

Marzo 1º.

☆ 1953 ☆

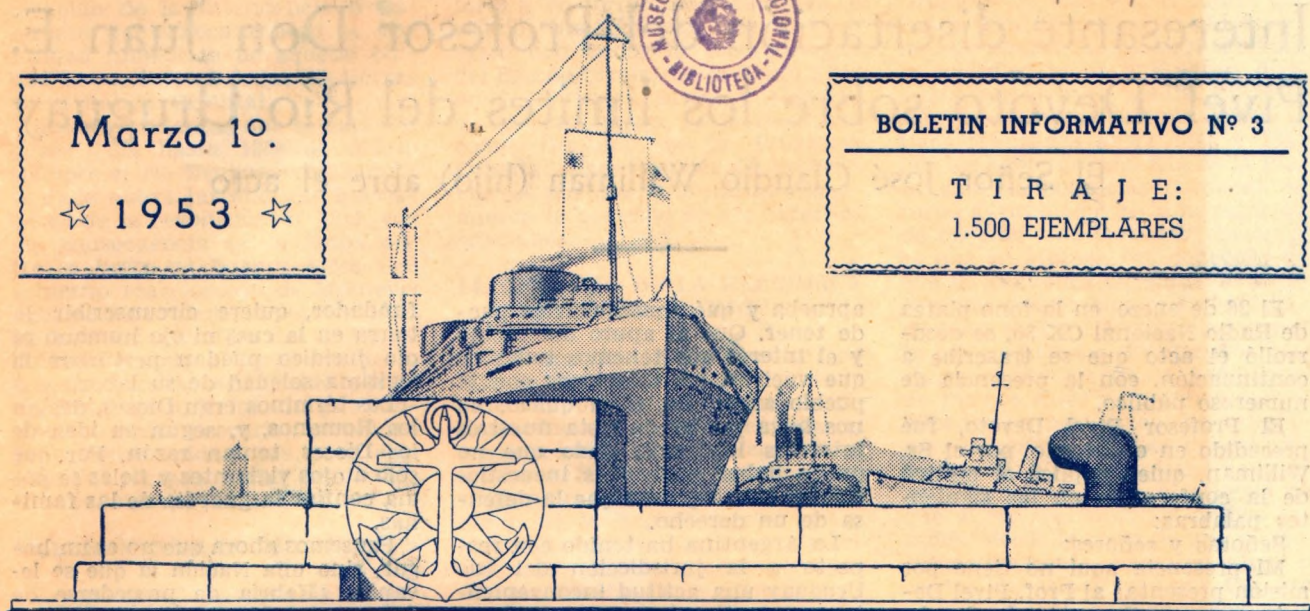


F 17/23

BOLETIN INFORMATIVO Nº 3

TIRAJE:

1.500 EJEMPLARES



EN EL MAR ESTA EL PORVENIR DE LA PATRIA

LIGA MARITIMA DEL URUGUAY

Calle Buenos Aires Nº 446

MONTEVIDEO

COMISION DIRECTIVA GENERAL

Presidente:

Don José María Mieres

Vice Presidente:

Capitán de Navío

Don Manuel De La Bandera

Secretario General:

Don Noé Pérez Gomar

Secretarios:

Don Jorge Rodríguez Luengo

Capitán de Fragata

Don Víctor Dodino

Tesorero:

Capitán de Navío

Don José M. Alvarez

Pro - Tesorero:

Don Ernesto R. Laborde

Bibliotecario:

Don Flavio Imas

Vocales:

Capitán de Navío

Don Julio F. Lamarthée

Dr. Don Manuel T. Rivero

Don Juan Caviglia

Don José Magnano

Don Norman Leslie

Dr. Don Enrique Saavedra

Don Tomás Monfort Stirling

Teniente de Navío

Don Jorge Suárez

Aguas Territoriales

Hace varios días fué dada a publicidad una interesante conferencia del Profesor Pivel Devoto, sobre la historia de los límites del río Uruguay. Por gentileza de su autor la transcribimos en las páginas de este número, considerando que la alta trascendencia del tema y la reconocida autoridad de quien lo trata, son títulos suficientes para descontar el interés de su lectura; pero además, juzgamos que encuadra substancialmente en la razón misma de la existencia de la Liga Marítima.

En efecto, por el Artículo 1º del Estatuto, nuestra institución deberá propender al mayor desarrollo de la Marina Nacional (militar y mercante) y de todas las industrias del país que tengan afinidad con la explotación directa de las "aguas territoriales" e interiores y los mares libres...

Carecería de fundamento nuestra labor en pro del desarrollo marítimo nacional, si permaneciéramos indiferentes a la proclamación y al ejercicio de nuestros derechos de jurisdicción de las aguas territoriales, en las que procreará gran parte de la actividad tendiente a tal fin.

Por tanto, cumplimos hoy con estos principios de acción, contribuyendo a la información que la opinión pública necesita, en estas cuestiones, vitales para el país y para su marina. El pensamiento de los eruditos, tiene que ser llevado al alcance del ciudadano, para que resulten opiniones definidas y firmes.

Deseamos que las cuestiones de límites sean resueltas y sean tenidos en cuenta los derechos que nos asisten, y por ello no omitiremos esfuerzos, toda vez que como esta, podamos ofrecer una contribución.

La historia nos muestra con sugestiva insistencia, cual es el resultado de mantener sin solución cuestiones de esta índole. La indiferencia a las obligaciones derivadas de la soberanía, o la falta de continuidad de una política al respecto, no puede conducirnos a otros extremos que los ya conocidos, de las concesiones a los hechos consumados.

Interesante disertación del Profesor Don Juan E. Pivel Devoto sobre los límites del Río Uruguay

El Señor José Claudio Williman (hijo) abre el acto

El 26 de enero, en la fono platea de Radio Nacional CX 30, se desarrolló el acto que se transcribe a continuación, con la presencia de numeroso público.

El Profesor Pivel Devoto, fué precedido en el estrado, por el Sr. Williman, quien explicó el motivo de la conferencia en las siguientes palabras:

Señoras y señores:

Mi presencia aquí no tiene por misión presentar al Prof. Pivel Devoto, porque ello carecería de objeto. En realidad, a fuer de honestos, y si alguna presentación hubiese correspondido, hubiera sido necesario que el Prof. Pivel Devoto nos presentara a nosotros.

Queremos, en cambio, ante todo, agradecer al orador el haber aceptado la invitación que le hemos hecho, para hablar sobre el problema del Río Uruguay, honrándonos con su presencia y dándonos la oportunidad de escuchar su palabra plena de autoridad con la que acostumbra a marchar por los difíciles caminos de la Historia.

Deseamos además explicar el sentido de esta conferencia que hemos organizado y a la cual hemos invitado a quienes en otras circunstancias, y durante el transcurso de nuestra vida pública, distantes se encuentran por cierto de nuestras opiniones.

Pero nos ha unido la gravedad de un acontecimiento que a todos nos atañe, por afectar fundamentalmente al país. Un acontecimiento que desbordando los límites de los problemas técnicos, debe ser encarado también desde un punto de vista de ajustada política internacional.

Nos referimos a la posibilidad inmediata de ratificar el tratado sobre aprovechamiento hidroeléctrico del Río Uruguay. Lejos de nosotros el interferir en las relaciones de nuestro país y la República Argentina; nada más distante de nuestras intenciones. Pero sin duda el propio estado de esas relaciones particularmente dificultoso en la actualidad, hacen encarar con mayor cuidado el problema de la jurisdicción en los ríos fronterizos. La Argentina está hoy especialmente interesada en la represa del Río Uruguay, por estar vinculada a su nuevo plan quinquenal. Pero no es cuestión de aprobar tratados sobre aprovechamiento hidroeléctrico. Es cuestión, también, de ver en qué momento se

aprueba y qué consecuencias puede tener. Que el apuro del vecino y el interés que tenemos todos de que vuelvan las relaciones con el pueblo argentino, a su juicio, no nos haga perder de vista nuestros intereses legítimos, dado que no puede haber nada más incuestionablemente legítimo que la defensa de un derecho.

La Argentina ha tenido con respecto a la jurisdicción del Río Uruguay una actitud inconvenientemente activa. Ello es cierto hasta el punto de haber perdido el Uruguay en los últimos años, efectiva jurisdicción sobre algunas islas del País. Nada más lógico, entonces, que aprovechar la oportunidad que nos brinda este tratado, para sentar las bases de un criterio partitionario. Nada más ilógico que aprobar un tratado donde nada se dice al respecto, en momentos en que, más obligados que nunca, dadas las propias circunstancias actuales, debemos establecer los límites precisos del ámbito de validez de nuestra legislación de nuestra soberanía.

Pensamos, entonces, que una forma de hacer conocer el problema de los límites del Río Uruguay, era hacer llegar hasta la opinión pública los antecedentes históricos del mismo, con la intención de clarificarlo y con la esperanza de que cada uno haga su propia composición de lugar en un asunto en el que está comprometida la seriedad de nuestras relaciones internacionales.

Tal el sentido único de nuestra conferencia.

HISTORIA DE LOS LIMITES DEL RIO URUGUAY

Con este sugestivo título, se inicia la conferencia dictada por el Profesor Pivel Devoto, cuya erudición en esta materia de su especialidad, la Historia, es bien conocida, y cuyas múltiples investigaciones en sus ilimitados horizontes le acreditan notoria autoridad.

Cuando un hombre quiere fundar un hogar levanta la morada e, inmediatamente, le fija el límite.

¿Afán simplemente propietario? No. La Razón es mucho más grande. Ese hombre quiere que bajo el cielo infinito, su casa permanezca precisa e inviolada, en un término. Ese hombre quiere marcar el límite de su poder de padre y

fundador, quiere circunscribir la tierra en la cual ni ojo humano ni ojo jurídico puedan perturbar la legítima soledad de su labor.

Los términos eran Dioses, decían los Romanos, y, según su idea de los Dioses, tenían razón. Por que sólo a ojos vigilantes y fieles se podía confiar la guardia de las familias.

Pensemos ahora que no es un hogar, sino una Nación la que se levanta. ¿Habrá de procederse de otro modo? ¿No será por el contrario más urgente la obligación de reforzar guardias en las fronteras de tierra y del mar, cuando el lar cobija, no ya a padres y a hijos, solamente, sino al río de las generaciones sin términos?

Podemos decirlo. No debíamos ser nosotros, en este momento de la vida del país, los encargados de solucionar problemas de fronteras. Pero mejor que medir responsabilidades, debemos suplir con energía y con convicción los minutos de retraso que en este problema del río Uruguay nos señala la historia. Dicho lo cual entramos en materia.

ANTECEDENTES COLONIALES

Desde los comienzos de nuestra formación social, el río Uruguay fué considerado como el accidente geográfico que debía delimitar administrativamente todo el territorio de la Banda Oriental unificada.

Este territorio estuvo originariamente dividido en varias jurisdicciones que se hallaban sujetas a distintas dependencias, tales como los gobiernos de Montevideo, Buenos Aires y Misiones. Semejante ordenación administrativa resultaba ilógica.

Contrariaba supuestos de orden geográfico y económico y era inconveniente a los fines de la defensa militar de la región del Río de la Plata más expuesta a los avances portugueses.

Es por tanto perfectamente explicable que, pocos años después de su fundación, la ciudad de Montevideo, al extender su dominio sobre las tierras de la Banda Oriental arbitrariamente separadas por límites interiores, se propusiera formar con ellas una sola jurisdicción.

Fueron numerosos los intentos del Cabildo, del gobierno y de los comerciantes de Montevideo, para obtener de la Corona española la

creación de la Intendencia o Capitanía que colocara bajo la autoridad inmediata de aquella ciudad hegemónica a todas las tierras de la Banda Oriental.

En tales intentos que se suceden desde 1783 hasta 1806 se señaló siempre el río Uruguay como límite de la nueva jurisdicción. En vísperas de la revolución de 1811, como consecuencia de la lucha entre la Junta de Buenos Aires y el gobierno reaccionario de Montevideo, las autoridades de esta ciudad ya habían extendido de hecho su dominio a todo el territorio de la Banda Oriental delimitado por el río Uruguay, anticipando así, aunque en forma precaria, la unidad del mismo, unidad que poco después fué lograda por el movimiento emancipador de 1811.

EL PERIODO DE LA REVOLUCION

La antigua aspiración de los comerciantes del puerto de Montevideo malograda siempre por diversos factores, fué convertida en realidad el día en que los pueblos de las distintas jurisdicciones de la Banda Oriental, en la adhesión personal a un mismo jefe primero, y en actos de carácter político más definido, luego, celebraron el pacto social para constituir la Provincia Oriental.

Desde entonces, desde 1813, de manera invariable, el río Uruguay fué proclamado como límite de la jurisdicción de la nueva entidad política.

En los pliegos de condiciones formuladas con motivo de las gestiones realizadas por Artigas con el gobierno de Buenos Aires para consagrar nuestra autonomía; en el propio decreto de Posadas de 1814, que desconociendo el principio de autodeterminación de los pueblos pretendió crear, cuando ya existía la Provincia Oriental; en las disposiciones políticas y administrativas emanadas de sus autoridades durante todo el período artiguista, incluyendo el tratado de Comercio con Inglaterra en 1817, el río Uruguay fué invariablemente enunciado y reconocido como el límite oeste de la Provincia Oriental. Sobre la barranca de su margen izquierda Artigas había fundado el pueblo desde el cual ejerció el protectorado de aquellas otras provincias que siguieron su inspiración política.

Reconocida como una realidad incontrastable la existencia de la Provincia Oriental, el río Uruguay fué admitido sin reservas por los gobiernos de Buenos Aires, como límite natural de la misma en todo el decurso del período comprendido entre 1813 y 1820 y señalado, inclusive, por el propio Directorio, como la frontera hasta donde consentía que debía extenderse en 1816 la expansión portuguesa que vino a "pacificar" los dominios de Artigas. Como límite de nuestro terri-

torio y en forma terminante se le señaló, también, en 1821 al pactarse con Lecor la incorporación del Estado Cisplatino al Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarves y, de igual modo, se le reconoció como frontera de la Provincia Oriental, libre después de 1825, en que los pueblos de la misma reasumieron la plenitud de sus derechos soberanos.

EL DERECHO DE LA REPUBLICA SOBRE EL RIO

Conseguida jurídicamente en 1828 la independencia del Estado Oriental fué lento y erizado de dificultades el proceso mediante el cual esa independencia llegó a consolidarse. Numerosos factores contribuyeron a entorpecer la organización de la República y el afianzamiento internacional de su soberanía. En varias circunstancias las fuerzas adversas a la existencia de la nacionalidad fueron tantas y tan poderosas que llevaron el desánimo de los hombres de la época a creer que el bienestar del país sólo podría lograrse mediante protectorados de una potencia fuerte a la manera del que se había estipulado en 1815 para las islas Jónicas; otros, lo confiaban todo a la tutela colectiva de Estados europeos y americanos y aún a la neutralización de la República, tal como se la intentó consagrar con buena fe en 1859 o en la reconstrucción Virreinal, bajo el signo de los Estados Unidos del Río de la Plata.

Durante ese largo período de luchas por el afianzamiento de la nacionalidad oriental y el reconocimiento efectivo de su soberanía, la defensa y definición de nuestras fronteras fué, como consecuencia natural de tan precaria situación política, uno de los problemas de mayor trascendencia a que se vieron abocados los gobernantes del Uruguay.

Conocidos son los esfuerzos realizados por esos gobiernos durante veinte años para demarcar la divisoria del país con el Imperio del Brasil, así como las dilatorias que éste opuso sistemáticamente a tales intentos, a fin de fortalecer la situación de hecho en que fundaba sus pretensiones, y, como, aprovechando la dramática situación creada al país por contingencias internas, llegó a imponérsele a la República en 1851 una solución contraria a sus derechos y a sus intereses.

Bien, durante ese agitado período de nuestra historia en que se mantuvo indeterminada la frontera con el Brasil, las autoridades de Buenos Aires, de la Confederación y, más tarde, de la República Argentina, sin que hubiese llegado a celebrarse con ellas un acto expreso, reconocieron de manera invariable y sin reservas desde 1828 en numerosas ocasiones, que el río

Uruguay no sólo era el límite internacional entre los dos países, sino que ambos compartían también la jurisdicción de sus aguas divididas por la línea media. En ocasión de las negociaciones diplomáticas realizadas entre 1845 y 1851 por los gobiernos del Río de la Plata con las potencias europeas en torno al problema de la navegación de los ríos y de las intervenciones, es que se afianza ese concepto de que la República Oriental tenía un derecho común con la Confederación en el Río Uruguay. Así consta en numerosos documentos oficiales emanados de la cancillería de Buenos Aires y en artículos publicados en periódicos que reflejaban la opinión oficial de ese gobierno. En ellos se sostiene y arraiga sin discrepancias el criterio de que el río era común a ambos estados "desde la costa de uno y otro, respectivamente, hasta el alveo o centro del Río Uruguay". Por eso es que en 1845, cuando el gobierno de la Confederación decidió prohibir la libre navegación del río Uruguay no lo hizo por sí sólo. Conjuntamente con el decreto expedido en tal sentido por la cancillería de Buenos Aires, se dictó un decreto por el gobierno oriental del Cerrito. Años más tarde, en 1853, cuando Urquiza suscribió con las potencias europeas los tratados que aseguraban la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, admitió en un artículo que se reservaba al Brasil, Bolivia, Paraguay y el Uruguay la facultad de incorporarse al tratado "en el caso — dice — de que fuesen dispuestos a aplicar sus principios a las partes de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay en los cuales puedan poseer respectivamente derechos fluviales".

Nuestro país no fué omiso en ejercer esos derechos que de manera expresa se le reconocían por el gobierno argentino. Por decreto de 10 de octubre de 1853 y luego por la ley de 17 de junio de 1854, sin ajustar convenciones especiales con potencias europeas, ni ribereñas, el gobierno de la República, en acto de ejercicio de soberanía, abrió el río Uruguay a la libre navegación de todas las banderas.

LA DEFENSA DE LA LINEA MEDIA

La referencia a estos actos de reconocimiento de la jurisdicción de nuestro país sobre la mitad del río Uruguay puede completarse con las actitudes asumidas por los gobiernos nacionales, en defensa de esos derechos, cada vez que ellos fueron desconocidos por accidentes derivados de la navegación fluvial o por alguna incursión de fuerzas armadas con motivo de los frecuentes movimientos revolucionarios. En todos esos casos se mantuvo inalterado por parte de los



gobiernos argentinos el criterio tradicional de la pertenencia a ambos Estados, del río dividido por la línea media.

Ese criterio se mantuvo después de 1863, una vez que, por lo menos formalmente, culminó el proceso de la unidad y organización de la República Argentina, aún cuando ya se insinuaban desde entonces procedimientos por parte de sus autoridades nacionales que acusan ciertas vacilaciones en el sentido de reconocer sin reservas nuestros títulos tradicionales sobre el río Uruguay.

Diversos incidentes y episodios diplomáticos señalan esa nueva tendencia que, sin haber llegado a negar abiertamente nuestros derechos sobre la mitad del río Uruguay, acusa una posición menos firme que la sustentada hasta entonces por los gobiernos anteriores a 1863. Tal impresión se recoge cuando se estudian esos incidentes a que aludimos. Comentaremos en particular los ocurridos en 1863 y 1873.

En ambos casos, oportuno será recordarlo, fué enérgica y clara; como se verá, la conducta de los gobiernos orientales para reivindicar el concepto clásico de la línea media.

El primero de los episodios se relaciona con el arrecife del Corralito ubicado en el alto Uruguay, entre Salto y Concordia, obstáculo para la navegación que nuestro gobierno había considerado conveniente suprimir.

Animado de ese propósito comunicó en 1862 al gobierno de Buenos Aires su decisión de iniciar las obras para destruir el arrecife con lo cual creyó llenar un deber, decía, de "vecino, amigo y condómينو" de las aguas del río, a los efectos de lograr una acción común para una obra que afectaba el interés de ambos países. El ministro de la Provincia de Buenos Aires, D. Norberto de la Riestra adhirió de conformidad a los propósitos del gobierno oriental cuyos derechos reconoció, pero difiriendo para cuando se instalase el gobierno nacional prestar la cooperación efectiva del mismo en la obra. Un año más tarde, constituido ya ese gobierno nacional, y a los pocos días de haberse iniciado en nuestro país la revolución de 1863 contra el gobierno de Berro —cuyos episodios iniciales tuvieron por escenario principal las márgenes del río Uruguay— el gobierno argentino sin previo aviso, envió una embarcación para destruir el mencionado arrecife. La reclamación de nuestras autoridades se hizo sentir de inmediato en un clima ya alterado por acontecimientos que eran fruto de la conmixión de los partidos rioplatenses.

Con motivo de esta reclamación y de otras que entonces tuvieron lugar originadas por violaciones de nuestra jurisdicción fluvial, ya

se advierte en el gobierno de la república vecina la tendencia a reconocer nuestros derechos de manera menos concreta, o a emplear formas indirectas propicias a la discusión y el confusiónismo. Sin embargo en las notas del Ministro Elizalde se alude a la parte de territorio fluvial perteneciente a la República Oriental como Estado ribereño, "a la parte —dice— del territorio fluvial que le corresponde en el Uruguay"; en otros casos se habla de "aguas mixtas".

La reclamación uruguaya de 1873 tuvo origen en los actos ejercidos en aguas jurisdiccionales por un pontón de guerra argentino. En esta ocasión, el ministro Tejedor, olvidando la existencia de una norma de delimitación tradicional sobre el río, llegó a decir: "INDETERMINADAS hasta ahora esas aguas territoriales, imposible quizá determinarlas con precisión por las tortuosidades del río"... lo que suscitó la réplica enérgica del gobierno oriental: "Las palabras 'AGUAS INDETERMINADAS, IMPOSIBILIDAD DE DETERMINARLAS' —expresó entonces el ministro Pérez Gomar— aparejarían una cuestión de límites bien ajena por cierto a la situación geográfica de ambas Repúblicas, de los antecedentes que existen sobre la materia, y aún de la oportunidad. V. E. sabe que los límites entre las naciones no son determinados, sino cuando es necesario demarcarlos y también sabe V. E. que cuando existen límites arcafinios, no es necesario esa operación, porque el Derecho de Gentes prescribe lo necesario para establecerlos".

No obstante las manifestaciones antes recordadas, en ocasión de clausurarse esta incidencia, el ministro argentino D. Carlos Tejedor manifestó a nuestro agente confidencial en Buenos Aires Dr. José M. Sienra Carranza su opinión de que "aún cuando las aguas del Uruguay son comunes, la jurisdicción no es común, puesto que cada gobierno debe ejercerla en sus aguas territoriales"; y el propio Tejedor se refirió, también en la misma oportunidad, "a la falta de señales visibles que determinen la MITAD DEL RIO QUE A CADA UNA DE LAS NACIONES CORRESPONDE", lo que significaba mantener el criterio jurídico de la línea media, sin abandonar su opinión ya conocida respecto de la dificultad para determinarla. En esas mismas conferencias, reseñadas por Sienra Carranza en un sustancioso documento, "hablamos —dice éste— de los inconvenientes que resultaban de la falta de una convención fluvial que determinase las jurisdicciones e hiciera menos frecuentes las confusiones que originaran dificultades internacionales. Ocupándose de esto el Doctor Tejedor —agrega— se refirió a las numerosas islas que entre una y otra costa tiene el Uruguay".

EL CONCEPTO DE LA INDETERMINACION

El problema de la jurisdicción del río Uruguay comenzó entonces a ser enfocado de distinta manera. El concepto claro y tradicional de un río en el que ambos ribereños tenían por derecho natural jurisdicciones iguales, fué gradualmente cediendo paso a la idea de la INDETERMINACION; el antiguo criterio de la línea media, aceptado siempre sin reservas y en los últimos diez años con ciertas evasivas por el gobierno argentino, era entonces objetado por éste por razones prácticas y, sin arbitrase otras soluciones que lo respetaran, se insinuaba ya, entre dudas y confusiones, la divisoria del "talweg", al tiempo que se superponía al problema jurisdiccional de las aguas, el de la pertenencia de las islas del río Uruguay.

Sucesivos incidentes ocurridos desde entonces fueron agudizando ese estado de cosas creado por el concepto tendencioso de la INDETERMINACION que había llegado a desplazar la noción clara de la LINEA MEDIA, incidentes promovidos por violaciones de la jurisdicción fluvial y, en otros casos, por disputas suscitadas en torno a la posesión de las islas.

Ambos problemas —jurisdicción de las aguas y pertenencia de las islas —como lo ha señalado con acierto el Dr. Rodolfo Fonseca Muñoz en su magnífico estudio sobre el río Uruguay, si bien ligados entre sí no tenían por qué ser considerados de manera que el segundo estuviera rigurosamente subordinado al primero. Uno y otro debieron ser encarados con autonomía. El problema jurisdiccional planteado desde 1873 por el concepto vago de la "INDETERMINACION", que sustituyó a la certidumbre tradicional de la línea media, debió encararse reivindicando en toda su fuerza ese último principio jurídico.

El de las islas del río, fiscales unas, de propiedad privada otras, debió ser encarado separadamente y en función de los títulos que cada uno de los países pudiera aducir a su favor respecto de cada una de ellas. Con ánimo de poner término a conflictos recientes motivados por la posesión de las islas, de resolver el problema que estas planteaban, y el jurisdiccional a la vez, se suscribió entre el Uruguay y la Argentina el tratado de 28 de setiembre de 1916, que adoptaba como criterio para la delimitación de las jurisdicciones el "talweg" del río Uruguay hasta la desembocadura de éste en el Plata, quedando bajo el dominio uruguayo, las islas situadas al oriente de la línea divisoria y las situadas al occidente de la misma línea, bajo el dominio argentino.

LA SOLUCION PROPUESTA EN 1916

Por el tratado se fijaba, pues, una línea divisoria y a esta línea —el “talweg”— se subordinaba la adjudicación de las islas. Se abandonaba de tal suerte el criterio tradicional de la línea media, aceptándose el “talweg” impreciso en un río de fondo arenoso, “talweg” que en la mayor parte de los casos pasa junto a la costa oriental. Cabe agregar que al subordinarse a la línea del “talweg” el problema de las islas, algunas —las más importantes— de tradicional pertenencia uruguaya pasaban a ser argentinas y que en el tratado no se precisaba con rigurosidad donde terminaba el río Uruguay y dónde comenzaba el estuario del Plata.

De las islas fiscales tradicionalmente uruguayas que venían a quedar situadas al oeste del “talweg” y que en virtud del tratado pasaban a ser argentinas, señalaremos como más importantes las que integran el núcleo situado al norte de Fray Bentos. Lo forman las islas de BURRO de 58 Hás.; FILOMENA GRANDE 1.166 Hás.; FILOMENA CHICA 212 Hás.; BASI 396 Hás.; DURAZNO 176 Hás.; JUANICO 103 Hás.; PALMA CHICA 59 Hás.; MASSONES 132 Hás.; GARCIA 131 Hás. enumeración parcial que a simple vista pone de manifiesto otro de los inconvenientes del tratado suscrito en 1916.

Las fallas señaladas explican las críticas que suscitó entonces en distintos sectores de la opinión pública y que autorizadas opiniones desfavorables de carácter histórico, técnico y jurídico emitidas en la época hubieran formado un ambiente contrario a dicho acto internacional, opinión a la cual debemos atribuir el hecho de que el proyecto de tratado no hubiera sido jamás aprobado por nuestro parlamento. El análisis detenido del problema lleva a la conclusión de que la línea del “talweg” en el río Uruguay, que está por cierto muy lejos de asignar áreas iguales a ambos lados del canal más profundo, que es, además, una línea indeterminada y pasible de variación por la acción combinada de factores naturales y la mano del hombre en su empeño de mejorar las condiciones de navegación, debe ser rechazada como criterio absoluto para la solución jurisdiccional y menos aún si a la línea del “talweg” se subordina inflexiblemente, con abstracción de toda situación adquirida, la adjudicación de las islas. Recordemos como antecedente más feliz que en la delimitación de las aguas del río Yaguarón establecida por el tratado de 30 de octubre de 1909, rige el “talweg” desde la desembocadura hasta el arroyo Lagoes y desde este punto, aguas arriba hasta la confluencia del arroyo de la Mina, la línea media; que la línea

media se adoptó para la divisoria del Yaguarón Chico o Guaviyú; y que en la cesión de derechos realizada por el tratado de 7 de mayo de 1913 a favor del Brasil sobre el arroyo San Miguel, tomamos también por divisoria la línea de la media distancia entre las márgenes del expresado arroyo. En el recordado tratado de 1909 se adoptó para la delimitación de las aguas de la Laguna Merín el criterio de la línea media y el canal principal hasta la altura de la punta de Raboties, inclinándose desde allí la divisoria al noroeste a fin de contemplar los derechos del Brasil a determinadas islas, para retornar, nuevamente, la línea del canal más hondo. Se adoptó en esos casos un criterio flexible que significaba admitir distintas soluciones para un mismo curso de agua, según fueran navegables o no determinados sectores del mismo, o hubiera que respetar situaciones creadas como la de las islas del Tacuarí en la Laguna, situación análoga a la del ya mencionado grupo de islas tradicionalmente uruguayas ubicadas al norte de Fray Bentos.

El tratado de 1916 no ratificado por nuestro país, tampoco lo fué a la postre por la República Argentina. Lejos de haber resuelto las dudas y problemas creados por el concepto de la INDETERMINACION, que nunca debió admitirse, dejó las cosas aún más confusas, especialmente en lo que se refiere a las islas, puesto que, partiendo del principio de que el tratado sería ratificado, se modificó de hecho la situación de algunas de esas islas, lo cual fué motivo de nuevos incidentes.

En cuanto al problema de la jurisdicción, nuestros vecinos que pasaron del concepto DE LA LINEA MEDIA a la SOLUCION DEL “TALWEG”, generalizaron después, arraigada ya la idea de la indeterminación, expresiones más vagas o ahorraron, cada vez que les fué posible, toda referencia concreta a cualquiera de esas dos soluciones.

SE PRETENDE DESCONOCER LOS DERECHOS DEL URUGUAY

No debería extrañarnos esa ambigüedad o silencio si recordamos que el Dr. Carlos Saavedra Lamas, que ejerció tan señalada influencia en la orientación de la política internacional de su país, había sostenido como tratadista en 1932 que: “La dominación —dice— y soberanía exclusiva de la República Argentina sobre las aguas del Río de la Plata y del río Uruguay, es un hecho evidente e indiscutible; el derecho —agrega— que como soberana ella ha ejercido y ejerce de una manera permanente sobre estas aguas, desde la época de la emancipación política de la metrópoli, de la que es causahabiente

sobre las mismas aguas, le ha dado la completa posesión de estos ríos hasta la desembocadura y en el interior de las dos orillas”. Bien es cierto que semejante opinión, desautorizada por los antecedentes históricos recordados de la manera más absoluta no fué oficialmente expuesta por la cancillería argentina, que en distintos documentos admitió nuestra calidad de condóminos en el río Uruguay, pero no es menos cierto que la tesis antes mencionada fué divulgada por otros autores de aquel país que se han ocupado de problemas jurídicos o de los intereses argentinos en el mar. El hecho de haberse generalizado esa concepción de las cosas contribuiría a explicar que, no obstante todas las ventajas que ofrecía para el país vecino el tratado, éste no hubiera sido ratificado cuando se le sometió al Congreso en 1924, en cuya oportunidad “La Nación” sostuvo que el tratado de 1916 nada tenía que ver con el problema jurisdiccional resolviendo tan sólo los incidentes motivados por las islas.

Nos encontramos pues, en presencia de una nueva etapa del problema del río Uruguay en la cual, el abandono de la justa norma de la línea media, y la no ratificación por ninguno de los dos países de la solución sobre la base del “talweg”, contribuyeron cada vez más a arraigar el concepto de la indeterminación y éste hecho a servir de estímulo a las doctrinas de Saavedra Lamas, Antokoletz y Storni.

EL ABANDONO DEL RIO

Ello coincide con un momento de la vida del Uruguay que bien puede señalarse como de indiferencia, cuando no de abandono de nuestros ríos.

Es indudable que las reformas políticas, institucionales, económicas y sociales realizadas en la República en esa etapa de su historia, señalaron una verdadera revolución pacífica que cambió radicalmente los rasgos de la fisonomía del país y que, como ocurre con frecuencia en las grandes conmociones, produjo entre nosotros, en muchos aspectos, una verdadera solución de continuidad. A consecuencia de ella, en los hombres de gobierno, en los dirigentes de los partidos, en los centros universitarios se desdibujó o se perdió involuntariamente la noción de viejos conceptos e ideas tradicionales sobre problemas permanentes, lo cual se tradujo, a la vez, en el debilitamiento del sentimiento nacionalista que buscaba canalizarse bajo otras formas que podían ser, el orgullo por el desarrollo de nuestro progreso material o por el perfeccionamiento de nuestras instituciones. A ese estado de cosas corresponde atribuir el olvido a que se desplazaron problemas tan vi-

tales como el del río Uruguay, no sólo en el aspecto de la jurisdicción internacional de sus aguas e islas, sino en lo que atañe en general al río como un elemento real de la vida del país, olvido que explica a la vez el adormecimiento gradual de la conciencia pública, absorbida por otras inquietudes, acerca de cuestiones como la que hoy nos preocupa.

Ese abandono del río cuyo balizamiento y dragado se dejó librado en gran parte a las autoridades del país vecino—cuyo celo en lo que atañe al punto y a otros aspectos de la vida del río Uruguay configuran toda una política orgánica acerca del mismo—la falta de una vigilancia continuada sobre las islas fiscales, que alternativamente fueron puestas bajo la dependencia de distintas autoridades, traen el estado de cosas a que antes aludí.

Hacia 1937 se insinuó en nuestro país una reacción vigorosa con el desarrollo de los trabajos del Servicio Hidrográfico de la Marina, con el nombramiento de una comisión especial encargada de reunir todos los antecedentes útiles para el estudio de la jurisdicción de las aguas e islas del río Uruguay, con la ocupación realizada en 1938, con elementos de nuestra marina, de la isla García para consumir acto de soberanía, con la publicación, finalmente, de los estudios tan valiosos sobre estos temas realizados por el Cte. Dr. Carlos Carbajal, el Dr. Rodolfo Fonseca Muñoz y Tte. de Navío D. Homero Martínez Montero.

Los valiosos materiales reunidos durante siete años de labor por aquella Comisión que tuve el honor de integrar, así como los elementos de juicio aportados en las obras a que antes aludí, habrían servido eficientemente a la cancillería de la República para abordar con cabal conocimiento del problema su solución definitiva del mismo, promoviéndola directamente ante el gobierno del país vecino o ante los tribunales internacionales a que tiene acceso.

Se postergó, sin embargo, indefinidamente, el planteamiento de la cuestión jurisdiccional, así como una solución adecuada a la creada por las islas y, con prescindencia de una y de otra y de todo lo que ambas entrañan para la soberanía del país, se acordó mediante convenio suscrito con la República Argentina en 1946, encargar la electrificación en común de los rápidos del Salto Grande, iniciativa ya enunciada en 1907 y que en 1938 ambos gobiernos habían ya resuelto estudiar como de posible realización.

EL CONVENIO DE 1946

Lejos de nuestro ánimo el poner en duda el enorme interés que encierra para los dos países las obras

programadas, cuya combinación con las del Río Negro había sido señalada como fundamental por el Ing. Adolfo Ludín en sus conocidos estudios. Tampoco vamos a desconocer el hecho de que en los artículos 1º y 10º del convenio para electrificar el Salto Grande firmado en Montevideo el 30 de diciembre de 1946 se establece que, a los efectos del mismo, las aguas del río Uruguay “serán utilizadas en común por partes iguales” y que las medidas que se adopten para su cumplimiento “no afectarán—dice—ninguno de los derechos de las Altas Partes contratantes relativos a soberanía y jurisdicción, así como tampoco los referentes a la navegación del río Uruguay”. Con lo cual se creyó contemplar las exigencias planteadas por nuestros títulos. Pero es indudable que habida cuenta del proceso histórico que hemos reseñado, de todos los antecedentes que lo ilustran, del concepto de indeterminación jurisdiccional que se ha arraigado y de la situación incierta en que han venido a quedar nuestras islas, habría sido oportuno aprovechar el interés evidenciado por la República Argentina para efectuar las obras de electrificación, sin duda vitales para el progreso de una zona tan importante de aquel país, así como su buena disposición de ánimo para realizarlas en común, para abordar, entonces, conjuntamente, la solución de todos aquellos otros problemas que afectan la soberanía de la República Oriental, cuyos legítimos intereses aconsejan no aplazar indefinidamente, y hacer valer en la ocasión todos los elementos reunidos en favor de nuestros viejos títulos: **la línea media** respecto de las aguas y la solución particular del problema creado por la pertenencia de las islas o una fórmula que en común decidiera ambas cuestiones de manera equitativa y digna.

Nacen de ahí, de esa omisión sin duda seria nuestras reservas contra la aprobación legislativa del convenio de 1946, convenio que ha tenido la virtud de remover esta vieja cuestión sobre la que deseamos renunciar nuestro punto de vista.

LA CARTA DEL RIO URUGUAY

Insistiendo sobre aspectos del mismo agregaremos que, además de las razones de carácter histórico que pueden aducirse para no aceptar la solución jurisdiccional sobre la base del “talweg”, cabe mencionar las de orden geográfico y técnico. Los canales del río han sido modificados así por el hombre como por la acción combinada de diversos agentes. La naturaleza de los fondos, y agentes bióticos concurren a que esas modificaciones sean incesantes. Resulta, pues, a todas luces inconveniente acep-

tar una divisoria pasible de modificaciones. La línea media histórica y tradicional se nos ofrece así, por todas las razones expuestas, como la solución más lógica y razonable.

El fondo arenoso del río, la variación que sufren los canales de navegación, a los que no siempre debe identificarse con el “talweg”, la circunstancia de ser las islas que jalonan su curso islas de aluvión, nos llevan a la conclusión de que el Uruguay es un río expuesto a mutaciones frecuentes. Razón esta por la cual, sin dilación, debe someterse a los organismos técnicos el desempeño de una función permanente de estudio y vigilancia. La realidad es que disponemos tan solo de cartas parciales del río Uruguay, realizadas por nuestros marinos y que el tratado de 1916 fué firmado sobre la base de cartas argentinas.

Es necesario pues, realizar su relevamiento prolijo e integral por parte de nuestro país, que cuenta con técnicos y organismos competentes como el Serv. Hidrográfico de la Marina. El Instituto Geográfico Militar, dió término hace algunos años a la labor de triangulación, que proporciona puntos de referencia exactos sobre los cuales puede asentarse el relevamiento hidrográfico que debe ser realizado por los marinos del país cuya capacidad en la materia ya ha sido evidenciada en las numerosas cartas levantadas hasta la fecha. La república que reclama a justo título sus derechos sobre el río, no puede acordar, como lo ha realizado hasta ahora, soluciones internacionales sobre la base de cartas extranjeras, aún cuando se las puede suponer irrefragables. Razones de dignidad científica y nacional así lo exigen. Cabe admitir siempre la posibilidad del error; por otra parte debe aspirarse, como es lógico, al perfeccionamiento de esos instrumentos, y a la actualización exigida por las constantes variantes a que antes me referí. El levantamiento de una carta de todo el curso del río por nuestro servicio hidrográfico, que permita una labor de confrontación con las que hasta el presente han realizado organismos oficiales del país vecino, parece que debe ser labor previa e indispensable a todo intento de solución jurisdiccional.

Las islas plantean un problema no menos importante.

UNA POLITICA ORGANICA SOBRE EL RIO

Se suele hablar, de ellas como de algo desprovisto de trascendencia desde el punto de vista material, ya sea por que son de aluvión o por que en ciertas épocas del año algunas son anegadizas. Debe comenzarse por reever y determinar con rigurosidad la confusa nomenclatura de esas islas, por de-



terminar el área de todas ellas y, desde luego, ejercer constantemente actos de jurisdicción en aquellas que en virtud de los elementos de juicio de que disponemos, puedan considerarse incuestionablemente uruguayas, ya se trate de islas fiscales o de propiedad privada.

Actos de jurisdicción que revisitan las formas más variadas y que configuran de tal suerte el ejercicio pleno de la soberanía por parte de las autoridades municipales, judiciales, policiales, centros de enseñanza y de salud pública que existan en todo el litoral. La observancia sistemática de estas normas, el balizamiento del río por servicios de la armada nacional cumplido en forma regular, sin abandonar esa tarea tan importante al celo de los vecinos, el levantamiento de la carta y todos aquellos actos inherentes al Uruguay como cosa viva, configuran a mi juicio lo que tenemos que definir como una política orgánica y permanente respecto del Río patrio.

Punto central de esa política — repetimos — es la solución del problema jurisdiccional del río e islas, sobre el que admitimos, que pueden enunciarse distintos criterios; pero lo evidente es que existe un detalle en el que todos debemos coincidir: es el de que el río no puede permanecer ETERNAMENTE INDIVISO. Las salvedades más o menos explícitas como las que hemos recordado que en los últimos años se hubieran hecho o se hagan en instrumentos internacionales sobre nuestros derechos en el río Uruguay, que no se dice cuáles son y hasta dónde alcanzan, no bastan. La indeterminación de las jurisdicciones por tiempo indefinido, fuera de ser motivo latente de problemas de toda índole, es un estado de cosas que la experiencia nacional no puede aceptar sin traer a la memoria el recuerdo de situaciones análogas como las que en definitiva sirvieron para fortalecer los títulos de hecho que el Imperio del Brasil hizo prevalecer en 1851 para la demarcación de la frontera de la República, con mengua de nuestros seculares derechos territoriales.

Es necesario avivar la conciencia nacional sobre la realidad de este problema o formarla, si se llegara a comprobar dolorosamente que ella no existe.

La indiferencia popular puede ser hija del desconocimiento de las cosas; la falta de noción que sobre ellas existe en nuestros centros de enseñanza debe atribuirse al abandono que allí se ha hecho del estudio de los temas nacionales; así como la tendencia a no plantear la solución del problema del río Uruguay es también hija de la ausencia de normas definidas que desde hace años sufre nuestra can-

cillería por aquella ruptura con el pasado que ha caracterizado la vida del país en las últimas décadas. Nuestra concepción de los problemas internacionales y la canalización del espíritu público en torno a las cuestiones siempre candentes de la política interna, explican también esa indiferencia acerca de problemas tan vitales como el que nos reúne esta noche. El río Uruguay debe merecer toda nuestra atención y la de las autoridades. Lejos de nuestro ánimo el propósito de levantar una bandera de nacionalismo estrecho y agresivo. No concebimos de tal modo el problema por que lo encaramos como una cuestión de derecho, que debe plantearse y debatirse al margen de las estridencias callejeras y sin mengua de los sentimientos de amistad que nos inspira la República Argentina.

El río es una realidad. A fuerza de no navegar en él, de no dragarlo, de habernos acostumbrado a la ausencia de nuestra bandera en las embarcaciones mercantes que surcan sus aguas, habíamos llegado a admitir que su destino fuera tan sólo brindar escenario a las actividades de los clubes de regatas.

IMPORTANCIA DEL RIO URUGUAY

El convenio sobre aprovechamiento de los rápidos del Salto Grande suscrito en 1946, no ratificado aún por el Parlamento, ha tenido, repito, la virtud de poner de relieve la importancia del río, ya se le encare desde el punto de vista estrictamente internacional, ya bajo el aspecto económico o militar. No olvidemos que en este último sentido el río Uruguay tiene aún indudable importancia para quien aspire a mantener el contralor del litoral. No podemos aceptar llanamente el argumento de la parte contraria, sobre la ineficacia militar del río. Para desautorizarlo bastaría recordar las reservas con que fueron juzgados siempre los proyectos para construir un ferrocarril entre Paysandú y Rivera. La importancia del río en el orden económico la pone de manifiesto el articulado del convenio de 1946 a que nos referimos y las ventajas materiales que para ambos países pueden resultar de su ejecución.

Todo ello nos dice que el río Uruguay, que además de los valores ya recordados encierra para los hijos de este país un profundo contenido sentimental, debe ser definido en las jurisdicciones que comprende, con el carácter de acto previo o simultáneo al aprovechamiento hidroeléctrico que en común aspire a hacerse de sus aguas. No compartimos el criterio de que la realización de las obras proyectadas será el paso decisivo para solucionar luego el problema jurisdiccional.

La demarcación de las jurisdic-

ciones debe preceder a todo intento para poner en práctica el convenio celebrado en 1946. Un año después de firmado este convenio para el aprovechamiento hidroeléctrico del río, en declaración conjunta formulada por los Presidentes de ambos países del Plata con motivo de la entrevista realizada en febrero de 1948, se enunció en primer término, como cuestión más importante, la relativa a los límites del río Uruguay así como el propósito de nombrar una Comisión para el estudio del problema. Y en segundo término el aprovechamiento del Salto Grande.

Este fué asimismo el criterio que sostuvo, con el parecer unánime de sus integrantes, la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Senadores, criterio que el cuerpo compartió, cuando en diciembre del mismo año 1948 autorizó los recursos para atender los gastos que originarían los estudios técnicos previos para el aprovechamiento del río Uruguay. "No ha escapado al criterio de vuestra Comisión el hecho de que la electrificación del río Uruguay —decía— supone, a la vez que una obra de gran importancia para nuestra economía, un hecho de carácter internacional que está íntimamente ligado con el problema de la jurisdicción de las aguas que limitan nuestro país con la República Argentina. La jurisdicción de la República sobre las aguas e islas del río Uruguay ha dado lugar, en el transcurso de más de un siglo, a controversias diplomáticas y a diferendos entre las autoridades de ambos Estados, a los cuales se pondrá término mediante la celebración de un tratado en el que los derechos soberanos del Uruguay sean reconocidos como vuestra Comisión no duda habrá de ocurrir el día en que nuestra Cancillería, se aboque de lleno a la solución de dichos problemas".

"PERO MIENTRAS ESTO NO SE ALCANCE, es decir, hasta que no sea resuelta definitivamente, por la vía de un Tratado Internacional, la cuestión de la jurisdicción de las aguas e islas del río Uruguay, problema que afecta de manera tan directa a la soberanía, vuestra Comisión es del parecer que no debe darse comienzo a obra alguna de electrificación en la zona mencionada del río patrio".

Con esta salvedad que tiene el carácter de una condición suspensiva respecto del Convenio, se autorizaron en 1948 los gastos para efectuar los estudios que determinarían la practicabilidad de la obra.

En momentos en que, con indudable ligereza, se intenta gestionar la aprobación del convenio de diciembre de 1946 con olvido de tantas cosas y de pronunciamientos tan radicales como el que acabamos de recordar, creemos que ha llegado la oportunidad de plan-

tear en su integridad todas las cuestiones ligadas con el río Uruguay, sobre las que reclamamos, a la vez que la atención de las autoridades nacionales, el interés sano de la opinión pública.

Concretamente ellas son: 1º LEVANTAMIENTO de la carta del Río; 2º DETERMINACION de la jurisdicción sobre la base de la línea media; 3º ADJUDICACION definitiva de las islas.



Nosotros no somos un don del río Uruguay. No nos da limo ferti-

lizante para nuestro pan, ni plantas exóticas para nuestros usos y para nuestros símbolos, ni juegos fantasmagóricos de luz para nuestras emociones estéticas. Tampoco nuestro Dios verdadero ha brotado de sus ondas serenas. Pero es un bello río y, además, nuestro río epónimo. Ha dado nombre y desde los más remotos orígenes, da unidad geográfica a la hermosa patria pequeña en que descansan nuestros muertos. Su curso permite a los navíos llegar hasta arterias que nos comunican con el corazón de América.

En sus aguas mansas han jugado muchos niños y muchos también han visto la luz en sus verdes islas apacibles. Un tercio de la población del país avista su corriente azul cuando se dirige a las labores del día. Razones sentimentales, como ya expresé, que complementan nuestros indudables derechos históricos. No podemos renunciar a ellas. En general la renuncia de un derecho es signo de peligrosa debilidad. Pero si esa renuncia compromete a las generaciones que han de venir, entonces, es un despojo y un crimen.

HEMOS LLEGADO YA A LA CIFRA DE 315 SOCIOS. MUCHOS ASOCIADOS HAN COLABORADO EN ESTE ESFUERZO, PERO INSISTIMOS EN EL LLAMADO A LA BUENA VOLUNTAD Y PATRIOTISMO DE TODOS, PARA ALCANZAR LA CIFRA DE 1.000.



Apuntes para el Estudio del Cabotaje

Colaboración del Socio don
Enrique J. Vidal

Contribución al estudio del problema que afecta a la navegación de cabotaje.

Una firma productora de cierto material de cantera destinado a la fabricación de cemento, po-

see sus yacimientos en las proximidades de Fray-Bentos.

Confía a mi casa el estudio del transporte, para determinar si conviene mas la vía fluvial que la terrestre.

Del examen de los datos recopilados, se formula el siguiente cuadro:

Por vía fluvial

Camionaje de la cantera al puerto de Fray Bentos, mas gastos de embarque, permiscos de removido de carga de los camiones, por mil kilos	\$ 4.50
Flete de Fray Bentos a Montevideo, incluida la desestiba, por mil kilos	" 8.00
Desestiba en Montevideo, carga en camiones (se considera carga sucia, y por lo tanto el jornal del estibador es de \$ 15.00, mas las cargas sociales: 45,5%), con una mano de descarga a tachos, mínimo 9 hombres, sobre un rendimiento de 50 toneladas por día, hábil, por mil kilos ..	" 5.00
Camionaje a Sayago, por mil kilos	" 1.30
Seguro, trámite de despachante, etc. por mil kilos	" 0.20
Costo del transporte de mil kilos, vía fluvial	\$ 19.00

Por vía terrestre

Camionaje a Mercedes, desde cantera a vagón FF. CC., por mil kilos	\$ 6.00
Flete de FF. CC. a Sayago, por mil kilos	" 8.10
Costo total del transporte de mil kilos, por vía terrestre ..	\$ 14.10

ESTE TRANSPORTE POR VIA FLUVIAL CUESTA \$ 4.90, MAS POR TONELADA, O SEA, APROXIMADAMENTE 35,5 % MAS CARO QUE EL TERRESTRE.

Como puede apreciarse, la diferencia es tan extraordinaria, que no hay que pensar que con los jornales que agobian a la navegación, pueda esta competir con la vía terrestre, con las posibilidades de hace unos años atras.

El decreto que impide a los marineros de los buques de cabotaje intervenir en la carga o descarga de los efectos que movili-

zan, como si se tratara de un buque de ultramar, obliga a realizar las operaciones con estibadores, cuyos salarios son varias veces mas elevados que los que rigen para operaciones similares en tierra.

Vale la pena recopilar formaciones, para formar una idea del porvenir que le espera a la navegación de cabotaje, en su participación en la movilización de la producción nacional.

Febrero, 10 de 1953.

N. de R. — Al agradecer esta valiosa colaboración del Sr. don Enrique J. Vidal, destacada figura de

nuestro ambiente marítimo, por su muy larga actuación y sus amplísimos conocimientos en la materia, aprovechamos la oportunidad de ofrecer a nuestros lectores un ejemplo de contribución eficaz, a la labor de la Liga Marítima, en pro del resurgimiento del cabotaje nacional.

Anotaciones de esta naturaleza, tienen el mérito de contribuir a la formación de un fondo de conocimientos de carácter eminentemente real, para la solución de la crisis de nuestro cabotaje; prueban con cifras, en forma incontrovertible, las muchas y muy poderosas razones que existen para que se apruebe el proyecto de LEY DE CABOTAJE, a estudio del Poder Legislativo desde 1948.

Sr. Socio: el éxito de la gestión de la Liga Marítima, está en sus manos: ¡contribuya con la inscripción de un nuevo socio!

Sección Bibliográfica

Y

Revista de Prensa

En el próximo número del Boletín Informativo, iniciaremos una sección bibliografía y revista mensual de prensa, a cargo de varios de nuestros asociados.

Esta sección comprenderá:

- 1º Revista de la prensa nacional.
- 2º Revista de la prensa internacional.

3º Publicaciones periódicas profesionales y técnicas.

4º Bibliografía.

Se anunciarán los elementos necesarios para ubicar cada publicación, acompañado de una nota sintética, cuando sea necesaria.