevi Aldo, Puertos Argentinos. Inst. de Transp.

Revistas de Economía Argentina.-

Pastore L.D., Geografía Económica, apuntes.-

Revistas de Ciencias Económicas.-

-----ooOoo-----

INDICE ALFABETICO

-A-

Admisión temporaria, 5
Alemania, 56
Almacenaje, 48, 64
Anexos, 63, 64, 73, 74, 79, 80, 83, 84
Area de Comercio Libre, 5
Argentina, 21, 41
—compromisos internacionales, 8
—disposiciones legales, 12

-B-

Bilaterales Acuerdos, 10
— Compromisos, 13
Bolivia, 14, 15
Buques, 49
Brasil, 60
Bremen, 57

-C-

Carta Internacional del Comercio, 9
—Org. Estados Americanos, 9
Celler Act, 44, 45
Civilt Emilio, 63
Cláusula Nación más favorecida, 11
Concesión, 47, 50, 52
Concesionario, 46
—enajenación, 54
—revocación, 54, 55
Conferencia Reg. Países del Plata, 12
Consejo Int. Económico y Social, 11
Convenios, 8
—Cooperación Económica Interam., 10
—Argentino-Paraguay, 13
— — Chileno, 14
— — Boliviano, 14
— — Español, 16
— — Reino Dinamarca, 18
Contabilidad, 54
Comercio minorista, 53
Comercial Zona, 67
Compromisos multilaterales, 9
—Bilaterales, 13
Copenhague, 58
Corporación, 46
—pública, 46
—privada, 46
Costos reducción, 11
Cuba, 61
Chile, 60

-D-

Decreto 30-9-1925, 28
— 13-7-1910, 66, 67
Depósito franco, 5, 13, 17, 60, 64
Descarga, 48
Dinamarca, 58
Dirección Gral. Nav. y Puertos, 74
Dislocamiento, 8
Distrito libre, 57
Drawbacks, 5

-E-

Economía escasez, 8
Económica Coop. Interamericana, 10
Económicas normas, 10
—posibilidades, 38
Económico pacto, 10
—y Social Consejo Interam., 11
Entrepôt, 28, 34
Estado, 46
Explotación, 53
Extraterritorialidad, 45

-F-

Figueroa Alcorta, 64
Freirbezirk, 57
Freirhaben, 57

-G-

Génova, 59
Geo-económica posibilidades, 38
Guardias, 49, 68
— mantenimiento, 53
Grecia, 61
Guido Mario, 32, 86
Guinea Golfo, 61

-H-

Hamburgo, 56
Hungría, 61

-I-

Interamericana conferencia, 9, 10
—cooperación económica, 10
—consejo económico y social, 11
Interés público, 52

Introducción, en zonas francas, 48
Imperio Británico, 61
Importadores, 67, 68
Islas Canarias, 61
Italia, 58, 61

-J-

Junta, 46
—reglamentación, 53

-L-

Ley Celler, 44, 45
— 5142, 23, 24, 27, 29, 30, 32, 60, 64,
66, 73, 79.
— 5944, 76
— 6508, 25, 26
— 3092, 23, 31, 60
Letonia, 61
Libre tránsito, 14
Límite aduanero, 56
Lopez Mariano, 73

-M-

Manipulación, 67, 70, 86
Mántaras Manuel J., 80
Marruecos, 61
Medios de Acción, 9
México, 60
Muelles, derechos de, 72
Multilaterales compromisos, 9
Moisset Iturraspe, 79

-N-

Normas económicas, 10

-O-

Oficinas públicas, 51

-P-

Pacto Económico, 10
Países del Plata, Conf. Reg., 12
Penas, 55, 83
Política Económica, 41
Posibilidades Geoeconómicas, 33
Prohibiciones, 68, 81, 84, 88
Perímetros libres, 60
Protocolo Adicional, 17
Puerto franco, 4, 11, 59, 77
Puerto libre, 39, 57
Puerto La Plata, 21, 22, 40, 63, 64
— Concepción del Uruguay, 24, 25, 26, 73
— Bahía Blanca, 36, 40, 82, 86
— de sabotaje, 26
— de ultramar, 26
— Galván, 32, 82
— Ing. White, 32, 35, 82
— Mar del Plata, 40

Puerto Necochea, 40
—Nuevo de la Capital, 28, 40,
74, 76, 78
—Pagnard, 32, 82
—Paysandú, 25, 27
—Rosario, 38
—Santa Catherina, 60
—Santa Fé, 29, 31, 38, 64, 79, 80

-R-

Reempaque, 48
Reexportación, 64, 70, 83, 87
Regional (v/conferencia)
Reglamentaciones, 50, 66
Río Paraná, 38
— Uruguay, 38

-S-

Sahara, costa, 61
Secretario, 45
Sociedad Zonas Francas, 57
Solicitante, 46
Suecia, 61

-T-

Tasación, 48
Tráfico Fronterizo, 5
Transporte, 48
Tránsito libertad, 11, 14
Trasiegos, 67
Trieste, 59

-U-

Unión aduanera, 6, 14
Uruguay, 59

-Z-

Zonas Francas
—aislamiento, 65, 66, 80, 84, 87
—características, 3
—creación, 41
—definición, 2
— — del diccionario, 3
— — de Nitti F., 2
— — de Moreno Quintana, 3
— — de Paranaguá, 2
— — de Podestá Costa, 2
— — de Ruzzo A., 2
—diferencias, 4
— —con admisión temporal, 5
— —con área de comercio
libre, 5
— —con depósito franco, 5
— —con drawbacks, 5
— —con puerto franco, 5
— —con tráfico fronterizo, 5
— —con unión aduanera, 6
— documentación, 63

- Zonas francas
- instalación, 40
- objeciones, 3, 23, 33, 35
- organización, 16
- resolución, sobre, 12
- trámite aduanero, 69
- ventajas, 3, 23, 33, 35
- vigilancia, 67, 68, 80
- en Alemania, 56
- — características, 56, 57
- en Argentinas, 21
- — proyecto Civit, 21, 63
- — — Dir. Gral. Nav. y Puertos, 28, 74
- — — Figueroa Alcorta, 22, 64
- — — Guido Mario, 32, 82, 86
- — — Lopez Manuel, 23, 73
- — — Mántaras Manuel, 30, 80
- — — Mosset Iturraspe, 29, 79
- en la Costa Sur, 39
- en el Litoral, 38
- en la Rioplatense, 40
- en Brasil, 60
- en Dinamarca, 58
- — organización, 58
- — Copenhague, 16
- en Estados Unidos, 44
- — establecimiento, 47
- — explotación, 53
- — instalaciones, 51
- — penas, 55
- — reglamentación, 50
- — solicitudes, 49
- — — enmiendas, 50
- — — uso de la propiedad Federal, 51
- en Francia, 33
- en Italia, 58
- — enumeración, 58, 59
- en Uruguay, 59
- Zonas Adicionales, 47
- Comerciales, 67

INDICE ANALITICO
POR MATERIAS

- 1.- Portada
- 2.- Proemio

-PRIMERA PARTE-

I N T R O D U C C I O N

Capítulo Unico. Generalidades. 2

A. Definición-Opiniones de Nitti-Ruzso-Paranaguá Podestá Costa, pag. 2; de L.M. Moreno Quintana y Diccionario, pag. 3.- B. Características, pag. 3.- C. Ventajas y Objeciones, pag. 3.- D. Diferencias, pag. 4; a) Depósito Franco, b) Puerto Franco, c) Admisión Temporal, d) Drawbacks, e) Tráfico Fronterizo, f) Area de Comercio Libre, pag. 5; g) Unión Aduanera, pag. 6.-

-SEGUNDA PARTE-

LA ARGENTINA Y SUS COMPROMISOS
I N T E R N A C I O
N A L E S

1.-Generalidades. 8

Capítulo Primero. De los Compromisos Multilaterales. 9

A. De la Carta de la Organización de los Estados Americanos. Breve Síntesis, pag. 9; Normas Económicas - pag. 10. B. Del Convenio sobre Cooperación Económica Interamericana. Breve Síntesis, pag. 10. Artículos 31 33, 34 y 35, pag. 11. C. De la Conferencia Regional de los Países del Plata. Resolución sobre Zonas Francas, pag. 12.-

Capítulo Segundo. De los Compromisos Bilaterales. 13

A. Del Convenio Argentino-Paraguayo. Breve síntesis. Artículo 1º, pag. 13.- B. Del Convenio sobre Unión Aduanera y Cooperación Económica y Financiera con Chile. Breve síntesis. Artículo 21, pag. 14.- C. Del Convenio sobre Cooperación Económica con Bolivia. Breve síntesis, pag. 14; Artículo 24, pag. 16. D. Del Convenio Comercial y de Pagos Argentino Español. Breve síntesis, pag. 16; Artículo 25, pag. 17. Protocolo Adicional. Artículos 5º y 6º, pag. 17.- E. Del Convenio sobre Comercio y Régimen de Pagos entre la República Argentina y el Reino de Dinamarca, pag. 18.-

-TERCERA PARTE-

L A S Z O N A S F R A N C A S E N L A
R E P U B L I C A A R G E N T I N A

Capítulo Unico. Exámen de las diferentes propuestas para su instalación. 21

A. El proyecto de Emilio Civit. Su contenido, pag. 21. B. El proyecto Figueroa Alcorta. Explicación. Objeciones, pag. 22. El proyecto de Mariano López. Sus fundamentos, pag. 23. D. El proyecto de la Dirección General de Navegación y Puertos. Propósitos, pag. 28. E. El proyecto de M. Mosset Iturraspe. Fundamentos, pag. 29. F. El proyecto de Manuel Mántaras. Fundamentos, pag. 30. G. Proyectos de Mario Guido. Fundamentos pag. 32; Ventajas y Objeciones, pag. 33.—

-CUARTA PARTE-

M U E S T R A S P O S I B I L I D A D E S
G E O E C O N O M I C A S

Capítulo Primero. Diferentes Zonas. 38

A. Litoral. Rios Paraná y Uruguay, pag. 38. B. Costa Sur. Características. Proyecto Guido Mario, pag. 39. Puerto Bahía Blanca, pag. 40. C. Rioplatense. La Plata. Buenos Aires, pag. 40.—

Capítulo Segundo. Corolarios. 40

Problemas que crea la instalación de una Zona Franca, pag. 40. Oportunidad de su creación, pag. 41. Medidas de efectos inmediatos y las soluciones de efectos mediatos, pag. 41.— Papel de la República Argentina, pag. 41.— Repercusión de los cambios de la política económica continental sobre la política económica nacional, pag. 42.—

-QUINTA PARTE-

L A S Z O N A S F R A N C A S E N O R D E N
M U N D I A L

Capítulo Primero. Las zonas francas en los Estados Unidos de Norte América. 44

Orígenes. La Celler Act. Comentarios. Primera Zona Franca, pag. 44.— Traducción Libre de la Celler Act. pag. 45.—

Capítulo Segundo. Las Zonas Francas en otros países.

A. Alemania. Legislación. Zona Franca del puerto de Hamburgo, pag. 56. Zona franca del puerto de Bremen. Sus características, pag 57
 B. Dinamarca. Zona Franca en el puerto de Copenhague, pag. 58. C. Italia. Zonas Francas - Industriales. Ley de 1927, pag. 58.- D. Uruguay Su régimen, pag. 59.- E. Brazil. Caracteres, pag 60.- F. Relación de Zonas francas en diversos países. Chile. México, pag. 60.- Cuba, Suecia.- Grecia. Hungría. Letonia, pag. 61.- Actuales en Las Canarias. Marruecos. Golfo de Guinea. Costa de Sahara. Países del Imperio Británico. Italia, pag. 61.-

-SEXTA PARTE-

DOCUMENTACION

Capítulo Unico. Anexos.

Anexo 1. Proyecto del Ministro de Obras - Públicas, Emilio Civit, pag. 63.- Anexo 2. Proyecto del Poder Ejecutivo, Figueroa Alcorta, pag 64.- Decreto 13/7/1910, Inauguración, pag. 66.- Decreto 13/7/1910- Reglamentación, pag. 66.- Anexo 3. Proyecto del Diputado Nacional, Mariano López, pag. 73.- Anexo 4. Proyecto Dirección General de Navegación y Puertos, pag. 74.- Anexo 5. Proyecto del Diputado Nacional, M. Mosset Iturraspe, pag. 79.- Anexo 6. Proyecto del Diputado Nacional, Manuel J. Mántaras, pag. 80.- Anexo 7. Proyecto del Diputado Nacional Mario M. Guido, del año 1920 y del año 1922, pag. 82.- Anexo 8. Proyecto del Diputado Nacional, Mario M. Guido, del año 1942, página 86.-

-----806-----

3.- Índice alfabético

-----808-----

Carac. Armas

GIAMBRONI
Nº 208-9.316