

por Daniel Waksman

PECES

un comunicado de la Cámara Internacional de Navegación —de la que es miembro EE. UU.— expresaba "grave preocupación por los efectos que la intervención norteamericana podía tener para la navegación de otras naciones". La declaración estaba suscrita por Gran Bretaña, Alemania Occidental, Japón, Francia, Italia y otros países.

Justamente el primero de los nombrados, ante los requerimientos de la Federal Maritime Commission a las líneas europeas y japonesas que hacen el tráfico a Estados Unidos para que le suministren todos sus antecedentes y estadísticas relacionadas con la fijación de sus tarifas "Westbound", acaba de elaborar un proyecto de ley recientemente publicado (y transcrito en el Boletín N° 47 de fecha 15 de noviembre último de ALAMAR). El texto legal —denominado "Ley sobre Contratos de Embarque y Documentos Comerciales, 1964"— se dicta para "asegurar la jurisdicción de Su Majestad contra las invasiones extranjeras respecto del transporte de mercaderías y pasajeros por mar, como asimismo respecto a la confección de documentos y suministro de informaciones".

★ La necesidad de las naciones

EL transporte marítimo no es un negocio en sí, sino un instrumento de intercambio comercial de un país, y de su seguridad económica" expresaba el delegado argentino a la reunión que la OEA realizó en Buenos Aires en 1957.

La afirmación —aunque de una claridad meridiana— lo es aún más a la luz de las cifras. En la Conferencia Mundial de Comercio y Desarrollo efectuada este año en Ginebra, las naciones menos favorecidas han hecho notar que en conjunto se empobrecen anualmente en más de 3.600 millones de dólares sólo por concepto de fletes. Treinta millones es la cifra que se viene manejando para nuestro país. Recursos que van a engrosar las arcas de las naciones tradicionalmente marítimas o altamente desarrolladas.

Todos los países han seguido, en mayor o menor grado, una política de apoyo y aliento al desarrollo de sus marinas mercantes, mediante el establecimiento de subsidios a la construcción, equipamiento y puesta en servicio de buques, astilleros y otros equipos navales, compensaciones por millaje recorrido, exenciones impositivas sobre mercaderías transportadas en bodegas nacionales, etc.

Pero el nacimiento de tales políticas en los países subdesarrollados lesiona indudablemente los intereses de las potencias marítimas poderosas. Y debe señalarse que las medidas tomadas por Uruguay no son ciertamente las más energéticas adoptadas dentro del área latinoamericana.

Argentina fue en cierto modo la pionera, lo cual le costó por cierto más de un problema. En 1948 ya establecía que las importaciones realizadas por entidades estatales debían convenirse en valor FOB y realizarse preferentemente en buques nacionales; en cuanto a las exportaciones llevadas a cabo por esos organismos, quedaban sometidas a igual régimen, y si las importaciones hubieran sido convenidas por su valor CIF, debían ser transportadas

exclusivamente por barcos de bandera argentina.

Brasil tiene una política muy desarrollada de fomento tanto a la Marina Mercante como a la industria naval. Colombia tiene una disposición idéntica a la argentina y a la del Art. 42 de nuestra Ley 13.032, además de otras medidas. Chile sancionó en 1956 su "Ley de Fomento de la Marina Mercante", sumamente controvertida, por cuyo art. 22 se reserva para los buques chilenos el transporte del 50% de la carga de exportación entre Chile y los países atendidos por líneas chilenas de navegación. El Ministro de Economía de ese país reafirmó en ocasión de la creación de ALAMAR (en julio del año pasado) los conceptos que inspiraron esa norma, subrayando que no tiene contenido discriminatorio alguno sino que se basa en el hecho de que "así como se tiene libertad de adquirir bienes donde más convenga, también existe libertad de transportar en los barcos nacionales hasta el 50% de las cargas... pues el hecho material de una compra termina recién cuando la carga llega a nuestros puertos".

★ El derecho de hacerlo

Pero esta tesis no es una peregrina ocurrencia, fruto de desorbitados nacionalismos. Todo lo contrario. Ha sido unguida en numerosas reuniones internacionales, con la firma de aquellos que hoy se resisten y dueñen cuando su aplicación roza sus intereses. En la Conferencia Económica de la OEA ya referida (Buenos Aires, 1957), se estableció muy claramente que "no constituyen discriminaciones la ayuda y fomento acordados por un gobierno o un grupo de países pertenecientes a una misma región económica a sus marinas mercantes, con miras a su desarrollo y para fines de seguridad, ni las medidas tendientes a transportar una parte sustancial de su comercio en naves de su bandera.

El Consejo Técnico de la Marina Mercante de Venezuela desarrolla en un firme memorándum redactado a principios de 1961, sus ideas sobre política naviera, con motivo de las protestas levantadas cuando ese país condicionó la exoneración de derechos arancelarios de importación al transporte en buques de la "C. A. Venezolana de Navegación".

Este memorándum se basa fundamentalmente en la argumentación tradicional norteamericana en la materia. Por ejemplo en un informe del Comité Naviero de ese país, que elaboró sobre conclusiones ad-hoc de economistas de la Universidad de Washington, desarrolla una serie de consideraciones exaltando el rol singular que desempeña la marina mercante norteamericana en la economía del país. La refieren a la salud financiera de la Nación en el campo internacional, ligándola estrechamente a la balanza de pagos y a la solidez del dólar. El uso del barco de bandera de los Estados Unidos, que es una venta de servicios, es calificado como "exportación de servicios", enfatizando el argumento de que cuando un comerciante "utiliza servicios navieros extranjeros para el despacho de sus cargamentos hacia el exterior está importando un servicio y agregando el valor en dólares de este servicio naviero a nuestro déficit". (El subrayado es nuestro.)

Lo que es válido, legítimo y admisible para los intereses de los Estados Unidos tiene que serlo (en tanto que se siga admitiendo la validez del principio de la igualdad soberana de los Estados) para otros países. Para Venezuela, para el Uruguay y para cualquier otro.

LOS MOVIMIENTOS EN EL TABLERO

¿Quién nos gobierna?

EL episodio del frustrado viaje de Perón ha servido para ratificar la mezcla de ineficacia y evasiva a las definiciones concretas que caracterizan al sistema colegiado de gobierno y lo hace inoperante, bajo las presentes condiciones políticas.

Esa opinión podría mantenerse aunque se desglosaran los factores circunstanciales representados por las divisiones internas de la Mayoría y la falta, no ya de una política internacional del Consejo, sino de una mínima coherencia en materia que le es inherente, dentro del mismo bloque. Se trata en realidad de una coartada, ofrecida a la irresponsabilidad de los gobernantes por la falta de prescripciones constitucionales que, en la práctica, enjuician y sancionan las omisiones gubernativas referidas tanto al cumplimiento de la dirección, orientación y planteo de las relaciones exteriores, como a la forma en que funcionan los mecanismos previstos para que ello se cumpla.



Hasta los estudiantes, por más subversivos que sean, saben los artículos constitucionales por los cuales el Consejo tiene "la representación del Estado en el interior y en el exterior", y le corresponde "decretar la ruptura de relaciones", "recibir agentes diplomáticos y autorizar el ejercicio de sus funciones a los Consules extranjeros", "concluir y suscribir tratados"; es decir, el manejo de las relaciones internacionales del país o, según los casos, el derecho de iniciativa en ese aspecto. Y también cualquier estudiante, por apaleado que lo tengan, recuerda las atribuciones de los Ministros, que en ningún párrafo del artículo 189 donde se enumeran, incluyen la conducción de la política internacional, ni los actos de gobierno reproducidos en forma independiente del Consejo Nacional de Gobierno por resoluciones administrativas.

Sin embargo, estos Consejeros Nacionales parecen haber olvidado esos datos básicos. Es verdad que la Constitución sólo exige, como virtudes, cualidades o antecedentes para la altísima magistratura, dos condiciones casi involuntarias: treinta y cinco años cumplidos y la ciudadanía natural. Y sin embargo, ni siquiera el sentido común que otorga la adultez parece haber privado en la conducta de los Consejeros, que acaban de declararse oficialmente satisfechos (y evidenciando un enorme deseo de archivar el asunto) ante dos episodios que, por lo menos, despiertan cavilosa y pueden ser antecedente para futuros desbocamientos. Por un lado, las decisiones de los Ministros de Defensa Nacional y del Interior, negando por su cuenta y riesgo, sin consulta al Consejo y asumiendo la responsabilidad en declaraciones públicas, de negar el ingreso de Perón al país. Por el otro, la parálisis de las au-

toridades —más la complicidad de los cuadros administrativos responsables— que permitió el descenso en Carrasco, poco antes de la hora fijada para la llegada del General, de un avión militar argentino, con un selecto equipo de gorilas castrenses y civiles, entre los cuales por lo menos dos personas están identificadas como miembros de comandos que en 1956 secuestraron exilados peronistas.

Dos Ministros —casualmente, los que poseen fuerzas armadas bajo su mando— revisitaron de facto la autoridad y las potestades del Poder Ejecutivo, y decidieron. Uno de ellos es un general con antecedentes golpistas que no por diluidos en el tiempo dejan de ser tenidos en cuenta por los memoriosos, y cuyo nombramiento tuvo el dudoso honor de ser el primero, en muchas décadas, salido dentro del mismo Consejo de Gobierno como proveniente de presiones y amenazas castrenses. Casi nunca habla en público, pero esta vez, aún antes de que el Consejo tomara nota de lo ocurrido, habló por radio y declaró a la prensa que asumía plena responsabilidad y que había actuado ante la inexistencia de resoluciones del Poder Ejecutivo. El otro es un político profesional que se ha caracterizado por hablar siempre, y demasiado. Días antes, dijo a todo diario que quisiera reproducirlo, que no dejaría entrar a Perón. Y, de civilista, desde que está en el Ministerio del Interior, se ha convertido en un entusiasta del orden y de la represión. Estos dos hombres, que no representan además, —políticamente hablando— nada desde el punto de vista popular, pero a los que se sabe fuertemente vinculados a grupos oligárquicos, fueron durante veinticuatro horas el gobierno del país en materia de relaciones exteriores y conservación del orden. Y el Consejo ha preferido ignorar sus insolentes planteos y sus extralimitaciones.

En segundo lugar, está el episodio del avión militar argentino. Treinta minutos después de que el aparato se posara en Carrasco y fuera abundantemente fotografiado, el Gobierno argentino negaba el vuelo. Y nuestros diarios oficialistas, como lo informó el Ministro en el Consejo, al no poder desmentir el asunto, decían crípticamente que todo estaba en regla. Faltaba —y falta explicar— sin embargo, los hechos: la violación del espacio aéreo nacional, el aterrizaje sin permiso, la falta de autorización de ingreso de los pasajeros. Y además, las intenciones: ¿venían como curiosos? ¿Tenían algún cometido vinculado al gorilaje militar argentino? ¿Para qué traían armas cortas y largas, como se ha comprobado? ¿No consideran los dos Ministros, en su ejecutividad y dinamismo, que la existencia de un "comando" en Carrasco, a la hora de la llegada de Perón, hubiera causado quizás tanta conmoción y desorden como la presencia del líder justicialista?

Todo eso se calla. La consigna, desde Onganía a Castelo Branco, pasó por las cabezas menos famosas Moratorio y Tejera. En el transcurso del episodio, ha quedado por el camino la dignidad de nuestro país, la seriedad del gobierno y la responsabilidad que debe exigirse a los Consejeros. Además, en este país de los antecedentes y las jurisprudencias con las que garantizamos todas las mañanas, ha quedado en pie otra posibilidad: cuando el Gobierno no se apura a gobernar, los militares y la Policía gobiernan por él.

Carlos María Gutiérrez

CRUZ PROPAGANDA

COMPARANDO SE COMPRA MEJOR...

RELAMPAGO®

CON CIERRE O CON BOTON ES EL MEJOR PANTALON!