ISSN 3008-7104

EXPLORA EL MUNDO DEL COMERCIO
EN TODAS LAS DIRECCIONES

REVISTA DIGITAL DE COMERCIO INTERNACIONAL

WWW.COMERCIO360.UNLU.EDU.AR

AÑO 2
NÚMERO 2

COMERCIO 360

REVISTA DIGITAL
DE COMERCIO INTERNACIONAL

Equipo Editorial

Director
Gustavo Gabriel ALVES

Secretaria de redacción
María Fernanda GAZZO

Subsecretario de redacción
Felipe Ezequiel RÍOS DÍAZ

Comité Editorial

Joaquín Gustavo BELGRANO
Sebastián STERZER
Rubén Federico VELEZ BERGAMI

Consejo Académico

Miguel Ángel DE MARCO (h) (NCPR - IDEHESI CONICET - Argentina)
Luz Rocío CORREDOR GONZÁLEZ (UAMERICA - Colombia)
Edgar Augusto GARCÍA MEDINA (IU Digital de Antioquia y Unisabaneta - Colombia)
Oscar Eduardo FERNÁNDEZ GUILLÉN (ULA - Venezuela)
Martín Andrés RODRÍGUEZ (UCASAL - Argentina)
César Javier CORIA AUGUSTO (UCCuyo - Argentina)
Lucas KERR-OLIVEIRA (UNILA - Brasil)

WWW.COMERCIO360.UNLU.EDU.AR

ISSN 3008-7104

Esta revista debe citarse como:

Universidad Nacional de Luján [UNLu] (2024). *Comercio 360. Revista Digital*. Campana, Buenos Aires, Argentina. Editorial OCI.

REVISTA DIGITAL
DE COMERCIO INTERNACIONAL

Comercio 360

Es una publicación semestral e indexada del área de las Ciencias Sociales y Humanidades, enfocada en el comercio internacional. Editada desde 2023 por Profesores, Docentes e Investigadores del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján.

Forma parte de los índices y bases de datos de:

Responsabilidad del autor:

- El contenido de los artículos, así como las opiniones expresadas en los mismos, son responsabilidad exclusiva del autor.
- El Comité Editorial o el Consejo Académico no se hacen responsables por las opiniones vertidas en los artículos publicados.

Haga clic aquí para conocer las Normas de Publicación

COMPARTIR (COPIAR Y REDISTRIBUIR) - ADAPTAR (REMEZCLAR, TRANSFORMAR Y CONSTRUIR A PARTIR DEL MATERIAL)

ESTA PERMITIDO COMPARTIR Y ADAPTAR SIEMPRE QUE SE RECONOZCA LA AUTORÍA DE LA OBRA ORIGINAL DE FORMA ADECUADA Y NO SE UTILICE CON PROPÓSITOS COMERCIALES. EN EL CASO DE CREARSE UNA OBRA DERIVADA, ÉSTA SE DEBERÁ COMPARTIR BAJO LA MISMA LICENCIA (BY-NC-SA)

ÍNDICE

NOTA EDITORIAL 5

¿QUÉ SIGNIFICA DESARROLLO ECONÓMICO? UNA REVISIÓN POR LA ESCUELA ESTRUCTURALISTA Y LA CORRIENTE DE LA DEPENDENCIA
de Anahí Verónica Rampinini 7

LA CUESTION TERRITORIAL EN EL MERCOSUR. EL CRITERIO DE ORIGEN EN EL MERCOSUR A PARTIR DE LA EXCEPCIÓN TERRITORIAL DE LAS ZONAS FRANCAS
de Andrea Soledad Russo 18

CONFLICTOS GEOPOLÍTICOS E IMPACTO EN EL COMERCIO MUNDIAL: LA INTERRUPCIÓN DE LAS RUTAS MARÍTIMAS EN EL MAR ROJO
de Elda Tancredi & Ezequiel Luppi 25

EVOLUCIÓN DE LA DEFINICIÓN DE MERCADERÍA EN LA LEGISLACIÓN ADUANERA ARGENTINA
de César Javier Coria Augusto 34

HORIZONTES OSCILANTES EN EL COMERCIO EXTERIOR DE YUGOSLAVIA (1945-1955)
de Ricardo Méndez Barozzi 43

NOTA EDITORIAL

Los acontecimientos que se vienen sucediendo en torno al Sistema de Educación Superior Argentino en cuanto al financiamiento y la genuina demostración llevada adelante por la comunidad universitaria nacional en la marcha del 23 de abril de 2024, no es otra cosa que la manifestación del compromiso con la Educación Pública en general y que la UNLu en particular mantiene, además, con el sistema científico – tecnológico público y de calidad.

Desde este espacio, los miembros del comité académico compartimos la pasión por el conocimiento, la investigación, la transferencia y la divulgación de saberes que forman parte de las funciones sustanciales de la universidad como organización social.

En el caso de nuestro campo disciplinar, el análisis de las dinámicas del **comercio internacional** cumple un papel fundamental para poder proyectar las perspectivas y abordajes de la economía global.

Dicho de esta manera, el Comercio Internacional no solo satisface las necesidades de los países, sino que también contribuye al desarrollo económico, la diversificación y la mejora del nivel de vida, por lo que su importancia radica en las potencialidades y posibilidades de conectar las naciones, enriqueciendo sus economías mediante la participación global.

En la misma línea, consideramos que dar a conocer las actuales tendencias y los resultados de las acciones llevadas adelante por los profesionales del área, brinda un impulso clave para la toma de decisiones en cuanto al desarrollo económico y la cooperación internacional, comprendiendo las dinámicas globales y aprehendiendo el rumbo de lo que se viene en Comercio Internacional.

En esta ocasión, el Nro. 2 de COMERCIO 360 nos acerca una diversidad de artículos que analizan de manera contextual, el significado de desarrollo económico,

aspectos geopolíticos del comercio internacional, como así también los operativos en zonas francas y el transporte marítimo.

Dejamos la puerta abierta a nuestra próxima publicación, invitándote a sumarte con tus trabajos de divulgación y accediendo a las pautas de presentación en COMERCIO 360 Revista Digital de Comercio Internacional, alojada en https://www.comercio360.unlu.edu.ar/

¡Hasta nuestra próxima publicación!

María Fernanda Gazzo

Secretaria de Redacción
COMERCIO 360
Revista Digital de Comercio Internacional

Revista Digital de Comercio Internacional
comercio360.unlu.edu.ar | ISSN 3008-7104
Año 2 | Número 2

¿QUÉ SIGNIFICA DESARROLLO ECONÓMICO? UNA REVISIÓN POR LA ESCUELA ESTRUCTURALISTA Y LA CORRIENTE DE LA DEPENDENCIA

WHAT DOES ECONOMIC DEVELOPMENT MEAN? A REVIEW OF THE STRUCTURALIST AND DEPENDENCY ECONOMIC THEORIES

Anahí Verónica Rampinini

Investigadora UNLu-CONICET, Dra. en Desarrollo Económico (UNQ), Magister en Relaciones Económicas Internacionales (UBA), Licenciada en Comercio Internacional (UNLu), Docente UNLu, UNDAV.

Resumen

El presente trabajo intenta responder la pregunta sobre qué significa el desarrollo económico a partir de la escuela estructuralista latinoamericana y la corriente de la dependencia. Exponiendo diferencias, similitudes y complementariedades entre ambas teorías. Se destaca que dentro del estructuralismo las categorías del desarrollo son dinámicas mientras que para la corriente de la dependencia son estáticas. A su vez, si bien ambas teorías coinciden en la existencia de un desarrollo desigual entre países, las causas son diferentes. El estructuralismo propone soluciones para suplir el atraso de la periferia, mientras que la corriente de la dependencia no. Ambas reconocen las dificultades internas sobre el desarrollo y acuerdan que existen mecanismos de explotación del centro para captar la renta, como el capital trasnacional. No obstante, para el estructuralismo estos podrán eludirse a partir de cambios en el funcionamiento de la estructura productiva, mientras que para la corriente esto no es posible. Por último, mientras que el estructuralismo latinoamericano considera que es posible que la periferia logre el desarrollo dentro del actual orden mundial, para la corriente de la dependencia esto no es posible.

Palabras claves: Desarrollo/ Dependencia/ Desarrollo desigual/ Desarrollo con dependencia.

Abstract

This paper attempts to answer the question of what economic development means for the Latin American structuralist school and the dependency theory. By exposing differences, similarities and complementarities between both theories. It is emphasized that within structuralism the categories of development are dynamic while for the dependency theory they are static. Although, both theories agree on the existence of unequal development between countries, but due to different causes. Structuralism proposes solutions to make up for the underdevelopment of the periphery, while the dependency theory does not. Both recognize the internal difficulties of development and acknowledge the existence of exploitation mechanisms of the center to capture income, such as transnational capital. However, for structuralism these can be avoided through changes in the functioning of the productive structure, while for the dependency theory this is not possible. Finally, while Latin American structuralism considers that it is possible for the periphery to achieve development within the current world order, for the dependency theory this is not possible.

Keywords: Development/ Dependency/ Unequal development/ Development with dependency.

El presente trabajo intenta responder qué significa el desarrollo económico desde la escuela estructuralista latinoamericana y la corriente de la dependencia, identificando similitudes, diferencias y complementariedades entre ambas teorías.

El concepto de desarrollo económico dentro del estructuralismo latinoamericano expresa el aumento del bienestar material, normalmente reflejado en el alza del ingreso real por habitante y condicionado por el incremento de la productividad del trabajo (Rodríguez, 2001). Este se considera dependiente de la adopción de métodos de producción indirectos, cuyo uso implica el aumento de la dotación de capital por hombre ocupado. La mayor densidad de capital se va logrando a medida que la acumulación se lleva a cabo con el impulso del avance técnico, a su vez necesario para asegurar su continuidad. En este concepto esta implícita la posibilidad de movimiento/dinamismo que un país puede alcanzar, es decir anticipa que las categorías utilizas para definir el nivel de desarrollo de un país, no son estáticas dentro del orden mundial, ni imposibles de alcanzar. Este potencial dinamismo se expresa en el uso de las categorías de centro-periferia que, si bien dan cuenta de un desarrollo desigual entre países, permite plantear la posibilidad de que la periferia pueda desplazarse hacia el centro. Sin embargo, hay una problemática inherente a esta idea que refiere a las posibilidades reales de que todos los países sean al mismo tiempo centro o bien si existe la posibilidad de que algún país periférico evolucione hacia el centro eso implica la reversión de otro país hacia la periferia. Este tema es atendido por la corriente de la dependencia, aunque desde diferentes ópticas que confluyen en eliminar la categoría de centro-periferia para expresar este dilema en conceptos como imperialismo, sub-imperialismo, economía dependiente, desarrollo o subdesarrollo y en algunos casos como metrópolis y colonia, todas estas expresiones coinciden en que el fenómeno del desarrollo tiene más bien características estáticas y las posibilidades de movilidad son reducidas por lo menos en el corto plazo. Es decir, el desarrollo del centro y el subdesarrollo de la periferia no son dos fenómenos independientes, sino parte de un mismo proceso, donde uno se vincula orgánicamente al otro (Astarita, 2010). Es por ello que dentro de la corriente de la dependencia no se encuentran definiciones sobre que es el desarrollo como un concepto individual que expresa “una mejora en la calidad de vida de las sociedades”

u otras definiciones, ya que para que exista una mejora en la calidad de vida de algunas sociedades otras deben padecer el subdesarrollo. Por ello las categorías son estáticas porque no importa qué actores se mueven o desplazan del centro a la periferia, el sistema permanecerá inalterado, prevaleciendo aún la dicotomía. A su vez para esta corriente no existe la posibilidad de que todos sean centro al mismo tiempo.

Ambas teorías coinciden en la existencia de un desarrollo desigual entre países, sin embargo, difieren en sus causas. Para la escuela estructuralista el desarrollo desigual se da a partir del devenir de la historia capitalista, donde las formaciones precapitalistas originan una estructura de comercio mundial especializada para el intercambio de manufacturas por materias primas, consecuencia de un desarrollo hacia fuera y la abundancia relativa de recursos que le dio origen (Furtado, 1966). A su vez Prebisch (1986) en su trabajo “El desarrollo económico de América Latina y algunos de sus principales problemas” expone que las causas del desarrollo desigual se deben al deterioro de los términos de intercambio, a partir de la creciente y constante baja que sufren los precios en las exportaciones primarias de la periferia en relación al precio de los bienes industriales que exportan los países adelantados. Es decir, que las razones del atraso de la periferia se deben a una estructura especializada en la producción de materias primas y debido al intercambio internacional que frena su desarrollo. Estas posturas corren el eje del problema al sistema capitalista para pasar al comercio exterior, especialización, producción, acumulación y progreso técnico (como se verá más adelante). A diferencia de la corriente, aunque coincide que la historia capitalista dio origen a la especialización productiva, la dependencia considera que dicha especialización no es ingenua ni casual en Latinoamérica, sino que es a causa de la expansión de los países industrializados (Dos Santos, 2002). En efecto Marini (1991) plantea que el desarrollo capitalista de la región, se da a partir de las relaciones de América Latina con los centros capitalistas europeos, donde la región se inserta en un esquema de división internacional del trabajo a partir del intercambio comercial de mercancías, que no solo determina el desarrollo ulterior, sino que configura su dependencia (Marini, 1991). Entendiendo por esta última como una relación de subordinación entre nacionales formalmente independientes, en cuyo marco las

relaciones de producción de las naciones subordinadas son modificadas o recreadas para asegurar la reproducción ampliada de la dependencia. En palabras de Marini (1991):

> …la participación en América Latina en el mercado mundial contribuyó a que el eje de acumulación en la economía industrial se desplace de la producción de plusvalía absoluta a la de plusvalía relativa, es decir, que la acumulación pase a depender más del aumento de la capacidad productiva del trabajo que simplemente de la explotación del trabajador (p.114).

Por otro lado, la corriente considera que la especialización productiva de la periferia no es la causa del atraso sino la consecuencia de un sistema desigual y dicha especialización expresa un mecanismo más en el que se manifiesta el atraso. En efecto, considera que los países adelantados explotan a los atrasados, transfiriendo estos últimos sus recursos al centro, y potencian el desarrollo desigual en ambos polos. No hay desarrollos en sucesión lineal, sino en paralelo, y el subdesarrollo de los países atrasados alimenta el desarrollo de los adelantados. En palabras de Dos Santos (1975):

> El tiempo histórico no es unilineal, no hay posibilidad de que una sociedad se desplace hacia etapas anteriores de las sociedades existentes. Todas las sociedades se mueven paralelas y juntas hacia una nueva sociedad. Las sociedades capitalistas desarrolladas corresponden a una experiencia histórica complementaria superada […] (p. 129).

A su vez, el estructuralismo propone soluciones para suplir el atraso, mediante la industrialización a partir de cambios en la estructura productiva, es decir existe la posibilidad de que la periferia se convierta en centro, a través de la acumulación de capital producto del progreso técnico y un desarrollo interno de las fuerzas productivas. En palabras de Rodríguez (2001):

> En la concepción del sistema centro-periferia, la industrialización se considera un hecho real y un fenómeno espontaneo e indica la existencia de un cambio en el modelo de crecimiento de su polo periférico: del desarrollo hacia fuera, basado en la expansión de las exportaciones , al desarrollo hacia adentro basado en la aplicación de la producción industrial […] El proceso

> espontaneo de industrialización de la periferia se explica también mediante una argumentación de naturaleza abstracta, relativa a ciertas pautas que han de cumplirse en la transformación de las estructuras productiva y del empleo. Según se admite, la distribución intersectorial de la población activa no es arbitraria: con el crecimiento tiende a reducirse la proporción ocupada en la producción primaria en beneficio del porcentaje empleado en la industria. (p.106)

Inherente a esta postura se desprende que a partir del desarrollo de la economía mundial cuando ambos polos adquieran ciertos niveles de productividad e ingresos medios, el sistema compuesto por un centro y una periferia basado en una tradicional especialización primaria exportadora no es plausible, ya que el libre juego de las fuerzas económicas impulsa espontáneamente la expansión de la industria periférica.

Las formas planteadas por el estructuralismo para suplir el atraso difieren conceptualmente con los autores de la dependencia, principalmente porque estos cuestionan, por un lado, las posibilidades de que la periferia pueda convertirse en centro no solo por problemas estructurales y dificultadas internas que ello acarrea, sino porque el centro buscará otros mecanismos de explotación, subordinación y/o formas de impedirlo. En palabras de Dos Santos (2002):

> …el imperialismo bloquea el desarrollo de las fuerzas productivas de las naciones colonizadas, mutila su poder de crecimiento económico, de desarrollo educativo, de salud y otros [..] (p.15)

A su vez algunos autores de la corriente exponen nuevos mecanismos de explotación que pueden derivar en desarrollo con dependencia, es decir aun logrando un proceso de industrialización que mejore los términos de intercambio, la dependencia persiste ya que ella no es solo un fenómeno externo, sino que se manifiesta también bajo diferentes formas en la estructura interna (Dos Santos, 2002). En este caso algunos autores como Cardoso y Faletto (1977) manifiestan que el imperialismo implica que lo externo se internalice, se traduzca en formas de dominación a través de Estados y clases sociales, con sus alianzas y

enfrentamientos. Es decir, que el capital internacional afianza sus relaciones de poder y de fuerza a través de alianzas de clases al interior de los países, ya que las burguesías nativas están no solo conectadas a la burguesía de los países imperialistas, sino también subordinadas a ella. En palabras de Cardoso (1977):

> … el Estado en los países de América Latina era un instrumento de la dominación económica internacional y las clases dominadas locales sufrían una doble explotación […] (p.13).

Los estructuralistas, no desconocen las dificultades internas de las clases dominante en el proceso de desarrollo, pero no abordan el problema interno desde la dominación de una clase internacional sobre la burguesía nacional, sino que consideran que las características propias culturales y el devenir histórico a partir del cual se originó esa clase dominante en la periferia trae dificultades en el proceso de desarrollo. En efecto, autores como Celso Furtado y Prebish, mencionan que a partir de una minoría opulenta (burguesía nacional y la oligarquía terrateniente con poder estatal) que concentra las riquezas, se desperdicia recursos del progreso técnico (las ganancias extraordinarias antes mencionadas o las rentas) en consumo imitativo del centro, lo que implica imposibilidad de canalizar los excedentes en la acumulación reproductiva del capital, que genere endógenamente un proceso de industrialización y desarrollo económico propio no dependiente del capital transnacional (Furtado, 1973; Prebish,1976).

En cambio, para la corriente de la dependencia, no es tan claro poder suplir esta dificultad a partir de decisiones internas, sino que el capital buscará nuevos mecanismos de explotación. En este caso, Marini (1977) menciona:

> …la reconquista imperialista del mercado por el capital extranjero, ya no es a través del comercio sino a través de la internacionalización del sistema productivo nacional, es decir a partir de su integración a la economía capitalista mundial. (p.10)

En relación al capital transnacional, el estructuralismo pone el foco en el funcionamiento de este dentro de la periferia y no solo en el origen del capital. Aunque si bien lo considera necesario para el desarrollo del proceso productivo, no desconoce

sus problemas entorno al desarrollo. Para ellos el problema, radica en que el resultado de los frutos del progreso técnico, generados a través de los procesos innovativos surgidos desde el centro y difundidos hacia la periferia, no generan una distribución equitativa entre los diferentes extractos sociales, ni genera una suficiente acumulación de capital que permita la reproducción ampliada del capital y con ello una profundización del proceso, como sí sucede en los países del centro. Considerando que ello se debe a fenómenos propios de la periferia como el alto desempleo, abundancia de mano de obra con poca organización sindical del trabajador en la periferia, lo que genera que los incrementos de productividad en la periferia escasamente se ven reflejados en incrementos salariales, lo que les permite a capitalistas obtener ganancias extraordinarias. A su vez reconoce que este fenómeno se ve agravado por la existencia de mecanismo de succión del excedente por parte del centro a través del giro de dividendos generados por las empresas transnacionales (ET) a sus casas matrices localizadas en el centro (Prebisch,1976).

Esta escuela a pesar de reconocer que existen mecanismos de explotación del centro para captar la renta considera que estos podrían suplirse, aunque con dificultades, a partir de cambios en el funcionamiento de la estructura productiva, en el accionar de la burguesía nacional y en el poder de la clase trabajadora, logrando una mayor independencia del centro. Por ello, el foco del estructuralismo reside en la producción y en la insuficiente acumulación de la periferia que no permite la reproducción ampliada a causa de una distribución inequitativa del ingreso y los bajos salarios en la periferia.

No obstante, la corriente de la dependencia plantea otro inconveniente basado en el capital trasnacional y nuevas formas de explotación que a partir de este se desarrollan. Si bien este no es el caso que operó en nuestra periferia argentina, y por ello Prebish (1976) destaca que en nuestro país la mayoría de las transnacionales operaban en el mercado interno como consecuencia de la protección interna, a fin de explotar sus continuas innovaciones en este mercado más que en competir con sí mismas en el mercado internacional y a partir de los desincentivos del tipo de cambio (debido a la apreciación de la moneda a medida que se desarrolla el proceso industrial). Sin embargo, tampoco evidencia la problemática a destacar por Marini, ya

que Prebisch hasta considera favorable la exportación industrial para suplir los problemas de brecha externa que ponen un límite al problema del desarrollo, aunque si advierte el problema del tipo de cambio apreciado.

En este punto el aporte de Marini (1977) es interesante ya que destaca el problema desarrollado en otros países periféricos, que bien podría haberse generado en Argentina a fin de generar un contexto de exportaciones industriales competitivas a partir de la necesidad de un tipo de cambio devaluado. En este caso Marini plantea el problema en la realización y en la explotación de la mano de obra, ya que aun logrando cierto progreso tecnológico y a pesar de lograr con este la generación de plusvalía relativa se continua con un esquema de explotación por plusvalía absoluta debido a una desarticulación de la producción con la circulación, (ya que la circulación se efectúa en el ámbito del mercado externo), lo que somete al trabajador a un esquema de superexplotación donde la dependencia continuará aún con desarrollo industrial, de allí el concepto de desarrollo con dependencia. Es decir, mientras el consumo individual del trabajador no interfiere en la realización del producto, aunque sí determine la cuota de plusvalía, la tendencia será explotar al máximo la fuerza de trabajo del obrero sin preocuparse por crear condiciones para mejorar la calidad de vida del trabajador, siempre que pueda reemplazarse mediante la incorporación de nuevos obreros al proceso productivo. Por ello, la corriente considera que aun sorteando esos problemas e incorporando a los trabajadores internos al proceso de realización, lo que permite incrementar los salarios de los trabajadores de la periférica, el capital podrá encontrar nuevos mecanismos de explotación dentro del sistema y por ello las soluciones se encuentran fuera de este.

A modo de resumen, mientras que para el estructuralismo las categorías del desarrollo son dinámicas y podrían expresar movimientos entre países, para la corriente de la dependencia son estáticas. Si bien ambas coinciden en la existencia de un desarrollo desigual entre países, pero debido a causas diferentes. En este punto ambas coinciden que la historia capitalista dio origen a la especialización productiva, pero la corriente considera que ello no es la causa del atraso (como si lo hace la escuela estructuralista) sino la consecuencia de un sistema desigual. Por otro lado, el estructuralismo propone soluciones para suplir el atraso a partir de un proceso de

industrialización, mientras que la corriente no solo no propone salidas dentro del sistema, sino que cuestiona dicha posibilidad, considerando el centro buscará otros mecanismos de explotación, subordinación y/o formas de impedirlo. Incluso por ello algunos de sus autores plantean las posibilidades de desarrollo con dependencia. Ambos reconocen las dificultades internas sobre el desarrollo y reconocen que existen mecanismos de explotación del centro para captar la renta, como el capital trasnacional, sin embrago el estructuralismo consideran que estos podrían eludirse o evitarse a partir de un cambio en el funcionamiento de la estructura productiva, en el accionar de la clase burguesa nacional y en el poder de la clase trabajadora, logrando una mayor independencia del centro. En cambio, en la corriente esto no es posible ya que el centro buscará nuevas formas de dominación dentro de este sistema.

Los matices y divergencias expuestas entre ambas teorías nos permiten identificar una de las principales diferencias en torno al desarrollo: ¿es posible que los países no desarrollados logren desarrollarse en el mundo capitalista actual? A modo de conclusión, para el estructuralismo latinoamericano es posible que la periferia logre el desarrollo dentro del actual orden mundial y para la corriente de la dependencia esto no es posible.

Referencias

Astarita, R. (2010). *Economía política de la dependencia y el subdesarrollo*. (U. N. Quilmes, Ed.) Buenos Aires.

Cardoso, H. F., & Faletto, E. (1977). *Dependencia y desarrollo en América Latina.* Siglo XXI.

Dos Santos, T. (2002). *La teoría de la dependencia: Balances y perfectivas.*

Dos Santos, T. (1975). *La crisis de la teoría del desarrollo y las relaciones de dependencia en América Latina*. En La dependencia político-económica de América Latina. CLACSO.

Furtado, C. (1973). *El Modelo Brasileño* (vol. 40). El Trimestre Económico.

Furtado, C. (1966). *Desarrollo y estancamiento en América Latina (Enfoque estructuralista).*

Marini, R. M. (1991). *Dialéctica de la Dependencia*. México: Ediciones Era.

Marini, R. M. (1977). *La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo*. México: Ediciones Era.

Rodríguez, O. (2001). *Fundamentos del estructuralismo latinoamericano*. Instituto de Economía.

Prebish, R (1976). *Crítica al capitalismo periférico*. Revista de la CEPAL. Santiago de Chile: CEPAL.

Prebish, R. (1986). *El desarrollo económico de América Latina y algunos de sus principales problemas*. México: CEPAL.

Revista Digital de Comercio Internacional
comercio360.unlu.edu.ar | ISSN 3008-7104
Año 2 | Número 2

LA CUESTION TERRITORIAL EN EL MERCOSUR. EL CRITERIO DE ORIGEN EN EL MERCOSUR A PARTIR DE LA EXCEPCIÓN TERRITORIAL DE LAS ZONAS FRANCAS

THE TERRITORIAL QUESTION IN MERCOSUR. THE ORIGIN CRITERIA IN MERCOSUR BASED ON THE TERRITORIAL EXCEPTION OF FREE ZONES

Andrea Soledad Russo
Departamento de Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Lujan (UNLu)
andrea.russo@gmail.com

RESUMEN

El presente es un trabajo reflexivo y exploratorio sobre la cuestión territorial en el ámbito del Mercosur y las implicancias que devienen de la aplicación de los criterios de origen para su entendimiento. Si bien es innegable que la normativa comunitaria rige como tal en el ámbito del Mercosur, existen circunstancias en las cuales la amplitud o dimensión que toma un determinado enfoque puede derivar en diferentes interpretaciones no siempre coincidentes, que llevan a esta reflexión. Estos párrafos tienen por objetivo arrojar luz sobre estas realidades cotidianas en la operatoria del comercio internacional.

El criterio de origen vinculado a la cuestión territorial es relevante para los efectos de la libre circulación de los productos libres o no del pago de arancel, en el ámbito del Mercosur. Esta problemática trasciende las fronteras nacionales y se encuentra normada en la mayoría de los acuerdos comerciales en todo el mundo.

A lo largo de estas líneas, se abordará la normativa comunitaria relevante que contribuye al entendimiento de la problemática planteada y se argumentará en favor de una comprensión más clara de esta cuestión.

Palabras claves: Comercio Internacional- Importación- Exportación- Acuerdos Comerciales- Procesos de Integración- Mercosur- Normativa Comunitaria- Libre circulación- Zonas Francas- Reglas de Origen- Certificados de origen- Certificados derivados-

ABSTRACT

The present is a reflective and exploratory work based on the territorial matter in the Mercosur context and the implications that arise from the application of the origin criteria for its understanding. Although it is undeniable that the community regulations govern in the Mercosur area, there are many circumstances in which the breadth or dimension that a certain approach takes, it can lead to different interpretations that are not always coincident, which lead to this reflection. These paragraphs are intended to shed light on these daily realities in the international trade operations.

The origin criteria linked to the territorial issue is relevant for the effects of the free circulation of products free or not of paying tariffs, within the scope of Mercosur. This matter transcends national borders and is regulated in most trade agreements around the world.

Throughout this lines, the relevant community regulations that contribute to the understanding of the problem raised will be addressed and an argument will be made in favor of a clearer understanding of this issue.

Keywords: International Trade- Import- Export- Trade Agreements- Integration Processes- Mercosur- Community Regulations- Free circulation- Free Zones- Rules of Origin- Certificates of origin- Derived certificates-

Introducción

Las modificaciones en la normativa de comercio internacional no suelen pasar inadvertidas, sobre todo las que implican ajustes en la operatoria comercial y cambios para los operadores comerciales aun siendo en favor de establecer procedimientos más flexibles.

Además del análisis operativo, esta normativa específica comunitaria del MERCOSUR requiere del análisis del contexto en el cual se dan dichas modificaciones y las tendencias internacionales en materia de facilitación del comercio, específicamente en lo referido a la incorporación de las zonas francas al territorio y el criterio de origen Mercosur.

Es importante comprender el contexto político y económico en el que opera el MERCOSUR. Esto implica analizar la historia del bloque, su evolución institucional, los objetivos y principios establecidos en sus tratados fundacionales, así como los desafíos y oportunidades que enfrenta en la actualidad.

Desarrollo

Para contextualizar… **¿Qué es el Mercosur? ¿de qué hablamos cuando hablamos de normativa MERCOSUR?**

El Mercosur es un acuerdo de integración regional establecido el 26 de marzo de 1991 con la firma del Tratado de Asunción por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Su objetivo principal es la creación de un mercado común que promueva el desarrollo económico y social de los países miembros a través de la integración económica regional. El análisis de la normativa del MERCOSUR requiere del estudio y la observación de varios aspectos, incluyendo el contexto político, económico, legal y social. Uno de los objetivos del MERCOSUR es armonizar las legislaciones y su impacto en los Estados Parte y en la integración regional.

El Mercosur ha desarrollado reglas de origen para determinar el país de origen de los productos comercializados dentro del bloque. Estas reglas son importantes para garantizar que los beneficios del Mercosur se apliquen únicamente a los productos originarios de los países miembros. En cuanto a la operatoria comercial, los Certificados de Origen son los documentos que certifican el origen de los productos.

Ahora bien, **¿qué se establece en materia de Zonas Francas en la normativa MERCOSUR? ¿Qué implicancias trae al MERCOSUR en lo referido a la cuestión territorial? ¿Qué se entiende por Zona Franca?**

Las Zonas francas son áreas geográficas delimitadas dentro de un país donde se aplican regulaciones comerciales e impositivas diferentes a las del resto del territorio nacional. Por lo general, las zonas francas tienen el propósito de fomentar la inversión extranjera, la exportación, la creación de empleo y el desarrollo económico. Las zonas francas facilitan el comercio internacional al ofrecer facilidades aduaneras y logísticas.

La ley de Zonas Francas a Nivel Nacional, es decir en Argentina es la Ley 24.331, publicada en el Boletín Nacional del 17 de junio de 1994.

La normativa aplicable en el MERCOSUR en materia de Zonas Francas es la DEC. CMC 08/94 “Zonas francas, zonas de procesamientos de exportaciones y áreas aduaneras especiales”, que establece las condiciones aplicables a las mercaderías provenientes de las zonas francas comerciales, zonas francas industriales, zonas de procesamiento de exportaciones y áreas aduaneras especiales y que dispone en su artículo 2° que:

> Salvo decisión en contrario, los Estados Partes aplicarán el Arancel Externo Común o, en el caso de productos excepcionados, el arancel nacional vigente, a las mercaderías provenientes de zonas francas comerciales, de zonas francas industriales, de zonas de procesamiento de exportaciones y de áreas aduaneras especiales, sin perjuicio de las disposiciones legales vigentes en cada uno de ellos para el ingreso de dichos productos al propio país. (Decisión CMC N°08/94, (1994))

Según lo expresado en el párrafo anterior, el origen desde estas zonas no era admisible. Es decir, los productos que ingresan en cualquiera de las zonas francas del Mercosur aun siendo originarios del Mercosur, perdían automáticamente esa condición al ingresar o al circular por dichas zonas. Y, además, no reconoce las preferencias negociadas en los acuerdos si las mercaderías que ingresan al territorio aduanero nacional proceden de zonas francas. Sin embargo, y como resultado de los

avances en materia de facilitación, en el año 2015 el Mercosur aprobó la Decisión CMC N°33/15 que dispone sobre las zonas francas de procesamiento de exportaciones y las áreas aduaneras especiales.

Esta Decisión mencionada precedentemente (CMC) N°33/15, que recién entró en vigor el 21 de julio de 2019, introdujo cambios significativos en las reglas del comercio internacional que generó varios interrogantes en la operatoria comercial para algunos sectores. Esta decisión tiene por objetivo principal que las mercaderías originarias de los Estados Partes del MERCOSUR, no pierdan su condición de origen cuando ingresen a las zonas y también que dicho tratamiento pueda extenderse a las mercaderías originarias de terceros países que cuenten con las mismas reglas de origen para el ingreso en todos los Estados Partes en virtud de Acuerdos comerciales suscriptos por el MERCOSUR con terceros. Esta norma, incorpora una excepción a los productos provenientes de zonas francas para que no pierdan la condición de originarios, siempre que cumplan con el Régimen de origen Mercosur establecido actualmente por la Decisión CMC N°01/09.

Todas las operaciones que se realizan a través de zonas francas, por el mero hecho de ser un régimen especial, revisten el criterio de operaciones de riesgo y teniendo en cuenta también la necesidad de contar con un documento que permita contabilizar, controlar stocks y diferenciar las operaciones cursadas al amparo de la Decisión 33/15 se procedió a la incorporación de “certificados derivados” de origen mediante los cuales los operadores comerciales pueden parcializar en diferentes despachos al respaldo de un certificado de origen del Mercosur. Es decir, las mercaderías podrán ingresar con la emisión de un certificado derivado.

Este mecanismo de emisión de certificados derivados está reglamentado en la actualidad únicamente por Uruguay y, se encuentra en vías de implementación en los demás socios del Mercosur. En el caso de Argentina su reglamentación a nivel nacional se encuentra en las últimas etapas de implementación.

Conclusión

Para los actores del comercio internacional, resulta sumamente necesario establecer el criterio de Origen en las Zonas Francas del Mercosur y más allá de las complejidades administrativas que pudieran surgir a partir de la emisión de certificados derivados, en definitiva esta excepción puede verse desde una óptica

positiva en el entendido de los beneficios en materia arancelaria a los que se puede acceder por el solo hecho de cumplir origen, acreditarlo y no verse excluido del beneficio por ingresar al territorio aduanero desde una zona franca, de procesamiento o un área aduanera especial, como es hoy Tierra del Fuego, conforme a la ley.

La incorporación de este tipo de herramientas, son pasos que fortalecen y que van poco a poco allanando el camino hacia un mayor dinamismo en los negocios internacionales y catalizando el proceso de una mayor integración hacia adentro y hacia fuera de la región.

Situación que hace que para los operadores comerciales pueda tener una visión ambigua sobre la facilitación del comercio ya que por un lado se incorpora y exige un documento adicional, en un contexto en donde la tendencia mundial nos empuja hacia una futura aduana sin papeles. Quedará en el horizonte no muy lejano, el desafío de poder garantizar la facilitación del comercio en este procedimiento.

Referencias:

Decisión del Consejo de Mercado Común N° 08/94, (1994), Zonas Francas, Zonas de procesamiento de exportaciones y áreas aduaneras especiales, www.mercosur.int

Decisión del Consejo de Mercado Común N° 33/15, (2015), Zonas francas de procesamiento de exportaciones y áreas aduaneras especiales, www.mercosur.int

Ley 22415, art.590, (1981), Código Aduanero, https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16536/texact.htm

Ley 24331, (1994), Zonas Francas, https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=725

Protocolo de Ouro Preto, (1994), www.mercosur.int

RUSSO, Andrea, (2023), El criterio de origen en las Zonas Francas del MERCOSUR a partir del uso de los certificados derivados, revista digital Aduananews.com, https://aduananews.com/el-criterio-de-origen-en-las-zonas-francas-del-mercosur-a-partir-del-uso-de-los-certificados-derivados/

Tratado de Asunción, (1994), www.mercosur.int

Revista Digital de Comercio Internacional
comercio360.unlu.edu.ar | ISSN 3008-7104
Año 2 | Número 2

CONFLICTOS GEOPOLÍTICOS E IMPACTO EN EL COMERCIO MUNDIAL: LA INTERRUPCIÓN DE LAS RUTAS MARÍTIMAS EN EL MAR ROJO

GEOPOLITICAL CONFLICTS AND IMPACT ON GLOBAL TRADE: THE DISRUPTION OF MARITIME ROUTES IN THE RED SEA

Elda Tancredi
Ezequiel Luppi
Programa Redes epistémicas. Departamento de Ciencias Sociales, UNLu

Resumen

En este artículo se analiza la relación entre el comercio mundial de mercancías y el transporte marítimo, describiendo someramente las principales rutas marítimas, en particular de buques portacontenedores y el impacto que sobre ellas tiene el aumento de los conflictos geopolíticos y la piratería. Se toma como caso la incidencia de los ataques hutíes en el Mar Rojo sobre buques comerciales desde noviembre de 2023, generando aumentos en los costos del comercio, en particular por la redirección de portacontenedores por la ruta que rodea el sur del continente africano.

Palabras clave: Comercio internacional- Rutas marítimas- Conflictos geopolíticos

Abstract

This article analyzes the relationship between global merchandise trade and maritime transport, briefly describing the main maritime routes, particularly container ships, and the impact that the increase in geopolitical conflicts and piracy has on them. The incidence of Houthi attacks in the Red Sea on commercial vessels since November 2023 is taken as a case, generating increases in trade costs, particularly due to the redirection of container ships along the route that surrounds the south of the African continent.

Keywords: International Trade- Maritime Routes- Geopolitical Conflicts

Elementos básicos del comercio mundial de mercancías y el transporte marítimo

La actual fase del capitalismo global funciona con una lógica espacial y de acumulación del capital en su búsqueda de crecimiento, competitividad y rentabilidad que se sustenta en la profundización de la hipermovilidad de todos los factores, la aceleración y compresión espacio-temporal y en la segmentación productiva organizada alrededor de cadenas globales y regionales de valor en un proceso de reestructuración geográfica de las relaciones transfronterizas de producción. La dinámica del comercio internacional es clara manifestación de la economía integrada mundial actual, que se expresa en un comercio intra-sectorial industrial alrededor de los intercambios de manufacturas (tanto de productos terminados como principalmente de bienes intermedios) que representa casi el 70% de los intercambios globales en cuanto a su valor; y un comercio concentrado en términos de países y de regiones, alrededor de las tres "grandes fábricas mundiales": América del Norte, Europa y Asia, con las exportaciones desde China en el primer lugar. En este proceso de fragmentación productiva internacional, los flujos del comercio de mercancías y el transporte marítimo se mueven en forma articulada, ya que el 90% del comercio mundial (en volumen) y el 70% (en valor) se realiza por vía marítima, donde los puertos (en particular los puertos-hub o pivotes globales) tienen una función crucial como puntos de enlace en las cadenas globales y regionales de valor.

Hoy la carga contenedorizada representa una sexta parte del volumen transportado y más de la mitad del valor de todo el tráfico marítimo internacional. El total del tráfico portuario del comercio contenedorizado mundial en el conjunto de las rutas (rutas principales Este-Oeste, secundarias Este-Oeste, intrarregionales, Sur-Sur y Norte-Sur) alcanza 753 millones de TEUs. Se estima que, con la mundialización, el aumento del comercio de bienes intermedios, el crecimiento de los niveles de consumo y producción (especialmente en las regiones en desarrollo), el incremento de los tipos de carga susceptibles de transporte en contenedores (por ejemplo, las cargas agrícolas), y el efecto del ascenso de China en la cadena de valor del sector manufacturero mundial, el comercio con uso de contenedores y las cadenas de suministro subyacentes van a crecer considerablemente (UNCTAD, 2013:7) Debe recordarse que, en términos geográficos, *"los flujos de carga movilizada en contenedores reproducen, aunque no de manera idéntica, los patrones de*

concentración de la producción y el comercio en torno a estas tres regiones continentales; por lo tanto, los movimientos Este-Oeste en el hemisferio norte adquieren gran densidad y concentran a los puertos y sistemas de transporte más importantes del mundo" (Martner, 2010: 333). El 37,5% de los contenedores se mueve por la ruta principal Este-Oeste: 28,2 millones de TEUS circulan por la Ruta Transpacífica, 8,5 millones de TEUs por la Ruta Transatlántica y 24,2 millones por la Ruta Asia-Europa (UNCTAD, 2023a).

Relación con los conflictos geopolíticos

El transporte marítimo de mercancías ha evolucionado en respuesta a las modificaciones del contexto económico, institucional, reglamentario, operativo y geopolítico. El principal documento de carácter internacional que regula la actividad marítima internacional es la Convención de Derechos del Mar (abierta a su firma en 1982 y que entra en vigor en 1994) que establece, de forma bastante exhaustiva, las normas que deben cumplir los Estados, las empresas y demás actores en el entorno marítimo, así como sus derechos y obligaciones. Por su parte, la OMI tiene, como parte fundamental de su mandato, el deber de velar, en la medida de lo posible, por la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo, y lo hace a través del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) del capítulo XI -2 del Convenio SOLAS sobre Medidas especiales para incrementar la protección marítima.

Sin embargo, el escenario marítimo es afectado por guerras u otras acciones militares; disputas por la soberanía de regiones marítimas; la apropiación por parte de Estados poderosos de regiones marítimas o costeras; y por actividades ilegales, como tráfico de estupefacientes, tráfico de personas, el contrabando, la pesca o caza ilegal, la extracción ilegal de recursos minerales, vertimiento de residuos tóxicos, la acumulación de desechos en la superficie marina y la piratería (Martínez Díaz, 2017). La piratería y el robo a mano armada contra los buques se constituyen en uno de los centros de preocupación importantes para la OMI, poniéndose foco en los hechos que acontecen en el mar de China Meridional y los estrechos de Malaca y Singapur desde fines de los noventa, y en los actos de piratería frente a la costa de Somalia, en el golfo de Adén y el océano Índico en general desde el inicio del nuevo siglo; y en particular en la región del Mar de Omán-Estrecho de Bab el Mandeb, ante un

resurgimiento de conflictos con fuerza inusitada que impacta sobre una de las principales rutas del comercio internacional que enlazan el Medio Oriente y Asia con Europa a través del Mar Rojo y el Canal de Suez. (https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx)

Un caso de estudio: el conflicto en el Mar Rojo

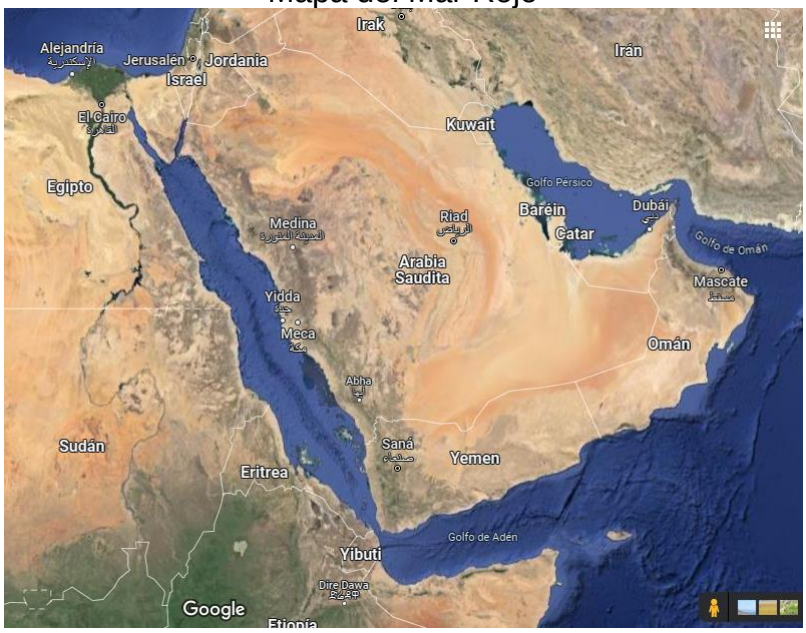
El Mar Rojo es una región geopolíticamente importante y ha sido escenario de tensiones y conflictos en el pasado, especialmente debido las disputas territoriales entre los países ribereños y a su posición estratégica como una vía de navegación clave para el comercio internacional, ya que por él transita alrededor del 12% del comercio marítimo global, cerca del 30% en el caso de tráfico mundial de contenedores, y el 40% del comercio total entre Asia y Europa. Este es bordeado por varios países, tanto en su orilla occidental como en la oriental: en la costa occidental, Egipto, Sudán, Eritrea, Yibuti; y en la costa oriental, Israel, Arabia Saudita y Yemen. Se trata de una estrecha franja de agua de poco más de 300 km en su parte más ancha, con una longitud aproximada de 1.900 km, y que se angosta abruptamente en sus dos extremos: en el canal de Suez, en Egipto, al norte, y en el estrecho Bab el-Mandeb, en el sur, puerta del golfo de Adén y el Océano Índico. Precisamente, es en el estrecho Bab el-Mandeb, entre Eritrea, Yibuti y Yemen, donde la ruta se estrecha a poco más de 20 kilómetros, y donde los buques están más vulnerables a los ataques.

Si bien es una zona de históricamente conflictiva, se ha dado una escalada en ella, desde octubre de 2023, a partir del ataque del grupo militante radical palestino Hamas (el más grande entre los varios grupos islamistas palestinos cuyo nombre es un acrónimo árabe de Movimiento de Resistencia Islámica)[1], a zonas controladas por el Estado de Israel en la denominada Franja de Gaza (zona sur de Israel, limítrofe con la Republica Árabe de Egipto, habitada por comunidades palestinas) matando a más de 1.400 personas, la mayoría civiles, y secuestrando a más de 230. Desde entonces,

[1] Su origen se remonta a los primeros días de la Intifada palestina de 1987 contra la ocupación israelí de Cisjordania y la Franja de Gaza. Sus milicias son llamadas Brigadas al Qassam y uno de sus objetivos centrales es la creación de un Estado palestino. Nunca ha reconocido los acuerdos firmados entre otras facciones palestinas e Israel, como la Autoridad Palestina que gobierna Cisjordania. Hamás, o en algunos casos las Brigadas al Qassam, son catalogadas como grupo terrorista por Israel, Estados Unidos, la Unión Europea, Reino Unido y otras potencias.

Israel ha llevado a cabo una extensa campaña de bombardeos sobre la Franja de Gaza y un férreo bloqueo en el territorio, que ha dejado más de 8.000 muertos y cientos de miles de desplazados, que carecen de suministros básicos para sobrevivir (https://www.bbc.com/mundo/articles/c25qq42xll8o). Hamas cuenta, entre otros, con la solidaridad de los hutíes, también conocidos como Ansar Allah. Ellos son un grupo político y militar originario del norte de Yemen, principalmente de la comunidad Zaidí chiíta, que se ha convertido en una fuerza militar significativa en Yemen, con el control de vastas áreas del país, incluida la capital, Saná, desde 2014.

Imagen 1.
Mapa del Mar Rojo



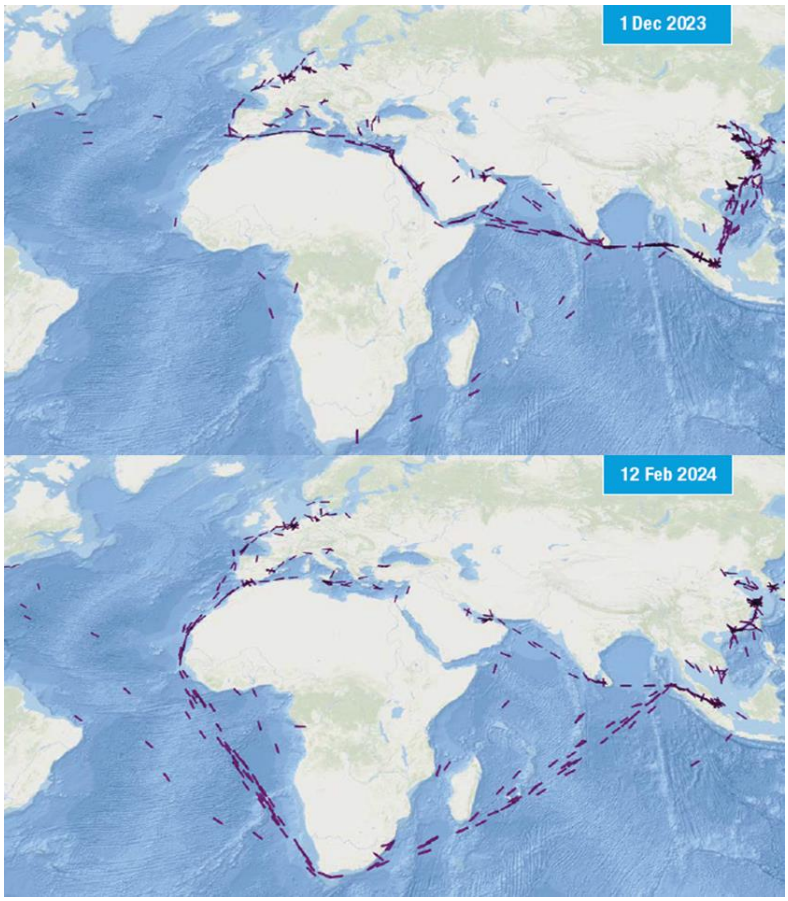
Fuente: https://www.google.com/maps/@23.1495529,40.5994231,2706389m/data=!3m1!1e3?hl=es&entry=ttu

Desde el inicio del conflicto Hamas-Israel han aumentado los ataques hutíes a barcos que transitan por el Mar Rojo y el Golfo de Adén, que están perturbando el comercio mundial ya que ha habido una reducción significativa de barcos en la región. Ante más de 33 ataques registrados desde noviembre de 2023, al menos 18 compañías navieras incluyendo cuatro de las cinco navieras porta-contenedores más importantes del mundo (la danesa Maersk, la francesa CMA CGM, la alemana Hapag-Lloyd, y la suiza MSC), han decidido, tras sufrir ataques algunos de sus buques, suspender temporalmente sus operaciones de contenedores a través el Mar Rojo,

redirigiendo sus buques en principio por la ruta que rodea el sur del continente africano.

Las siguientes imágenes, publicadas por UNCTAD (2024), expresan claramente este cambio en las rutas marítimas de contenedores entre diciembre de 2023 y febrero de 2024, mostrando además cómo las interrupciones que afectan el transporte marítimo internacional tienen el potencial de remodelar las redes marítimas globales y reconfigurar el mapa del comercio mundial impactando sobre las cadenas de suministro globales y los costos del transporte marítimo. La información disponible muestra que el tonelaje de los buques que ingresan al Golfo de Adén ha disminuido más del 70% entre la primera quincena de diciembre de 2023 y la primera quincena de febrero de 2024. Mientras tanto, el tonelaje de los buques que pasan por el Cabo de Buena Esperanza aumenta en un 60% ante el desvío de 621 buques portacontenedores. También se están desviando más buques petroleros alrededor del Cabo de Buena Esperanza; prácticamente ningún buque que transporte gas natural licuado utiliza actualmente el Canal de Suez, ya que todos han sido desviados del Mar Rojo; la capacidad de los buques graneleros también se ha visto afectada, si bien no depende tanto de la ruta de Suez y tiene bajas exposición a sus perturbaciones.

Imagen 2.
Ruta marítima Asia-Europa: cambios entre diciembre 2023 y febrero 2024



Fuente: UNCTAD, 2024:4

Esta modificación en la ruta ha producido también para Egipto, una caída del 40% de los ingresos de divisas generados por el Canal de Suez, lo que podría tener efectos indirectos negativos para otros países de la región. El 31% del volumen del comercio exterior de Yibuti se canaliza a través del Canal de Suez (el 6% de las exportaciones y el 31% de las exportaciones); así como el 12% de las exportaciones y más del 15% de las importaciones de Kenia; el 8% de las exportaciones y 11% de las importaciones de la República de Tanzania; el 28% de las exportaciones y casi el 36% de las importaciones de Sudán (UNCTAD, 2024:9)

Estos ataques generan, además, un aumento de los costos en el transporte marítimo, por el incremento en velocidad de los buques mercantes, la adquisición de equipos de seguridad y pago a personal especializado en esas funciones, el aumento de las pólizas de seguro, los pagos de rescates, los gastos militares, los gastos por

retribuciones a las tripulaciones, los gastos por juicios, los gastos organizativos y todos los gastos generados por los cambios de rutas de navegación incluyendo el aumento en el consumo de combustible. En este conflicto los costes de las primas de seguro se incrementaron un 25% entre el 4 y 11 de enero 2024. Al circunvalar el continente africano, la distancia aumenta en más de 3.000 millas, como así también la duración de la navegación (superando en algunos casos los 10 días), lo que ha implicado retrasos en los plazos de entrega previstos, incremento de costes de navegación (aproximadamente un millón de dólares por buque), a lo que se suma una menor disponibilidad de barcos para fletes, con el consiguiente retraso acumulado, que deriva en escasez de bienes y materias primas en destino, lo que provoca un inevitable aumento de precios (UNCTAD, 2024:11)

A modo de cierre

Aunque los ataques, dirigidos aparentemente contra buques israelíes, están causando problemas a las compañías navieras y a las industrias que dependen de ellas, su impacto en la economía mundial y en la geografía del comercio internacional es por ahora limitado. Según algunas voces expertas publicadas por el Foro Económico Mundial en febrero de 2024, aún resulta modesto el perjuicio para la economía mundial dado que el aumento de las tarifas sigue siendo inferior a los máximos obtenidos en la época de la pandemia (https://es.weforum.org/agenda/2024/02/ataques-en-el-mar-rojo-que-dicen-los-expertos-en-comercio-sobre-la-disrupcion-del-transporte-maritimo/). Uno de los elementos señalados que explicarían esta reducida incidencia es que las navieras chinas, como por ejemplo el gigante Cosco Shipping, han seguido enviando buques a través del Mar Rojo (https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/cosco-ships-continue-to-brave-red-sea-despite-06-Mar-2024). Sin embargo, cuanto más se prolongue la crisis en el Mar Rojo, más profundos serán los trastornos y el efecto acumulativo del aumento de días en el mar de los buques que navegan, perturbando inevitablemente la logística mundial y las cadenas de suministro, la confianza en el aprovisionamiento de larga distancia y, en particular los perjuicios sobre los puertos que hoy se evitan y los impactos ambientales y sociales.

Referencias

Martínez Díaz, E. (2017) *Los conflictos en el mar. Una visión en los inicios del siglo XXI*. Revista de Estudios Estratégicos no. 5. La Habana: Centro de Investigaciones de Política Internacional.

Martner Peyrelongue, C. (2010). *Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México*. Convergencia, Revista de Ciencias Sociales nº 52, Universidad Autónoma del Estado de México.

UNCTAD (2013) *Acontecimientos y tendencias recientes en el transporte marítimo internacional que afectan al comercio de los países en desarrollo*. Nota de la secretaría de la UNCTAD TD/B/C.I/30. Naciones Unidas.

UNCTAD (2023). *Informe sobre el Transporte marítimo 2023.* Naciones Unidas. https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023

UNCTAD (2024) *Navegando aguas turbulentas: Impacto en el comercio mundial de la interrupción de las rutas marítimas en el Mar Rojo, el Mar Negro y el Canal de Panamá*. https://unctad.org/es/publication/navegando-aguas-turbulentas-impacto-en-el-comercio-mundial-de-la-interrupcion-de-las

Revista Digital de Comercio Internacional
comercio360.unlu.edu.ar | ISSN 3008-7104
Año 2 | Número 2

EVOLUCIÓN DE LA DEFINICIÓN DE MERCADERÍA EN LA LEGISLACIÓN ADUANERA ARGENTINA

EVOLUTION OF THE DEFINITION OF GOODS IN ARGENTINE CUSTOMS LAW

César Javier Coria Augusto
Mg. Economía y Adm. Estratégica de Negocios
Lic. Comercio Internacional
Coordinador de Investigación FCEyE – UCCuyo

Resumen

La definición de mercadería, esencial en el comercio internacional, evoluciona reflejando cambios económicos y tecnológicos. En Argentina, el artículo 10 del Código Aduanero establece expresamente esta definición. La aduana argentina, arraigada desde la colonización, tiene una rica historia legislativa, a lo largo de los años, ajustes significativos, como la inclusión de servicios y propiedad intelectual, han ampliado la noción de mercadería. Aunque el concepto ha evolucionado, el cuerpo normativo aún se apega a lo tangible, planteando desafíos ante futuros cambios en el comercio.

Palabras claves: legislación, mercadería, comercio internacional, código aduanero.

Abstract

The definition of goods, crucial in international trade, evolves to reflect economic and technological changes. In Argentina, Article 10 of the Customs Code establishes this definition. The Argentine customs, rooted since colonization, has a rich law history, over the years, significant adjustments, such as the inclusion of services and intellectual property, have broadened the notion of merchandise. Although the concept has evolved, the regulatory framework still adheres to the tangible, posing challenges amid future changes in commerce.

Key words: legislation, goods, international trade, international trade, customs code

Introducción

Los conceptos y las definiciones evolucionan como respuesta a una serie de fuerzas que moldean nuestra sociedad y nuestra comprensión del mundo. Estos cambios pueden ser impulsados por avances en el conocimiento, cambios sociales y culturales, avances tecnológicos y cambios en la legislación, entre otros factores. La evolución de los conceptos y definiciones es una parte natural y constante de la evolución de la sociedad y el lenguaje. Williams argumenta que las palabras están inmersas en contextos históricos y sociales cambiantes, y sus significados se modifican en respuesta a estos cambios. Conforme a las nuevas necesidades y problemas se precisan definiciones actualizadas para abordar estos nuevos paradigmas, lo que ha llevado a una reevaluación de las definiciones legales y conceptuales (Williams, 2020).

La definición de mercadería es un concepto fundamental y crucial en el comercio internacional. En Argentina, esta definición se ha visto ampliada / evolucionado a lo largo del tiempo, reflejando los cambios en la economía, la sociedad y la tecnología.

Antecedentes

La legislación aduanera argentina cuenta con bastos antecedentes, la aduana argentina es la institución más antigua del país. Su origen se remonta a los tiempos de la conquista y colonización española, existen antecedentes históricos que señalan que los primeros derechos aduaneros fueron establecidos en la "Capitulación" celebrada entre Carlos V y Don Pedro de Mendoza para la conquista del Río de la Plata, mediante la Real Cédula del 19 de julio de 1534, donde se establecía la exención del pago de derechos de todos aquellos bienes que llevaran consigo los colonos y pobladores, siempre que lo introducido fuera (Bazzi, 1916; Solans & Monetta, 2011) para uso personal y provisión de sus viviendas, anulándose el privilegio en caso del cambio de destino de la mercadería a introducir. El rey Carlos III da nacimiento a la Aduana de Buenos Aires, creada por Real Cédula del 25 de junio de 1778 designando como primer Administrador de Aduana y Ramo de Alcabala a don Francisco Ximenez de Mesa (Pigna, n.d.). Con la Revolución de Mayo se inicia la reorganización de las instituciones, siendo la aduana uno de los organismos estratégicos al ser la misma, la fuente de ingresos más importante del nuevo gobierno,

y contando la Aduana con una importancia históricamente fundamental en todo este proceso.

Don Cristóbal Aguirre, fue el autor de las Ordenanzas de Aduana, aprobada por Ley de la Nación Nro. 810, el 5 de octubre de 1876 que durante muchos años fue la norma que rigió la aduana argentina, y la Ley de Aduanas N° 11.281 de 1923 y los textos que trataron de ordenar y compilar dicha Ley y sus modificaciones (1941, 1956 y 1962), son los antecedentes más relevantes y las bases para lo que hoy conocemos como el Código Aduanero (SUPARA (2011) La Aduana Argentina http://www.supara.org.ar/aduana-argentina_e/).

El Código Aduanero (CA) de la República Argentina, fue sancionado y promulgado el 2 de marzo de 1981 bajo la ley 22.415, se publicó en el Boletín Oficial el 23 de marzo de ese mismo año, y entró en vigencia a los seis meses de su publicación. Con su concepción única, representa un sistema orgánico y coherente que marcó un hito en la legislación aduanera. Este código además de reemplazar una acumulación de normativas a lo largo de los años, buscando establecer un marco normativo moderno y eficiente.

Después de más de 40 años de su sanción, las normas que han complementado o modificado al Código Aduanero posterior a su sanción supero las siete mil conforme (sitio oficial del Gobierno Argentino (2024) Ley 22415 https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-22415-16536/normas), iniciando con el Decreto Reglamentario 1001/1982 PODER EJECUTIVO NACIONAL (P.E.N.) del 27 de mayo de 1982. La Ley 25.986 del 2005 una de las más significativas post sanción, siendo la que reformó el Código Aduanero en lo referente a las declaraciones aduaneras, incorporando al texto legal la declaración de las mercaderías por medios informáticos, actualizó el monto de algunas multas, aumentó algunas penas referidas al delito de contrabando, introdujo modificaciones en cuanto al efecto de la impugnación de actos administrativos en materia aduanera entre otras (Aduana News 2022 Entrevista a los corredactores del Código Aduanero Argentino sobre la evolución del comercio internacional y el derecho aduanero https://aduananews.com/entrevista-a-los-redactores-del-codigo-aduanero-argentino-sobre-la-evolucion-del-comercio-internacional-y-el-derecho-aduanero/).

Mediante el Boletín Oficial del 7-11-1923 Ley 11.287 “Ley de Aduanas” es que se introduce en su artículo N° 1: Las *mercaderías* de procedencia extranjera que se

importen al territorio de la República, pagaran los derechos de importación que se establecen en los siguientes artículos ... *realiza una enumeración taxativa de mercaderías* … en su artículo 42 establece que las obras de arte producidas en el extranjero por ciudadanos argentinos, podrán entrar en la República libres de derechos de importación previo los trámites que determine el Poder Ejecutivo.

En este contexto, el concepto de mercadería conforme al articulado estaba suscripto a una visión comercial contemplando a cualquier bien tangible que pueda ser comprado, vendido o intercambiado, realizando una numeración específica de las mismas.

Análisis

Con la sanción del Código Aduanero en 1981, se consolida la idea de un cuerpo normativo armónico y sistemático del comercio exterior argentino, en el mismo se definió el concepto de "mercadería" como "todo objeto que fuere susceptible de ser importado o exportado", anclando todo el quehacer legislativo a este concepto neurálgico, alcanzando la máxima en que "*si no hay mercadería no hay trámite aduanero*" (TOSI 2018).

Naturalmente se hace necesario referenciar los conceptos de importación y exportación del artículo N° 9 del mismo cuerpo normativo, generando una retroalimentación circular en las definiciones, entre dos variables "mercadería" y "entrada / salida del territorio aduanero", esta definición suprimía la taxatividad existente para dar un margen de mayor interpretación conceptual, aunque el resto de la normativa mantenía un sesgo hacia la tangibilidad del concepto, siendo el eje la movilidad del objeto de transacción desde un territorio aduanero hacia otro, sin otras consideraciones como finalidad, valor, materialidad, forma o sujeto interviniente, siendo única y excluyentemente necesario que estemos en presencia de una mercadería conforme el código aduanero cuando el objeto (tangible o intangible) pueda ingresar o egresar del territorio aduanero, es decir debe cumplir con la facultad de poder trasladarse, estando en consonancia con el capítulo primero del CA "Ámbito Espacial".

Antes de analizar las subsiguientes modificaciones que se fueron introduciendo al concepto de mercadería, se deben destacar dos cosas, por un lado al capítulo tercero se lo modifica con el título de Mercadería y Servicios, incorporando la palabra

servicios como preludio de las subsiguientes modificaciones, y por otro lado como se inicia el inciso 2 del artículo 10, donde el mismo establece: "*Se consideraran igualmente – a los fines de este Código – como si se tratara de mercadería:*", dejando en manifiesto que conceptualmente no son mercadería , pero para un abordaje de la temática se consideraran como si lo fueran.

Introduciendo la temática en la especificidad de las incorporaciones, de forma secuencial se encuentran:

- Incorporación de las locaciones y prestaciones de servicios (1998):

En 1998, la Ley N° 25.063 modificó el Artículo 10 del Código Aduanero para incluir las "locaciones y prestaciones de servicios realizadas en el exterior, cuya utilización o explotación efectiva se lleve a cabo en el país" como si se tratase de mercadería. Esta modificación respondió al crecimiento del comercio internacional de servicios. Generando una gran discusión con la modificación planteada (ZUNINIO 1999) [2]

En la década de 1990, el auge del comercio internacional de servicios impulsado por la globalización y el avance de las TIC evidenció la necesidad de actualizar la definición legal de "mercadería". La legislación Aduanera, en respuesta a este contexto, amplió el alcance de la definición para incluir las "locaciones y prestaciones de servicios realizadas en el exterior, cuya utilización o explotación efectiva se lleve a cabo en el país". Esta modificación se vio favorecida por la armonización internacional de las definiciones aduaneras, impulsada por la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS).

2 Cfr. ZUNINO, GUSTAVO, —La propiedad intelectual y los servicios en el Código Aduanero", en Reforma Tributaria del '99. Análisis crítico de la Ley 25.063, Errepar, Buenos Aires, 1999, p. 281 y siguientes. Aquí el autor no encuentra motivo aun en el análisis realizado en el debate parlamentario, que pueda justificar este agregado en el Código Aduanero, más que la mención de lograr una modernización del Código Aduanero que permita gravar con aranceles los servicios. Destaca, con sentido crítico, que ya con anterioridad a la reforma bajo análisis, el Código Aduanero al disponer en el artículo 10 que se considera mercadería no sólo aquello que constituye un bien o una cosa propiamente dicha.

- Incorporación de los derechos de propiedad intelectual (2004):

La Ley N° 25.872, promulgada en 2004, incorporó una referencia específica a los "derechos de propiedad intelectual" en el inciso b) del Artículo 10. Esta modificación se realizó para asegurar que estos derechos estuvieran sujetos a los mismos regímenes aduaneros que los demás bienes tangibles e intangibles.

La creciente importancia de la propiedad intelectual en la economía global a principios del siglo XXI impulsó la necesidad de proteger estos derechos en el ámbito aduanero, la normativa de referencia incorporó aspectos específicos a los "derechos de propiedad intelectual" en la definición de "mercadería", asegurando su protección y armonizando la legislación argentina con las normas internacionales establecidas en Convenios como el Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial y el Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC) de la OMC.

- Ampliación de la definición a servicios realizados en el país (2018):

La Ley N° 27.430, sancionada en 2018, introdujo una nueva modificación al Artículo 10 para incluir las "prestaciones de servicios realizadas en el país, cuya utilización o explotación efectiva se lleve a cabo en el exterior" como si se tratase de mercadería. Esta modificación se justificó por la necesidad de gravar los servicios transfronterizos en ambos sentidos.

Debemos entender "La mercadería no es un concepto estático, sino que se encuentra en constante evolución, acompañando los cambios en las relaciones comerciales internacionales".

Indistintamente de las modificaciones conceptuales la mercadería trata de uno de los ítems fundamentales en la normativa del comercio exterior, en tanto se considera la mercadería del objeto de dicho comercio, no existiendo el mismo, si no existiera aquella. Además, se debe tener presente la separación entre el concepto civil comercial y aduanero de mercadería, en el que la misma no necesariamente debe tratarse de objetos materiales susceptibles de tener un valor, y por otra parte se debe también ubicar el concepto exclusivamente en los objetos o bienes muebles y semovientes, que son exclusivamente los únicos que pueden ser objeto de comercio en análisis. Por ello no va a ser concebible la comercialización internacional de bienes

inmuebles por su imposibilidad de trasladarlos desde un territorio aduanero hacia otro; y exclusivamente podría sí llegar a trasladarse los bienes inmuebles por su carácter representativo, como son los títulos de propiedad de los mismos (art 227 CCyCN). Entonces el concepto aduanero de la mercancía se independiza, en tanto no imprescindiblemente deberá ser objeto material, así la energía las prestaciones de servicios entre otras, como tampoco será imprescindible tener un valor económico, como en el caso de las donaciones, no habiéndose formulado un acto de comercio entre el exportador y el importador.

Legislación comparada

La diversidad en las definiciones internacionales de "mercadería" resalta la complejidad del marco normativo global, analizando algunos conceptos de los países latinoamericanos, encontramos en algunos casos como Venezuela que no cuenta con una definición específica, mientras que Chile en su normativa (Ordenanzas de Aduanas DFL hacienda 1/97 art 2 y DFL 30/2004) la define como "*Todos los bienes corporales muebles, sin excepción alguna*", la legislación mexicana establece que mercancías son los *"productos, artículos, efectos y cualesquier otros bienes, aun cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular*." (Ley de Aduanas. Artículo 2 III), conforme a la normativa de Uruguay (LEY Nº 19.276 – Código Aduanero – art 2 Definiciones Básicas) la misma define que mercadería es "*todo bien susceptible de un destino aduanero*" siendo conceptualmente similar a lo que establece el Glosario de Perú para los temas aduaneros "*Bienes que pueden ser objeto de regímenes, operaciones y destinos aduaneros*", en el caso de Colombia (Decreto 2685/99 y modificatorio. Título I. Artículo 1.) establece "*Todo bien clasificable en el arancel de aduanas, susceptible de ser transportado y sujeto a un régimen aduanero*".

Indistintamente de sus particularidades, las legislaciones aduaneras citadas encuentran similitudes conceptuales, sesgadas a la capacidad de la mercadería a ser trasladada, clasificada, o que les sea aplicada una destinación / régimen aduanero determinado.

Conclusiones

Si bien el concepto de mercadería del artículo 10 del Código Aduanero Argentino, ha ido incorporando modificaciones y adaptándose a la re conceptualización de su significado, el resto del cuerpo normativo no ha evolucionado al mismo tiempo, manteniendo una estructura casi netamente ligada a la mercadería como cosa tangible, existiendo normas que complementan y jurisprudencia que acompaña las necesidades de cambio, pero dejando al Código Aduanero con una visión algo atrasada a los nuevos paradigmas de lo que el comercio (en sentido amplio) está planteando y conforme a las perspectivas va a seguir ocurriendo.

Seguramente el concepto de mercadería del Código Aduanero en un futuro volverá a sufrir modificaciones para adaptarse a los vertiginosos cambios en el que estamos insertos, pero estos posibles cambios deberán estar acompañados por adaptaciones más profundas para mantener el espíritu asignado oportunamente a la Comisión Redactora cuya misión fue elaborar un cuerpo de normas organizado, armónico y moderno destinado a regular en forma sistemática la materia aduanera.

Referencias

Alsina, M. A., Albarracín, H. G. V., & Barreira, E. C. (1996). Código aduanero: comentarios, antecedentes, concordancias. Abeledo-Perrot.

Alais, H. F. (2006). Los princípios del derecho aduanero.

Bazzi, N. (1916). ¿Pero desde cuándo existen las aduanas. REVISTA DEL NOTARIADO 893. https://www.google.com/search?q=¿Pero+desde+cuándo+existen+las+aduanas+Nora+Bazzi&oq=¿Pero+desde+cuándo+existen+las+aduanas+Nora+Bazzi+&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOTIHCAEQIRigATIHCAIQIRigATIHCAMQIRigAdIBCTc1MDBqMGoxNagCCLACAQ&sourceid=chrome&ie=UTF-8

Cotter, J. P. (2014). Derecho aduanero. TI Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Ley 22.415/1981 y sus modificaciones

Ley N° 27.430/2018

La Ley N° 25.872/2004

Ley N° 25.063/1998

Pigna, F. (n.d.). *Carlos V nombra a Pedro de Mendoza Adelantado del Río de la Plata – 21 de mayo de 1534* |. El Historiador. Retrieved June 19, 2024, from https://elhistoriador.com.ar/carlos-v-nombra-a-pedro-de-mendoza-adelantado-del-rio-de-la-plata-21-de-mayo-de-1534/

Portal Aduana News https://aduananews.com

Portal Instituto Argentino de Estudios Aduaneros https://www.iaea.org.ar/

Solans, C., & Monetta, J. (2011). *Aduana Argentina – S.U.P.A.R.A.* Reseña y Síntesis Histórica. http://www.supara.org.ar/aduana-argentina_e/

Tosi Jorge L (2023) Compendio del Código Aduanero – Segunda Edición. Visión Jurídica.

Vidal Albarracín, H. G. (2006). *Delitos aduaneros*.

Revista Digital de Comercio Internacional
comercio360.unlu.edu.ar | ISSN 3008-7104
Año 2 | Número 2

HORIZONTES OSCILANTES EN EL COMERCIO EXTERIOR DE YUGOSLAVIA (1945-1955)

OSCILLATING HORIZONS IN THE FOREIGN TRADE OF YUGOSLAVIA (1945-1955)

Ricardo Méndez Barozzi
Licenciado y Profesor en Historia. Universidad Nacional de Luján
mendezbarozzi@yahoo.com.ar

RESUMEN

El trabajo versa sobre el comercio exterior desarrollado por la República Federativa de Yugoslavia, en la primera década que fue gobernada por el Mariscal Tito (1945-1955). Esta política fue cambiando de destinatarios, pasando de Europa del Este a los países capitalistas, lo cual plantea un desafío interesante de dilucidar. Tales fueron las estrategias utilizadas por un gobierno marxista que, al enfrentarse con Moscú, se acercó a las inversiones económicas de los Estados Unidos y Europa Occidental.

Palabras clave: Yugoslavia-Tito-Siglo XX-Comercio Exterior.

ABSTRACT

The work deals with the foreign trade developed by the Federal Republic of Yugoslavia, in the first decade that it was governed by Marshal Tito (1945-1955). This policy changed its recipients, moving from Eastern Europe to capitalist countries, which poses an interesting challenge to elucidate. Such were the strategies used by a Marxist government that, when confronted with Moscow, approached economic investments from the United States and Western Europe.

Keywords: Yugoslavia-Tito-20th Century-Foreign Trade.

Introducción

En el contexto internacional de la Guerra Fría, aparecieron nuevos actores políticos que fueron parte de dicho enfrentamiento. En Europa Oriental, sin dudas, la singularidad estuvo marcada por el gobierno del Mariscal Josip Broz, más conocido como Tito, en Yugoslavia, entre 1945 y 1980. Este trabajo se propone develar cuáles fueron los principales países destinatarios del comercio exterior yugoslavo en la década transcurrida entre 1945 y 1955, con la consiguiente influencia de la política internacional que afectó directamente al país.

Para ello, se utilizará bibliografía pertinente referida tanto al Comercio Internacional como a la Historia. Al mismo tiempo, resulta relevante para esta investigación poder contar con el aporte de numerosas fuentes, como una serie de documentos desclasificados de la CIA que darán una perspectiva importante de lo que sucedía puntualmente en aquel tiempo en Yugoslavia.

En un principio, Yugoslavia había iniciado una política de intercambio comercial con los países del Bloque Soviético, la que iba a perdurar por unos pocos años. De hecho, al concluir la Segunda Guerra Mundial, Yugoslavia era un miembro importante para el poder soviético. Asimismo, el país había sido miembro del Kominform[3] y, la primera sede de este grupo fue Belgrado, pero en junio de 1948, el país fue expulsado por desviarse de la doctrina marxista-leninista (Vila, 2018). Este giro en la postura tomada por el país fue apoyado rápidamente por los países occidentales (Méndez Barozzi, 2023).

[3] El Kominform fue una organización establecida por Stalin en 1947, para competir con el Plan Marshall, al tiempo que tomaba referencias de intercambio informativas sobre los partidos comunistas de distintos países.

La Yugoslavia de Josip Borz Tito

Fuente: El orden mundial. EOM

En la etapa en la cual se desarrolló el primer plan quinquenal (1947-1951), el gobierno de Tito instituyó un monopolio estatal para el Comercio Exterior. El plan estaba relacionado con la producción, distribución, mano de obra y fijación de precios, entre otras variables. Pero al producirse la ruptura con la Unión Soviética, las relaciones comerciales entre Yugoslavia y los países de Europa Oriental se vieron sumamente afectadas, sobre todo, en cuanto al comercio internacional, además de que el país perdió los créditos que llegaban desde Moscú (Glejdura, 1967, p. 49).

La posguerra y el acercamiento inicial a la URSS

En el periodo inicial de la posguerra y en el contexto internacional de la Guerra Fría, Yugoslavia quedó conformada como una Federación de Repúblicas socialistas, en la zona de influencia de la Unión Soviética. El país continuaba siendo conformado por seis republicas y dos regiones autónomas que tenían profundas diferencias étnicas, económicas y sociales, desde su conformación en 1918, cuando fue proclamado el reino de los serbios, croatas y eslovenos.

Para 1948, sólo tres años después del fin de la Segunda Guerra Mundial, Tito, el líder del país se opuso abiertamente a la política estalinista y se acercó al bloque occidental que conformaban los Estados Unidos y los países de Europa Occidental,

lo que le dio a Yugoslavia un notable crecimiento económico. Estas acciones llevaron a que la URSS y sus aliados expulsaran al país del Kominform.

El comercio exterior y las finanzas públicas son sin duda, de gran importancia para los países y las economías pequeñas. A pesar de constituir un paso clave entre Europa y Medio Oriente, Yugoslavia era ciertamente un país pequeño, al menos, desde el punto de vista económico (Gligorov, 2017). Por ello, se hacía imprescindible poder incrementar el intercambio internacional para lograr un nivel de crecimiento optimo.

La apertura al bloque occidental hizo que mejorara considerablemente el nivel de vida en el país, al tiempo que se obtenía una importante ayuda económica de los Estados Unidos, valuada en 150 millones de dólares. Para 1950, Tito impulsaba la política de autogestión en el país, posibilitando que los trabajadores pudieran conducir los centros de producción.

Sin embargo, pronto el sistema de autogestión trajo sus primeros problemas internos, ya que enfrentaba a las dos repúblicas más ricas del norte, Eslovenia y Croacia quienes querían que se mantuviera una política de economía más desarrollada frente a Serbia que se negaba a perder las ganancias de un reparto a nivel federal. A pesar de ello, el gobierno supo mantener el *statu quo.*

Las relaciones con el bloque oriental

En cuanto a las relaciones desarrolladas entre Yugoslavia y los países socialistas de Europa Oriental, se pueden encontrar algunas singularidades. Con Checoslovaquia, en 1945, el país comenzó un intercambio significativo que se estancó en 1949. El gobierno de Praga demandaba cada vez más materias primas, especialmente de metales no ferrosos, mientras que Belgrado adquiría maquinarias, automóviles y textiles. En 1947, se firmó un Tratado por 5 años entre ambos estados, por el cual se mejoraría la industrialización y la energía eléctrica en el país. Los checos aportaban maquinaria y equipos, mientras que los yugoslavos proporcionaban materia prima (CIA, 18 de junio de 1949, p.1).

Sin embargo, desde Checoslovaquia se adoptó una política hostil hacia Yugoslavia, tanto en las negociaciones como en las entregas, lo que transformó a este país en dependiente de aquel. Esta situación se observó principalmente en las industrias automotriz, ferroviaria y metalúrgica. El acuerdo resultaba beneficioso para

Praga ya que el aporte de materias primas yugoslavas significaba un valor cercano a la mitad de las importaciones no ferrosas al país. Desde la creación del Kominform, los checos demandaron más materias primas, perjudicando así las exportaciones yugoslavas a otros mercados (CIA, 18 de junio de 1949, p.2).

El acuerdo fue reelaborado en mayo de 1949, luego de la expulsión del país del Kominform. En el nuevo trato, Belgrado salió perjudicado ya que, en su demanda de bienes elaborados, lo hizo ceder más de lo deseado a Praga. No obstante, Checoslovaquia rápidamente formalizó un embargo con el pretexto de que la balanza comercial era negativa, este bloqueo significaba una violación del acuerdo previo. En junio del mismo año, se realizó otra reunión entre las partes, en la que no se llegó a ningún acuerdo, llevando a la ruptura del tratado (CIA, 16 de junio de 1949, pp. 1-2).

Por otra parte, a mediados de 1946, comenzó el intercambio con Hungría, realizándose un Tratado aquel año, lo que se ratificó un año más tarde, por gestión yugoslava. En este caso, a las exportaciones de metales no ferrosos, se agregaban las de madera, al tiempo que Belgrado le concedía a Budapest un crédito de 6 millones de dólares sin intereses, a fin de restaurar la industria húngara. Otro crédito de 2,5 millones de dólares fue concedido para la industria forestal en 1947 (CIA, 18 de junio de 1949, p. 3).

Cabe señalarse que la situación de Hungría luego de la Segunda Guerra Mundial era dramática. El país había sido arrasado como consecuencia del conflicto como el resto de los países involucrados, pero tenía un estado de destrucción mayor ya que, había sido devastado totalmente por los soviéticos. Esta animosidad respondía a que el país no quiso rendirse ya que era gobernado por un régimen nazi en los últimos meses de la guerra. La catástrofe económica llevó a la hiperinflación más alta de la historia, entre 1945 y 1946.

Para 1948, Yugoslavia se transformó en el principal proveedor de Hungría, mientras que, a la inversa, los húngaros ocupaban el cuarto puesto en la lista. Luego de la expulsión yugoslava del Kominform, la relación fue deteriorándose quedando una importante deuda por parte de los húngaros. A pesar de ello, Budapest se comprometió a cerrar lo acordado anteriormente, pero se negó a formalizar nuevos acuerdos entre las partes (CIA, 18 de junio de 1949, pp. 3-4).

Como consecuencia del retiro yugoslavo del Kominform, quedó un saldo negativo para el país respecto de Checoslovaquia y Hungría.

La Cortina de Hierro, frontera de la Guerra Fría

De 1952 a 1989 el Telón de Acero separó Europa física e ideológicamente

Fuente: Mapa de los países socialistas y capitalistas en Europa durante la Guerra Fría

La mirada vira hacia el Oeste

A mediados de 1948, debido a lo mencionado, Yugoslavia debió reorientar su comercio internacional, hasta entonces, el 49.6% de las exportaciones y el 43.3 % de las importaciones se dirigían a Europa Oriental. Por ello, en 1949, Tito realizó acuerdos comerciales con Gran Bretaña, Alemania Occidental, Francia, Egipto e Israel, al tiempo que renovó otros tratados preexistentes con Suecia, Finlandia, Dinamarca, Noruega, Holanda y Austria (CIA, 26 de junio de 1952, pp. 1-4).

Muchas veces, estos acuerdos incluían diferentes clausulas para la forma de pago. En el caso de los acuerdos con Gran Bretaña, Suecia, Holanda, Alemania, Italia e Israel, se tomaba como forma de pago los bienes expropiados y/o deudas realizadas por el estado yugoslavo a territorios, empresas o ciudadanos de aquellos países (CIA, 26 de junio de 1952, pp. 3-7).

En 1950, Yugoslavia decidió incrementar el número de acuerdos internacionales, extendiéndose a Latinoamérica. Allí, aparecen Argentina, que tenía un intercambio comercial previo, sumada a Brasil, Uruguay, Paraguay, México y Perú. Respecto a nuestro país, se firmaron en 1950, con el gobierno de Juan D. Perón, se

firmaron dos protocolos importantes que regularon el comercio y los métodos de pago (CIA, 26 de junio de 1952, pp. 5-6).

El primer protocolo estipulaba la regulación del comercio exterior, asistencia mutua en casos de mercancías especificadas en listas de contingentes facultativos y preveía permisos de importación que no figuraban en las listas de dichos contingentes. También establecía la creación de una comisión conjunta para promover el comercio y supervisar el cumplimiento de los términos del acuerdo (CIA, 26 de junio de 1952, p. 6).

El segundo protocolo regulaba los medios de pago que debían ser cumplidos en dólares estadounidenses en una sola cuenta, excepto el 10 por ciento del cuero y la lana comprados por Yugoslavia. En cuanto a la balanza comercial, para 1949, el intercambio con nuestro país representó para Yugoslavia el 4.7% de las importaciones y el 3% de las exportaciones, mientras que en 1950 significó el 5.7% de las importaciones y el 5.3 % de las exportaciones (CIA, 26 de junio de 1952, pp.2 y 6).

También en 1950, se firmó un Tratado con Italia, país con el que se tenía un gran intercambio comercial, pero las relaciones eran muy complejas, debido a los enfrentamientos entre ambos países durante la Segunda Guerra Mundial y la cuestión del territorio libre de Trieste que estaba en aquel tiempo, bajo control internacional. Otros pactos similares se firmaron con Turquía y Suiza (CIA, 26 de junio de 1952, pp. 7-8).

Si bien fue mencionado más arriba, el esencial aporte económico que los Estados Unidos le dio al país, no aparece en los reportes de la CIA los grandes volúmenes de mercaderías intercambiadas entre ambos países. Sin embargo, se puede apreciar que para 1949 el 8.5% de las importaciones y el 8% de las exportaciones tenían ese destino. Estos se números se incrementaron exponencialmente al año siguiente cuando eran de 20.7% las importaciones y el 11% las exportaciones (CIA, 26 de junio de 1952, pp. 2 y 5).

Las conflictivas relaciones con el Este

Luego del cambio de política exterior, las relaciones con Europa del Este estaban cerradas en teoría, pero no se extinguieron totalmente. Si bien oficialmente, el gobierno de Tito proclamaba la ruptura comercial con Europa Oriental y, se oponía

a toda clase de intercambios, no se sabe si de manera oficial o a través de empresarios yugoslavos, el comercio internacional con los países socialistas continuó.

Entre 1951 y 1952 se enviaron grandes cantidades de grano y otros productos alimenticios a Rumania. También en 1951, se registró un envío de veinte toneladas de mineral de cromo suministradas por Yugoslavia a representantes de una empresa austriaca en Trieste para su envío a la zona soviética de Austria (CIA, 29 de septiembre de 1952, pp. 1-2).

Por otra parte, el intercambio con Rumania tenía un gran volumen para este tiempo, a los mencionados envíos yugoslavos de alimentos, muchas veces, de origen estadounidense y armas de origen alemán se recibía petróleo, calcio, soda caustica y otros químicos. También, se observaron envíos de acero a la URSS, a pesar de la ruptura diplomática. Asimismo, se registraron partidas de diversos bienes a Bulgaria y equipamiento militar para Albania (CIA, 29 de septiembre de 1952, pp. 1-2).

Para abril de 1952, en la ciudad húngara de Siklos, apareció una comisión yugoslava negociando diversos intercambios. Ello parece ser la causa de envíos de alimentos y químicos desde Yugoslavia hacia Hungría, mientras que a la inversa se enviaban notorias cantidades de crudo (CIA, 29 de septiembre de 1952, pp. 1-2).

Consideraciones finales

El Comercio Exterior de Yugoslavia durante la década inmediata a la Segunda Guerra Mundial, estuvo directamente vinculado a la postura política del país. Para 1948, cuando el mariscal Tito planteó una vía alternativa al socialismo, diferenciándose de Stalin, Yugoslavia fue inmediatamente expulsada del Kominform mientras se suspendía el comercio con los países socialistas europeos, afectando de gran forma a la economía nacional.

Sin embargo, este cambio de postura llevó al país a acercarse a los países capitalistas encabezados por los Estados Unidos y sus aliados de Europa Occidental. Esta modificación de la política exterior le trajo al país una importante etapa de crecimiento, que se consolidó con nuevos tratados hechos *a posteriori* con países de Latinoamérica y de Oriente Medio.

A pesar de haberse cerrado el intercambio con los antiguos aliados del bloque oriental, aparecieron desde 1951, numerosas operaciones de comercio internacional

con los países socialistas. Aunque no existen certezas, esta parece haber sido una estrategia del gobierno yugoslavo para poder comerciar con ambos bloques y beneficiarse de un comercio exterior de vasta amplitud, aunque también se pudo haber tratado de empresarios yugoslavos que actuaron por su propia cuenta con un apoyo indirecto del Estado yugoslavo que estaba al tanto de la situación.

Referencias

Central Intelligence Agency, *Czechoslovakia suspends trade with Yugoslavia* ,16 de junio de 1949. Abierto al público el 7 de julio de 2011, pp.1-4

Central Intelligence Agency, *Yugoslavia trade relations with Czechoslovakia and Hungary reviewed,* 18 de junio de 1949. Abierto al público el 7 de julio de 2011, pp.1-4

Central Intelligence Agency, *Yugoslav foreign trade in 1949 and 1950*, 26 de junio de 1952. Abierto al público el 19 de agosto de 2011, pp.1-2.

Central Intelligence Agency, *Trade between Yugoslavia and Soviet satellite countries*, 29 de septiembre de 1952. Abierto al público el 2 de marzo de 2007, pp.1-3.

Glejdura, S. (1967). "La economía yugoslava", en *Revista de Economía Política Nº 46*, CEPC, Madrid, p. 49.

Gligorov, V. (2017). *Yugoslavia and Development: Benefits and Costs.* Recuperado el 10 de febrero de 2024, de https://yuhistorija.com/economy_txt01.html

Méndez Barozzi, R. (2023). "*La apertura económica hacia Occidente de la Yugoslavia de Tito*", *Boci (23)*, Universidad Nacional de Luján, Campana, pp. 13-21.

Stacja Balkany (s/f). JUGONOSTALGIA, CZYLI ZA CZYM TĘSKNI Ljubljana, Београд, Sarajevo, Скопје i Titograd. Recuperado el 25 de enero de 2024, de https://www.stacjabalkany.pl/jugonostalgia-jugoslavija/

Vila, P. (2018, 20 de noviembre) *La Yugoslavia de Josip Broz, Tito*. Recuperado el 25 de enero de 2024, de https://elordenmundial.com/la-yugoslavia-de-josip-broz-tito/

Wikipedia. (2024, 20 de enero). *Cortina de Hierro*. Recuperado el 11 de febrero de 2024, de https://es.wikipedia.org/wiki/Cortina_de_Hierro