

## LA NEUTRALIDAD DE LA REPÚBLICA ARGENTINA EN LA GUERRA DEL CHACO

POR EL

**Dr. Isidoro Ruiz Moreno**

ANTECEDENTES. — Con fecha 4 de Octubre de 1932, poco tiempo después de iniciadas las hostilidades entre Bolivia y Paraguay, en el Chaco Boreal, y no obstante no existir una guerra formal y declarada entre ambos países, la República Argentina, deseosa como siempre de mantener ante el conflicto mencionado una absoluta imparcialidad y equidistancia, designó una comisión de funcionarios de la Cancillería, que debían constituirse en comisión permanente con el objeto de centralizar todos los asuntos que tuvieran relación con dicho estado de cosas y con la vigilancia y control en la frontera y demás medidas pertinentes.

Esa comisión se constituía vista la situación creada entre Bolivia y Paraguay, situación que permitía suponer la existencia de un conflicto armado entre esos dos países y atento a las eventualidades que pudieran surgir del mismo.

La comisión se reunió desde esa fecha hasta la declaración de la neutralidad por el Gobierno argentino, tres veces a la semana y aún más en ciertas ocasiones y documentó su actuación en actas demostrativas del imparcial criterio con que se procedía, actas que se encuentran archivadas en el Ministerio de Relaciones Exteriores. En cada caso especial, previo un estudio detenido de los antecedentes del mismo y de los precedentes nacionales e internacionales respectivos, dió un informe, aconsejando el temperamento a seguirse para solucionar las diversas cuestiones sometidas a su consideración y asesoramiento.

Con la declaración de neutralidad de la República Argentina, terminó en sus funciones dicha comisión, a fines de Mayo de 1933.

LA NEUTRALIDAD ARGENTINA. — A raíz del decreto de 10 de Mayo de 1933 del gobierno del Paraguay, declarándolo en estado de guerra con Bolivia (art. 1º. del decreto), después de haber existido una guerra de hecho cerca de un año, el Gobierno de la República Argentina dictó en acuerdo general de Ministros, con fecha 13 de mayo de 1933, un decreto estableciendo la neutralidad de la República en el estado de guerra existente entre las repúblicas de Bolivia y Paraguay.

Ese decreto dice así: “Buenos Aires, Mayo 13 de 1933. — Visto el decreto dictado por el Gobierno de la República del Paraguay, con fecha 10 del corriente, según el cual declara que se considera en estado de guerra con la República de Bolivia, decreto que ha sido oficialmente comunicado al Gobierno argentino por nota de la Legación del Paraguay de fecha 11;

Y Considerando:

“ Que es conveniente determinar la posición de la República ante dicho estado de guerra, de modo que puedan fijarse cuáles son los deberes y los derechos que le corresponden como tal”;

“ Que dichos deberes y derechos se encuentran concretados en las Convenciones de La Haya de 29 de Julio de 1899, ratificadas en la República Argentina por la Ley N°. 5082, de 19 de Junio de 1907, y en las Convenciones suscriptas en la misma ciudad el 18 de Octubre de 1907”;

“ Que la circunstancia de que estas últimas convenciones no hayan sido todavía ratificadas por el H. Congreso no amengua el valor que revisten como cuerpo de doctrina y de aplicación de las leyes y usos de la guerra, en cuanto determinan los derechos y los deberes de los Estados neutrales, que rigen en el carácter de principios generalmente reconocidos por las naciones civilizadas, como ya las ha invocado en otras oportunidades de la República Argentina”;

“ Que existen también normas y doctrinas enunciadas por la República Argentina en situaciones análogas, igualmente inspiradas en propósitos concordantes con las reglas anteriormente expresadas”;

“El Presidente de la Nación Argentina, en acuerdo general de Ministros

## DECRETA:

“ Artículo 1º. — Declárase la neutralidad de la República Argentina en el estado de guerra existente entre las Repúblicas de Bolivia y del Paraguay”.

“ Art. 2º. — Para el cumplimiento de esa neutralidad se aplicarán las disposiciones pertinentes de las Convenciones de La Haya de 29 de Julio de 1899, y las normas establecidas en la V. Convención firmada en La Haya el 18 de Octubre de 1907, concernientes a los “Derechos y Deberes de las Potencias neutrales en caso de guerra terrestre”, y de la XIII Convención suscripta en la misma ciudad y misma fecha, relativa a los “Derechos y Deberes de las Potencias neutrales en caso de guerra marítima” (en cuanto sea aplicable a los ríos y aguas territoriales de la República); así como las demás Convenciones de La Haya que importen la fijación de reglas y procedimientos con respecto a neutrales, sin perjuicio de las interpretaciones y doctrinas sustentadas por la República Argentina”.

“ Art. 3º. — Por el Ministerio de Relaciones Exteriores se impartirán las instrucciones necesarias a fin de que los Ministerios correspondientes, Gobiernos de Provincias y de Territorios Nacionales adopten las medidas conducentes para cumplir y hacer cumplir las disposiciones relativas al mantenimiento de la neutralidad”.

“ Art. 4º. — Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese”.

(Fdo.) Justo

“ Carlos Saavedra Lamas, Leopoldo Melo, Alberto Hueyo, Manuel M. de Iriondo, Manuel A. Rodríguez, Pedro S. Casal, Antonio de Tomaso, Manuel R. Alvarado”.

---

Como puede observarse, en el tercer considerando del Decreto se establece un principio saludable, de la mayor importancia para el Derecho Internacional Público, o sea la afirmación de que, independientemente de la adopción legislativa de las Convenciones de la Segunda Conferencia de la Paz, se considera que sus normas tienen un valor real, porque son preceptos que rigen en-

tre los Estados civilizados, como corrientes y obligatorios. Esta es una demostración clara de que se extiende y afianza cada vez más la existencia de principios universales que gobiernan la convivencia internacional.

Así mismo, al invocar el Art. 2º. del Derecho las disposiciones de la XIII Convención de La Haya, relativa a los "**Derechos y Deberes de las Potencias Neutrales en caso de guerra marítima**" (en cuanto sea aplicable a los ríos y aguas territoriales de la República). el Gobierno Argentino ha resuelto, implícitamente, sustentar lo que podríamos llamar la tesis americana concerniente a lo que se debe entender por guerra marítima. En efecto, para la casi totalidad de los internacionalistas europeos, esta es el conjunto de operaciones bélicas que se efectúan en el mar; y en el Art. 1 del "**Manual de las leyes de la guerra marítima**", redactado por el Instituto de Derecho Internacional en 1913 (sesiones de Oxford), se dijo: "Las reglas referentes a la guerra marítima solo son aplicables a la plena mar y a las aguas territoriales de los beligerantes, con exclusión de las que, en relación con la navegación marítima, no deben ser consideradas como teatro de la guerra marítima"; de manera que las operaciones bélicas que se realizaren en aguas de unos u otros, cualquiera fuese su importancia, deberían ser regidas por las leyes de la guerra terrestre; lo que significa un enorme contrasentido jurídico, inadaptable a la realidad. El Instituto redactó su proyecto teniendo en cuenta la geografía de Europa; solo así podemos explicarnos esa incongruencia, dada la indiscutible preparación de sus miembros y la autoridad de que gozan sus deliberaciones.

Aclarar cual es el concepto de guerra marítima es asunto de capital importancia, porque si bien en la guerra terrestre la propiedad privada enemiga debe ser respetada, en la marítima es confiscable.

La discusión que se produjo en el Instituto fué muy interesante, en especial el punto de vista desarrollado por Hagerup, quien sostuvo que la guerra marítima se caracteriza no por el lugar donde se realizan las operaciones, sino por el medio o elementos que se emplean al combatir.

Consecuente con la tesis europea (denominaremos así a la del Instituto de Derecho Internacional), el Gobierno de los Países

Bajos notificó en Febrero de 1915, a Gran Bretaña, que aplicaría las reglas de la guerra terrestre a los buques que navegasen en los ríos; y en Marzo 17 del mismo año hizo saber su resolución de considerar que la XI Convención de La Haya, sobre **régimen de buques mercantes enemigos al comienzo de las hostilidades** solo era aplicable a los buques de comercio marítimo, destinados a navegar en alta mar. Este es el criterio predominante en Europa; si bien el gobierno de Italia lo ha atemperado, disponiendo que el Art. 5 de las **Reglas relativas al derecho de presas**, de Marzo 25 de 1917, que este se puede ejercer en el mar y aguas interiores abiertas a la navegación marítima.

Hemos aceptado, antes de ahora la doctrina que extiende a los ríos y lagos los principios de la guerra marítima, <sup>(1)</sup> y definido esta como “la que se realiza entre las fuerzas navales de los beligerantes”. Los precedentes sudamericanos son decisivos en el sentido de esta definición. En efecto, en aguas de los ríos Alto Paraná y Paraguay, que no pueden ser considerados como de navegación marítima, se han librado en la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay, combates navales de importancia, como el del Riachuelo, entre más de 20 buques de guerra; en los Ríos de la Plata, Paraná y Uruguay se han efectuado gran cantidad de combates entre fuerzas navales (argentinas y españolas, argentinas y brasileñas) y entre fuerzas navales y terrestres (argentinas y anglo-francesas, como los de Martín García, Tonelero y Obligado); se han hecho numerosas presas en los mismos ríos, que fueron objetos de juicios de presas, igualmente, tanto por la República Argentina como por España, Brasil, Inglaterra y Francia; finalmente, los gobiernos de Inglaterra y Piamonte aceptaron, implícitamente, la doctrina referida, durante la guerra del Paraguay, al solicitar permiso para navegar con buques de guerra el río del mismo nombre hasta Asunción, respetando el bloqueo que habían decretado los Aliados.

Véase pues, la transcendencia que tiene el punto de vista que ha mantenido en esta materia el gobierno de una de las repúblicas más importantes de América.

En las directivas que se impartieron a los Ministerios del In-

(1) “GUERRA MARITIMA” por Isidoro Ruíz Moreno. (I. vol. 488 págs. — Buenos Aires, Librería La Facultad — 1925).

terior y de Guerra, el de Relaciones Exteriores manifestó que para mantener la neutralidad se aplicarían “las reglas generales del Derecho Internacional y, en primer término, las disposiciones de las Convenciones de La Haya, Declaración Naval de Londres de 1909 y las aplicaciones que haya hecho en la práctica (la República), de sus propios principios, cuando la guerra del Pacífico y durante la guerra mundial”. Dichas directivas agregaban:

“Si hay empleados públicos de nacionalidad de uno u otro de los beligerantes en el ejercicio de funciones, en las vecindades de frontera, será menester su traslado a otros puntos del territorio en que no puedan tener contacto con autoridades de los países en guerra, ya que un noble sentimiento de nacionalidad en un funcionario o empleado pudiera comprometer la alta imparcialidad de los gobiernos, imparcialidad que ni en el fondo ni en la forma puede siquiera ponerse en tela de juicio”.

“Será menester ejercer una celosa vigilancia en el sentido de la radicación de comunicaciones por telégrafos especiales o por estaciones de radio en la zona fronteriza, así como sobre cualquier otro medio en que pueda hacerse servir el territorio argentino como base para comunicaciones”.

“En caso de que se presentasen tropas armadas de cualquiera de los beligerantes en territorio argentino, deberán ser desarmadas e internadas inmediatamente, debiendo ponerse en libertad a los prisioneros que conduzcan; los heridos que penetren o sean traídos a territorio argentino, deberán ser debidamente hospitalizados y quedarán igualmente internados hasta la finalización de la guerra. Los desertores que penetren en nuestro territorio, deberán ser asimismo internados. En el caso de que caiga o aterrice en territorio argentino alguna aeronave de los beligerantes, deberá ser retenida y su tripulación internada. Y si alguna aeronave beligerante volase sobre territorio argentino, se le deberá prevenir con señales una o dos veces que se retire; si no lo hiciere se le podrá hacer fuego”.

“Será permitida la suscripción pública o privada en dinero o especies para procurar auxilio a la Cruz Roja, heridos o enfermos de los beligerantes. Pero no se permitirá que con este motivo se haga propaganda en contra de uno u otro de los beligerantes.

En adición a esas directivas se hizo saber al mismo Departamento con fecha 16 de Mayo, que debía prohibirse la partida dentro de jurisdicción argentina de toda aeronave con destino a los Estados beligerantes cuando hubiese razón para suponer que esa aeronave pudiera ser empleada con fines de guerra. Si existiesen motivos para permitir la partida se prescribirá en esos casos un itinerario que evite la vecindad de la zona de operaciones o de los beligerantes y se exigirán todas las garantías que aseguren el estricto cumplimiento de dicha prescripción.

Que los particulares o las instituciones existentes en la República Argentina no podrán prestar el concurso de su personal ni de sus funciones sanitarias a uno de los beligerantes, sino con la propia autorización de uno de los beligerantes y con el consentimiento previo del Poder Ejecutivo.

Y que debía comunicarse a todos los gobiernos de provincia y territorios nacionales que adviertan por medio de la prensa, que los ciudadanos argentinos, sin perjuicio de la expresión individual de sus simpatías, no deberán tomar parte en las hostilidades y que los que actuaren en calidad de combatientes en cualquiera de los dos ejércitos, perderán derecho al amparo diplomático del gobierno argentino.

Con ese mismo objeto, con fecha 15 de Mayo, se enviaron al Departamento de Guerra las directivas del caso, que reproducían más o menos textualmente las que se han relacionado dirigidas al Ministerio del Interior.

A los Departamentos de Hacienda y Obras Públicas se les hizo saber con fecha 22 de Mayo que:

“La navegación de los ríos es libre, de acuerdo con los tratados y convenciones internacionales”.

“No se podrá realizar en aguas jurisdiccionales argentinas, trasbordo de cargas que contengan armamentos y demás efectos bélicos”.

“Dentro de las características geográficas y el desarrollo del conflicto bélico, en la frontera del Norte hay dos zonas perfectamente distintas y con aspectos diferentes en la aplicación de la neutralidad. Esas dos zonas o sectores con relación a las líneas férreas del Estado se distinguen así: a) La región del Pil-

“ comayo, desde su desembocadura en el Río Paraguay hasta la línea de hitos del paralelo 22 y la región de Yacuiba. b) La zona de La Quiaca”.

“La región a) es la que está en contacto inmediato con el teatro de operaciones y por la que se ha traficando el abastecimiento de los ejércitos en forma irregular, cosa que en adelante no es posible permitir. En este sentido los Ferrocarriles del Estado deben ejercer un estricto control a fin de asegurar la neutralidad”.

“En cuanto al tráfico por Aguaray, será menester distinguir el que se refiere al abastecimiento de la población civil de Yacuiba y sus cercanías, del que pueda ir directamente para el Ejército en operaciones. Este último no se puede permitir. Para el abastecimiento de la población civil, los Ferrocarriles del Estado deben exigir en las cargas que vayan a Aguaray en tránsito para Bolivia o que por su naturaleza puedan estar destinadas a atravesar la frontera, una manifestación especial del cargador en que se consigne el contenido, calidad, cantidad y nombre del consignatario, que nunca podrá ser el Gobierno o autoridad boliviana”.

Cabe hacer presente que la guerra entre Bolivia y Paraguay se desarrolla, casi exclusivamente, en la parte Sud del Chaco Boreal, territorio fronterizo con la República Argentina; fuera de dicha región se han registrado un bombardeo aéreo de fuerzas bolivianas sobre Bahía Negra y otro sobre Puerto Casado, ambos en la margen derecha del Río Paraguay. De ahí que la neutralidad argentina haya debido ser estudiada y aplicada con toda meticulosidad; y que el Gobierno Argentino haya visto solicitada su atención, continuamente, por gran cantidad de incidencias que se han planteado.

Una de las cuestiones más importantes fué suscitada por el Gobierno de Bolivia, que en Mayo 27 de 1933 presentó al Argentino, por intermedio de su Ministro en Buenos Aires, un memorandum en el que preguntaba al segundo como se aplicaría la neutralidad con respecto a la libertad de tránsito. Conceptuaba el Gobierno de Bolivia “que esa neutralidad no puede afectar el estado de cosas *antebellum* y que la clausura de vías comerciales o la limitación del tránsito implicaría en el caso actual, favore-

cer a uno de los beligerantes con daño visible para el otro, dada la diferente situación geográfica de ambas naciones. El Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina declaró, en respuesta, que su gobierno “se ajustará en un todo a los principios vigentes del Derecho Internacional, como lo ha anunciado en el decreto mencionado, es decir, a las Convenciones de La Haya de 1901 así como también a la Convención Naval de Londres de 1909, que por implicancia está comprendida en esos principios consagrados”.

Con respecto a la declaración general que pedía el Gobierno de Bolivia, el Ministro Dr. Carlos Saavedra Lamas, (de Relaciones de la Argentina) declaró que: “Solicitado el Gobierno Argentino, en 1879, por la Legación de Chile, para hacer una declaración respecto de su neutralidad en la guerra desgraciadamente iniciada en el Pacífico, se negó a esa insinuación manifestando que la declaratoria demandada no era exigida por las prácticas internacionales y que, sin hacerla, observaría la línea de conducta impuesta por la lealtad a sus compromisos”.

Agregaba, “los principios de derecho internacional a que esta República arregla sus actos, bastarán para resolver las dudas que puedan suscitarse en materia de comercio de tránsito, y si este Gobierno hiciera la declaración que S. E. el señor Quijarro le indica, podría interpretarse como un aliento deliberadamente prestado al comercio de artículos de contrabando que ciertamente no se propone estimular”.

“Concluía diciendo: “Derívase de lo expuesto una dificultad para hacer declaraciones generales como las que el señor Ministro de Bolivia solicita y en la que vendrían a quedar comprendidos casos, que, por su distinto carácter, demandan también diversa resolución”.

“La Argentina ha enumerado los principios de derecho internacional que aplicará, según su decreto de neutralidad de 13 de mayo del corriente año, y entiende haber definido en él las normas que adoptará en cada caso con rigurosa imparcialidad e igualdad al Paraguay y a Bolivia”.

“Como enunciados generales cree que V. E. tiene en ese decreto la información suficiente y que la tendrá de inmediato para todos los casos sucesivos en que desee conocer el criterio

“de este gobierno, obteniendo una vez más la prueba de su absoluta ecuanimidad”.

“Sabe V. E. que la declaración de neutralidad no es necesaria en el derecho internacional. Al formularla se ha querido fijar con nitidez la forma con que este gobierno cumplirá los deberes y derechos de la neutralidad, para mantenerse por encima de toda duda de interpretación que pudiera ser ingrata”.

“En otras oportunidades la Argentina no ha hecho esa declaración de neutralidad, como en la guerra entre España y las repúblicas del Pacífico, en que se limitó a contestar la nota española con fecha 26 de Febrero de 1866”.

“Al comenzar la guerra de 1879, el Ministro chileno, señor Balmaceda, pidió al gobierno que hiciese una declaración de neutralidad. No lo consideró necesario el entonces Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Montes de Oca, quien el 15 de Abril contestó: “El gobierno argentino, sin hacer la declaración que Vd. me pide, que no es un deber exigido por las prácticas internacionales sabrá observar en los graves sucesos que ocurren en el Pacífico, la línea impuesta por le lealtad de los compromisos seguida siempre por la fé pública argentina”.

Sostuvo así el gobierno argentino, que un gobierno neutral no está obligado a hacer declaraciones abstractas o generales sobre la conducta que seguirá en su carácter de tal; y que tampoco está obligado a declarar su neutralidad.

**Obligatoriedad de las Convenciones de la Haya.** — Otro indiscutible principio sostuvo el mismo gobierno en su respuesta a la nota de Bolivia ya referida, en los términos siguientes: “Se ve también en la necesidad sensible de manifestar disconformidad con el criterio de V. E. en la parte final de la nota que contesta”.

“Es aquélla en que se desprende de su comunicación, que el Gobierno de Bolivia opina que las Convenciones de La Haya no obligan a los neutrales, pareciendo sugerir, si no interpreta mal lo enunciado, la doctrina de su inaplicabilidad por no haber sido ratificadas”.

“El gobierno argentino las ha mencionado como fuente determinante de su conducta en este caso de neutralidad. En idéntica

“ forma ha procedido el gobierno de Brasil y de Chile. En la que se refiere a esta Cancillería hace constar que al proceder en tal forma no se ha ajustado una vez más a sus precedentes”.

“El memorandum que contesto, no expresa con claridad si al referirse a las convenciones de La Haya de 1907, discute su aplicabilidad por no haber sido ratificado si se refiere al Artículo 7º, que no menciona especialmente, de la Convención que se refiere a los derechos y deberes de los neutrales en la guerra terrestre, una de cuyas cláusulas establece que los neutrales no están obligados a impedir el tránsito”.

“Esta Cancillería ha considerado ya la primera interpretación. En relación a la última le sería fácil establecer que si la tesis de V. E. fuera que ante el enunciado de esa obligación, que algunos autores, llaman negativa, se pretendiera deducir que está obligado a consentir dicho tránsito, se alteraría no sólo su exacta interpretación gramatical sino también sus más claros precedentes”.

“Bastaría, en efecto, recordar la insistencia con que Bélgica en la mencionada conferencia de La Haya mantuvo su punto de vista que dió origen al artículo, diciendo cuál debía ser la interpretación (informe del coronel Borel, Actas y Documentos, volumen 1º, pág. 137, 138). Y si se necesitara acentuar esa demostración, bastaría recordar la afirmación del señor James Brown Scott, que fué delegado técnico de los Estados Unidos en esa conferencia (Les Conférences de la Haye, 1899, 1907, por James Brown Scott, pág. 465) quien afirma: “Es necesario establecer que el neutral puede permitir esos actos sin cometer por ello una infracción, pero está facultado, si lo considera útil, para prohibirlos, quedando la cuestión librada a su discreción para que la imparcialidad sea observada”. Y en el momento oportuno, al contestar la otra nota en que V. E. plantea esa cuestión concreta, V. E. podrá apreciar cuál es el deber que la imparcialidad impone a este respecto a la Argentina”.

**Fecha en que comienza a regir la neutralidad.** — Una cuestión interesante planteó Bolivia a este respecto en nota de Mayo 30 de 1933, en la que decía que, con mucha anterioridad a la declaración de neutralidad hecha por el Gobierno Argentino, el Gobierno de Bolivia tenía adquiridas algunas cantidades de víveres en terri-

torio de esta República, los cuales habían sido detenidos en los puntos de embarque próximos a la frontera. Manifestaba en esa nota que tenía instrucciones de su Gobierno para expresar que siendo universalmente reconocido el principio jurídico de la irretroactividad de las leyes y decretos, entendía que los víveres ya comprados y no remitidos por el mal estado de los caminos debían continuar su destino. Terminaba pidiendo se dignara ordenar el libre tránsito de dichas mercaderías ya que el decreto de neutralidad no podía regirlas.

El Gobierno Argentino contestó por nota de Junio 19 en la que hizo presente las siguientes consideraciones:

“La neutralidad decretada a raíz de una guerra entre dos o más Estados origina, como V. E. bien sabe, situaciones jurídicas que se deben apreciar desde puntos de vista, que por su índole, se inspiran en las necesidades de la convivencia internacional; implicando para los Estados neutrales la obligación de no participar en la guerra, esto es, de respetar los derechos de los beligerantes. De esta obligación emana a su vez el derecho correlativo que todo Estado tiene de exigir que se consideren y respeten los derechos que le corresponden en su calidad de tal”.

“Atendiendo a su naturaleza y efectos que produce, la “neutralidad” reviste los caracteres de una institución de “orden público” y por tanto, ninguna circunstancia anterior a su sanción puede contrariar el propósito y texto con que se ha dictado. Nadie puede invocar derechos irrevocablemente adquiridos que analen sus consecuencias lógicas y naturales, por cuanto desde su promulgación esos derechos quedan subordinados a sus efectos jurídicos, que no son otros que los previstos en el respectivo decreto, como también los que de él emanan”.

“Es indiscutible el carácter “*juris publici*” que presentan y revisten los preceptos que reglamentan el estado de “neutralidad” de un país. La neutralidad significa imparcialidad, vale decir, no participación en el conflicto bélico de que se trata. Esa “imparcialidad” tiene forzosamente que aplicarse desde la fecha en que se dicta el decreto pertinente, a fin de impedir todo acto anterior o posterior a la misma, que implique participación directa o indirecta, en el estado de guerra declarado”.

“Siendo esto así, quedan, ipso facto, subordinados al nuevo or-

“den jurídico, todos los actos, hechos y derechos aún los que se hubiesen celebrado con anterioridad, porque el cumplimiento o ejecución de los que fuesen contrarios a las reglas de la neutralidad, desnaturalizarían ésta y expondrían al Gobierno neutral a reclamaciones fundadas”.

“Si la neutralidad prohíbe que un Estado deje pasar por su territorio convoyes oficiales de los beligerantes, no es lícito pretender que los que se hubieren formado con antelación a la declaración puedan continuar su tránsito en miras de un aprovisionamiento bélico. Si se ha decretado la clausura de un puerto, que se hace efectiva, desde que el Gobierno neutral toma las disposiciones consiguientes para llevarla a la práctica, no puede solicitarse, con fundamento, que se dejen pasar por ese puerto las cargas llevadas al mismo en una época anterior”.

“Ciertamente es que en los casos en que se declara un bloqueo las prácticas internacionales permiten que los navíos neutrales que se encontraren en el lugar bloqueado puedan disponer de un plazo prudencial para terminar sus operaciones, pero esto ocurre de parte de un beligerante hacia un neutral, por el respeto que se debe a los que no toman parte en las hostilidades y en atención a que los beligerantes deben procurar que los intereses de los neutrales sean molestados en la menor medida posible”.

“No dar, en cambio, efecto retroactivo a la neutralidad en este particular importaría, en ciertos casos, una ayuda de parte del neutral hacia uno de los beligerantes, que podría ser decisiva”.

“En el supuesto caso de que, en época de paz, un Estado hubiera vendido a otro, un buque de guerra o armas, y sobreviniese el estado de guerra entre este segundo Estado y un tercero y el buque o armas aún no hubiesen sido entregados ¿sería lícito cumplir ese compromiso después de la declaración de la neutralidad? Evidentemente no, porque tal acto es esencialmente contrario a ésta. De igual manera el paso de convoyes oficiales de aprovisionamiento y otros actos igualmente prohibidos por la V. Convención de La Haya de 1907, deberán quedar forzosamente en suspenso hasta que haya terminado la guerra”.

“En materia de tratados hay que distinguir los llamados tratados — contratos de los tratados — leyes. Los primeros rigen relaciones o intereses privados entre los Estados contrata-

“tes; los segundos se refieren a las relaciones de derecho público. Con respecto a éstos son de aplicación estricta los principios que gobiernan esa clase de relaciones, o sean de orden público”.

“El Tratado argentino-boliviano de 1868 es de la segunda clase; su mismo enunciado, amistad, comercio y navegación, así lo indica”.

“El derecho de tránsito y la libertad de comercio que consagra están supeditados, en estos momentos, a la neutralidad que la República Argentina ha declarado en el conflicto armado entre Bolivia y Paraguay”.

“Cabe hacer presente, además, que el Gobierno Argentino ha aplicado y es obvio decir que está dispuesto a aplicar este mismo criterio a los cargamentos de elementos bélicos consignados desde Europa al Paraguay, en lo concerniente a su posible transbordo en puertos u otras aguas jurisdiccionales argentinas”.

“A este respecto debo hacer saber a V. E. que la Dirección General de Aduanas informó a la Cancillería, con fecha 9 de Junio, respondiendo a un pedido de la misma, que se encontraban detenidos en la Aduana de la Capital diversas mercaderías que constituyen contrabando absoluto de guerra por tratarse de material bélico, cobertizos de lona para aeroplanos, fusiles y accesorios, caños para fusiles, paracaídas, etc. Todas estas mercaderías venían con destino al Paraguay”.

**Efectos de la guerra sobre los tratados entre beligerantes y neutrales.** — Este asunto, sin duda alguna, es uno de los que revistieron más importancia, habiendo sido estudiado a fondo por ambas Cancillerías, la Argentina y la Boliviana.

Respondiendo a una comunicación de Bolivia en la que esta deseaba que el Gobierno Argentino le informara la base positiva sobre la cual pudieran entenderse ambos gobiernos, de acuerdo con los tratados vigentes y las normas de neutralidad, éste manifestó que el Art. 11 del Tratado argentino-boliviano de 1863, establece: “el libre tránsito del comercio nacional y extranjero que se cultiva y se pueda cultivar por los puertos marítimos y fluviales de una u otra República, por las vías terrestres”, etc. y en el artículo 15 se dispone: “Será permitida la introducción por tierra entre ambos países, de artículos de producción o fa-

“ bricación nacional o extranjera para el consumo, con sujeción  
 “ a los impuestos establecidos en cada Estado”.

“ Estas dos enunciaciones de los artículos 11 y 15 no son ab-  
 “ solutas; están sujetas a las condiciones que en ellos se especiifi-  
 “ can. Así, para llevar a la práctica el libre tránsito, se estable-  
 “ ce en el párrafo segundo del artículo 11 que se señalarán oportu-  
 “ namente por los dos gobiernos EN UN ACUERDO ESPE-  
 “ CIAL, los puertos de escala y de depósito marítimos, fluvia-  
 “ les y terrestres que convinieren, estipulando al mismo tiempo  
 “ las formalidades del tránsito y todas las demás condiciones  
 “ que se precisen en el sentido de las franquicias más am-  
 “ plias; y el segundo párrafo del artículo 15 prescribe: “La  
 “ introducción de mercaderías para el consumo, o EN TRÁNSITO  
 “ por tierra, se hará por los puntos que designen los gobiernos  
 “ en sus territorios”.

“ En resumen, los artículos 11 y 15 precitados, consagran la  
 “ libertad de tránsito comercial fronterizo sujeta a los siguientes  
 “ requisitos:

- “ 1) EL ACUERDO PREVIO entre los dos gobiernos sobre  
 “ los puntos por donde se conviniere realizar ese tráfico;
- “ 2) La estipulación, PREVIA TAMBIEN, de las formalida-  
 “ des de tránsito;
- “ 3) La introducción de mercaderías o en tránsito POR TIE-  
 “ RRA, que se hará por los puntos que designen los go-  
 “ biernos en sus territorios.

“ En lo que se refiere al comercio de la República Argentina  
 “ y Bolivia, sólo han sido habilitadas las aduanas de La Quiaca  
 “ y de Aguaray (Pocitos). Estas dos aduanas existían funcionan-  
 “ do en virtud de esa habilitación en el momento de comenzar  
 “ las operaciones bélicas en el Chaco Boreal y continúan en tal  
 “ forma hasta el momento presente. Así resulta del decreto regla-  
 “ mentando el tránsito de mercaderías por ferrocarriles y ferry-  
 “ boats del 18 de Julio de 1912, en cuyo artículo segundo se es-  
 “ tableció que las únicas aduanas de frontera a Bolivia, eran La  
 “ Quiaca y Orán, trasladada posteriormente a Aguaray”.

“ Quiere decir, pues, que las diversas condiciones que supone  
 “ el tratado sólo se ha cumplido con una de ellas, o sea la de-

“ terminación de dos puntos para el tránsito, mediante decreto emanado del Gobierno Argentino, o en otros términos, por acto unilateral”.

“AGUARAY (Pocitos). — En lo que atañe a Aguaray (Pocitos)), punto también habilitado en la forma que se ha dicho, hay que distinguir una doble situación, dada la posición geográfica del lugar, intermedio entre la comunicación al altiplano boliviano y la ruta al Chaco Boreal, y dadas las características demográficas de sus inmediaciones en territorio boliviano”.

“La población civil situada al norte de Aguaray (Pocitos) se concreta a escasos pobladores: Yacuiba, Caiza, Macharetí, Aguirenda, Caraparí, Sananita y Caimirí. Estos poblados tienen derecho a proveerse de elementos para su subsistencia, así en territorio boliviano como en argentino. Quiere decir que por Aguaray (Pocitos) debe permitirse el paso de toda clase de mercaderías en proporción análoga al transporte realizado anteriormente en época de paz. Debe establecerse una cuota anual a partir del 13 de Mayo del corriente año, fecha del decreto de neutralidad, tomando por base el año anterior a la iniciación de los primeros choques armados que determinaron la actual guerra boliviano-paraguaya. Este año está comprendido entre el 1º. de Junio de 1931 y el 31 de Mayo de 1932”.

“La doctrina internacional que se aplica en este caso tiene autorizados precedentes. Resulta de la comunicación dirigida por los Estados Unidos a los Gobiernos de Alemania y Gran Bretaña en 20 de Febrero de 1915, en la que dicho gobierno estableció la conveniencia de fijar cupo para la población civil de Alemania con relación a los artículos alimenticios provenientes de la importación marítima. Idéntica doctrina fué sustentada, durante la guerra de 1914, entre Holanda y Alemania, por una parte y Holanda y Gran Bretaña por otra, a consecuencia del transporte, por territorio holandés de diversos productos de exportación. De acuerdo con ella se recurrió a la determinación de cupos basado en el abastecimiento proporcional en tiempo de paz con relación a dichos productos, es decir, se procedió en condiciones análogas a las formas con que en este caso procede el Gobierno Argentino, y siendo objeto la mencionada

“doctrina de un amplio debate entre esas distintas naciones que dejó demostrada su perfecta justicia”.

“PUERTO IRIGOYEN. — Presenta caracteres singulares e importa una situación completamente diferente la que atañe a Puerto Irigoyen y sobre el que el Gobierno argentino adopta una actitud que tiene la más amplia justificación, y respecto de la cual cree deber poner especial empeño a fin de que no pueda tergiversarse la necesidad en que se encuentra, de proceder en la forma que lo hace”.

“Puerto Irigoyen no ha sido nunca puerto abierto, ni antes ni después de iniciadas las hostilidades, de acuerdo con las estipulaciones citadas del Tratado de 1868. Su apertura no ha podido reclamarse dada la razón fundamental de no existir población civil alguna que pudiera justificar un intercambio de importación o exportación. Representa sólo una comunicación posible con lugares desiertos situados al norte de la frontera del Pilcomayo que han venido a ser ocupados accidentalmente por la traslación o instalación de un ejército”.

“No ha existido, pues, ni podido existir, sino un permiso accidental otorgado por una simple resolución ministerial de 24 de Setiembre 1932 durante el curso de las hostilidades, pero antes de toda declaración de guerra”.

“Carece en absoluto de fundamento todo reclamo que parta de la base de que ha existido una clausura de Puerto Irigoyen: en realidad, lo que se ha producido es la lógica terminación de un permiso de pasaje que se acordó extraordinariamente. Por una sola vez se autorizó además el transporte de setecientas toneladas de víveres oficiales, que entraron en Bolivia por La Quiaca y volvieron a Bolivia por Puerto Irigoyen. Puede verse a este respecto la nota del 3 de Marzo del corriente año, que el señor Ministro de Bolivia presentó y en la que se manifiesta que “toma nota de que por esta única vez se concede el paso de víveres procedentes de Bolivia, por territorio argentino, lo que pondrá en conocimiento de su Gobierno”.

“La documentación que obra en poder de esta Cancillería demuestra, pues, que Puerto Irigoyen no ha estado nunca habilitado de acuerdo con el Tratado de 1868, ni antes ni después de la iniciación de la lucha; no reúne ninguna de las condi-

“ ciones para ser habilitado, pues el Chaco Boreal carece allí  
“ de poblaciones civiles y por lo tanto de intercambio comercial  
“ estable. Su habilitación en pleno estado de guerra significaría  
“ la creación de una vía destinada exclusivamente al abasteci-  
“ miento de uno de los ejércitos beligerantes”.

“ Si algún transporte ha podido realizarse a través del Pil-  
“ comayo antes del 24 de Setiembre de 1932, en que se otorgó el  
“ permiso precario referente a Puerto Irigoyen, es indudable que  
“ se habrá producido aprovechando la circunstancia de no exis-  
“ tir allí autoridad aduanera de ninguna especie, efectuándose  
“ sólo un comercio de contrabando”.

“ Del punto de vista aduanero, aún antes de que se produje-  
“ ra la declaración de guerra y la correlativa de neutralidad, ese  
“ transporte, hubiera sido irregular y de contrabando, según ca-  
“ lificación de la Dirección General de Aduanas, que en fecha 4  
“ de Octubre de 1932 expresó que sobre el Río Pilcomayo des-  
“ de el hito número 1, hasta la confluencia con el Río Paragua-  
“ yano existía un solo destacamento de resguardo”.

“ Además, el referido pasaje por territorio argentino se efec-  
“ tuaría utilizando las líneas férreas de propiedad del Estado,  
“ para someterlas a una servidumbre destinada al aprovisiona-  
“ miento del ejército de Bolivia. Ello importaría, con absoluta  
“ evidencia, romper la norma substancial que caracteriza la neu-  
“ tralidad, consistente en la no participación en la contienda y  
“ en mantener igualdad de tratamiento hacia ambos beligeran-  
“ tes”.

“ Esta situación de cosas determinó la presentación, por la  
“ Legación del Paraguay acreditada en Buenos Aires, de un Me-  
“ morandum con fecha 25 de Febrero del corriente año, manifes-  
“ tando que “informaciones fidedignas señalaron desde el co-  
“ mienzo de las hostilidades en el Chaco el hecho de que el ejér-  
“ cito boliviano en operaciones se aprovisiona de víveres y otros  
“ materiales a través del territorio argentino, principalmente en  
“ los puntos situados sobre el Río Pilcomayo. De esta suerte, al-  
“ gunas ciudades y localidades argentinas se convierten en ver-  
“ daderas bases de aprovisionamiento; las vías y elementos de  
“ transporte argentinos concurren a facilitar las operaciones mi-  
“ litares, dando seguridad, rapidez y baratura a dichos aprovi-

“sionamientos. Además no se trata de provisiones o facilidades para poblaciones civiles bolivianas... La circunstancia mencionada crea una situación desfavorable para el Paraguay, que, seguramente, no ha sido contemplada por el Gobierno argentino de cuya imparcialidad y espíritu de equidad no puede dudarse. En vista de ello, el Gobierno del Paraguay formula denuncia de los hechos aludidos ante el Gobierno argentino, y pide se tomen las medidas adecuadas para evitar ese tráfico exclusivamente destinado al ejército boliviano en el Chaco, que se ve así favorecido por un aprovisionamiento, fácil, barato y corto, en el propio campo de operaciones”.

“En conclusión resulta:

- „1) Que Puerto Irigoyen no ha estado habilitado nunca, ni “ antes, ni durante la iniciación de las hostilidades, de “ acuerdo con las condiciones establecidas en los artículos “ los 11 y 15 de Tratado de 1868;
- “ 2) Que sólo ha existido un permiso accidental de carácter “ precario del cual se dió oportunamente por notificado “ el representante de Bolivia;”
- “ 3) Que en ningún caso podría haber sido habilitado de “ acuerdo con el tratado de 1868 o las disposiciones aduaneras pertinentes, porque no existe población civil en “ el Chaco Boreal en esa región;”
- “ 4) Que el tráfico que pudiera haberse realizado por Puerto Irigoyen antes del 24 de Setiembre de 1932 ha tenido el carácter de contrabando;”
- “ 5) Que el transporte de víveres oficiales desde La Quiaca “ a Puerto Irigoyen ha debido utilizar los ferrocarriles “ argentinos del Estado para servir de aprovisionamiento “ a un ejército beligerante, sin que se tratara de mercaderías nacionales ni de tránsito”.

“Definida con exactitud la situación geográfica en relación a la ausencia de toda población civil y a las normas fundamentales de la neutralidad, debe reconocerse, apreciándola en general, que se mantiene con absoluta ecuanimidad abierto el camino de La Quiaca, porque se presume que las mercaderías que por allí pasan van destinadas a la subsistencia de las po-

“blaciones del altiplano boliviano, que en ningún caso el Gobierno argentino desearía restringir, y que análogo criterio de termina la solución impuesta por la situación de Pocitos (Aguaray)”.

Como consecuencia de la nota dirigida a la Legación de Bolivia, con los efectos de la neutralidad, la Cancillería remitió el 17 de Junio, copia de la misma, a los diversos Ministerios, acompañándoles un Memorandum, en el cual se especificaba en forma clara y sintética, la situación de los distintos puntos de tránsito en la frontera Norte.

Ministerio de Relaciones  
Exteriores y Culto

“MEMORANDUM

“ Puerto Irigoyen

“Queda clausurado a todo envío de mercaderías hacia Bolivia”.

“ La Quiaca ”

“Por esta aduana mantiénese libre el tránsito de mercaderías de y para Bolivia, aun cuando se trate de aquellas que se consideren contrabando de guerra relativo (víveres, nafta, ganados, etc.), siempre que dichas mercaderías sean de **propiedad privada** y no convoyes oficiales, o en otros términos, no se aplica el libre tránsito a las mercaderías consignadas a las autoridades o a instituciones oficializadas.

“Si se solicitara el paso de mercaderías que constituyen contrabando de guerra absoluto (armas, municiones, etc.), se consultará en cada caso al Ministerio de Relaciones Exteriores”.

“Los elementos sanitarios, aun cuando sean oficiales tendrán libre tránsito”.

“ Aguaray (Pocitos) ”

Esta aduana se mantiene como punto de tránsito de y para Bolivia”.

“En lo que respecta a las mercaderías para Bolivia se permitirá el paso de lo que se presume destinado al consumo de las poblaciones civiles bolivianas situadas al Norte de Aguarray”.

“Para tal objeto será permitido, durante el año que comienza el 13 de Mayo de 1933 — fecha del decreto argentino de neutralidad — la salida de mercaderías análogas en calidad y en cantidad a las que pasaron por allí con igual destino durante el año inmediato anterior al comienzo de las operaciones en el Chaco Boreal, es decir, el año comprendido entre el 1° de Junio de 1931 y el 31 de Mayo de 1932”.

“La determinación en detalle de la calidad y cantidad de las referidas mercaderías que podrán pasar por Aguarray (Pocitos) está pendiente de un estudio estadístico encomendado al Ministerio de Hacienda”.

“Los elementos sanitarios, sean oficiales o de propiedad privada, tendrán libre tránsito sin limitación de cantidad”.

#### “**Agua Blanca**”

“El resguardo de Agua Blanca fué habilitado con carácter extraordinario para la exportación a Bolivia de materiales de la Standard Oil, por decreto del 30 de diciembre de 1932 manteniendo en vigencia el anterior decreto de habilitación de 9 de mayo de 1927”.

“Dicha habilitación debe mantenerse sin modificación alguna”

#### “**Ríos de La Plata, Paraná, Uruguay, Paraguay y sus afluentes**”.

“Por los puertos, radas y demás aguas argentinas se mantiene el libre tránsito de y para Bolivia o Paraguay, aún cuando se trate de las mercaderías que se consideran contrabando de guerra relativo (víveres, ganados, nafta, etc.) siempre que dichas mercaderías sean de **propiedad privada** y no convoyes oficiales; en otros términos, no se aplicará el libre tránsito a dichas mercaderías cuando van consignadas a las autoridades o a instituciones oficializadas”.

“Los aviones sólo podrán salir o trasbordarse en dichos puertos, radas o aguas argentinas con destino a Bolivia o al Pa-

“raguay, siempre que estén desarmados y sean propiedad particular”.

“Los elementos sanitarios pueden embarcarse, desembarcarse o trasbordarse libremente sin limitación”.

“Para determinar el cupo que correspondía pasar por Aguaray con destino a la población civil, el Ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina se dirigió por nota de Junio 9 a su colega de Hacienda solicitándole que estableciera, con carácter urgente la clase y cantidad de mercaderías que podían pasar por dicha localidad”.

“La Dirección General de Aduanas por disposición de ese Departamento, con fecha 16 de ese mes, acompañó la planilla demostrativa de las exportaciones a Bolivia durante el año comprendido entre el 1º de Junio de 1931 y el 31 de Mayo de 1932, con intervención de la Receptoría de Aguaray, que debía servir de base a las exportaciones a autorizarse por ese lugar; planilla que fué aprobada por la Cancillería según comunicación del 19 de Junio”.

La Cancillería de Bolivia observó la respuesta del Gobierno Argentino en nota de 3 de Junio, en los términos siguientes:

“El derecho reconocido a Bolivia en el Tratado de 1868 para usar libremente las vías argentinas con toda clase de productos, sean ellos de procedencia argentina o extranjera, no está limitado al tiempo de paz, sino que puede ser ejercido en todo tiempo durante la paz como en la guerra. Ni la práctica ni el principio autoriza a una Nación a dejar sin efecto estipulaciones contractuales o a modificarlas en su aplicación por su sola voluntad, sin el consentimiento de la otra parte del contratante, a causa de haber estallado una guerra entre ésta y una tercera; por el contrario, el derecho internacional establece que la neutralidad no altera las relaciones de antemano existentes en virtud de tratados en vigor entre el Estado neutral y los beligerantes, declarando el artículo séptimo de la Convención de La Haya que las naciones neutrales no están obligadas a impedir el tráfico de armas y cualesquier otros elementos que pueden ser utilizados por los ejércitos”.

“La norma a que en cada caso concreto tienen que sujetarse los Estados, deben regirse por los tratados vigentes y a falta de ellos por la equidad, que es la base de la neutralidad”.

“Según esto, Bolivia cree tener derecho claro derivado del Tratado de 1868 para transitar por las vías argentinas con su comercio de importación y exportación en tiempo de paz como en tiempo de guerra”.

“Por lo que toca a las obligaciones emanadas del concepto moral y jurídico de la neutralidad, es obvio reconocer que al no controlar la República Argentina el tráfico que partiendo de Buenos Aires se dirige a Asunción y los demás puertos paraguayos, llevando no sólo víveres sino toda clase de materiales de guerra, se establece una situación real de desigualdad entre ambos beligerantes, pues mientras Bolivia sufre la clausura de su frontera, el Paraguay puede al amparo de la mayor libertad de tránsito proveerse sin restricciones ni supervigilancia extraña en sus necesidades bélicas”.

“Las obstrucciones del tráfico creadas para una sola de las partes, a más de afectar a las estipulaciones de un tratado internacional vigente, no se concilian con la noción de neutralidad”.

“Al dejar constancia de estos hechos, anoto que ellos influyen un grave daño a los derechos que el Tratado de 1868 y el derecho internacional reconocen a mi país”.

“Por lo que toca a la Aduana de Aguaray y Pocitos, V. E. se sirve comunicar que para el tránsito por este punto debe establecerse una cuota anual tomando por base el movimiento del año anterior a la iniciación de las hostilidades.

“Me cumple observar a este respecto que la adopción de un tal sistema quebranta toda norma del derecho internacional a más de estar en oposición con el tantas veces citado Tratado de 1868. No hay precedente alguno en la historia internacional de que en un país neutral se hubiera atribuido la facultad de racionar el movimiento comercial de alguno o algunos países beligerantes, como la República Argentina se propone hacerlo al presente con Bolivia. La proposición que el Gobierno de los Estados Unidos hizo a Inglaterra y Alemania por nota cablegráfica de 20 de Enero de 1915 y que V. E. se digna citar como

“ antecedente, respondió más bien al propósito de mantener libre de los riesgos de la guerra el comercio marítimo de los Estados Unidos con los Estados beligerantes, sin haber en ninguna de las cláusulas sugerido siquiera la idea de someter dicho comercio a limitación o cuota alguna. En suma, esa iniciativa americana, que por lo demás careció de eficacia práctica, tuvo como doctrina un alcance contrario al que parece haberle atribuído el Gobierno de V. E.”

“Trató de asegurar el ejercicio del comercio entre neutrales y beligerantes”.

“Durante la guerra mundial de 1914-1918, se ha observado que ninguna nación entendió la neutralidad en sentido de obstruir y limitar o cerrar su comercio con los Estados beligerantes. La República Argentina que adopta hoy una doctrina nueva, nunca pensó que su neutralidad habría de ser afectada por el derecho de seguir vendiendo sus productos a Inglaterra. La fabricación y venta de pertrechos de guerra por los Estados neutrales a los beligerantes, se realizaron asimismo en grande escala, habiendo participado de este comercio todos los países que estuvieron en condiciones de hacerlo, sin que ello hubiera comprometido su neutralidad conforme al derecho internacional”.

“Recientemente, con motivo del conflicto entre el Japón y La China, se propuso bajo los auspicios de la Liga de las Naciones, aplicar a los beligerantes el embargo de armas. Esta iniciativa, aceptada desde luego por Inglaterra, con salvedad de los elementos bélicos que hubieran sido contratados con anterioridad, fué finalmente abandonada, quedando todos los países en libertad de acción para seguir comerciando con materiales bélicos o productos de cualquiera otra índole”.

---

El Gobierno Argentino en nota de Septiembre 16 contestó a fondo, en una comunicación llena de doctrina, que puso punto final a la cuestión. Esa nota dice así:

“El Tratado de 1868 rige, sin duda alguna, las relaciones de buena vecindad entre países reunidos por la tradición y por la continuidad geográfica, como son la República Argentina y Bo-

“livia. A ello obedecen todas y cada una de las cláusulas, entre las cuales están las que ésta Cancillería consideró oportuno recordar en su nota de 7 de Junio, relativas a los lugares por los cuales habría de hacerse el intercambio. Los referidos artículos 11 y 15 de aquel Tratado han sido transcriptos en la parte pertinente de dicha nota; y V. E. como era de esperarlo, no ha formulado observación alguna de los términos explícitos de esas cláusulas contractuales ni al significado que ellas tienen en los momentos actuales respecto de los puntos de la frontera por donde puede realizarse el tráfico terrestre”.

“La nota de V. E. N° 72 expresa que “el derecho reconocido a Bolivia en el Tratado de 1868 para usar libremente las vías argentinas con toda clase de productos, sean ellos de procedencia argentina o extranjera, no está limitado al estado de paz sino que puede ser ejercido en todo tiempo, durante la paz como en la guerra”.

“V. E. alude, sin duda, al artículo 11 del Tratado, que establece que “las dos Partes contratantes declaran y reconocen el libre tránsito del comercio nacional y extranjero que se cultiva y se pueda cultivar por los puertos marítimos y fluviales de una y otra República, por las vías terrestres y por las férrreas que se lleguen a establecer”, etc. “El sentido de esta cláusula está perfectamente explicado, como es natural, por el preámbulo de ese Tratado, que se llama de Amistad, Comercio y Navegación, el cual declara expresamente lo siguiente: “El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República de Bolivia, deseando afianzar y estrechar las relaciones que existen entre ambos países, ligados por comunidad de origen y contigüidad de su territorio fijándolos en estipulaciones explicativas, que contengan la base de su progreso y desarrollo comercial” etcétera.

“Respecto del caso — como ahora, por desgracia ocurre, — en que una de las partes se viera envuelta en una guerra, el Tratado de 1868, sólo contiene las estipulaciones consignadas en el artículo 14, a partir del cuarto párrafo. Ellas se refieren taxativamente al caso de que una de las partes contratantes estuviese en guerra con una tercera potencia y establecen, para esa eventualidad, las normas aplicables a tal situación. La

“ simple lectura de las referidas disposiciones convence, sin lugar a duda, que ellas se limitan a reglamentar la actitud que debe asumir cada una de las partes contratantes, cuando se halle en estado de beligerancia con un tercer Estado, con respecto a los ciudadanos, buques, mercaderías o efectos de la otra parte contratante. La única excepción está en el penúltimo párrafo del mencionado artículo 14, el cual determina que ninguna de las partes contratantes permitirá que permanezcan o se vendan en sus puertos las presas marítimas hechas a la otra por algún Estado con quien estuviese en guerra”.

“El Tratado de 1868 no se ocupa, pues, de la situación de neutralidad, no obstante que ésta, por fuerza de los hechos, como ha ocurrido ahora, habría de plantearse ineludiblemente, para el otro signatario, a consecuencia del estado de guerra en que llegara a encontrarse uno de ellos. Pero de aquella circunstancia accidental — ya que los tratados no tienen un carácter formal e invariable — no se desprende — ciertamente, que las estipulaciones de 1868 hayan significado reglar por implicancia y aún más por vía meramente accidental y negativa, esas relaciones de neutralidad. Estas, del mismo modo que cualquiera otra relación jurídica emergente del contacto regular y ordinario entre los dos pueblos y los respectivos Gobiernos, están regidas por los demás tratados que complementan o que modifican el de 1868, así como por las reglas de la costumbre, por la doctrina de los jurisconsultos; en una palabra, por el derecho internacional generalmente reconocido, que rige las relaciones entre los Estados civilizados. El ilustrado Gobierno de Bolivia concuerda con esta Cancillería sobre este particular, pues la nota N° 72 no sólo invoca el Tratado de 1868, sino también la V Convención de La Haya, de 1907, y en forma genérica las reglas del derecho internacional”.

“Considero innecesario insistir sobre este punto, que parece indiscutible. Pero V. E. permitirá a esta Cancillería referir solamente algunas opiniones corroborantes, que han sido expuestas en los últimos tiempos por la doctrina más autorizada, así de los tratadistas como del más alto tribunal internacional. Salvioli, estudiando la jurisprudencia de la Corte Permanente de Justicia Internacional, dice, con referencia al caso del Wimble-

“ don, que las reglas generales del derecho internacional no pueden ser anuladas por un Tratado concluído entre dos o varios Estados, aún cuando tuviere un carácter general. (Recueil de Cours de La Haye, XII, 103). Verdross va aún más lejos, pues expresa que una Convención carece de valor si su contenido se encuentra en contradicción con una regla del derecho de gentes, que ligue a los contratantes. (Cours XXX, 430). Y Strupp dice, por su parte, que un tratado posterior puede derogar una costumbre anterior, así como una costumbre aparecida entre los Estados puede modificar o abrogar un Tratado. (Cours XXXIII, 473-474) ”.

“ Pero en el caso actual no se trata, ciertamente, señor Ministro, de modificar ni de abrogar las estipulaciones de un Tratado sino cumplir las reglas del derecho internacional. Después de la concertación del Tratado de 1868, que desde hace largos años regla las buenas relaciones de amistad entre los dos países vecinos, la evolución internacional, intensificada y acelerada especialmente en las últimas décadas ha dado forma cada vez más concreta al concepto de neutralidad. Vago e impreciso en 1868, se lo ha venido concretando, desde la guerra franco-prusiana de 1780, con motivo de los conflictos armados ocurridos con posterioridad y se lo ha corporizado en forma articulada en la segunda Conferencia de La Haya, de 1907, que es la expresión de las leyes y usos de la guerra admitidos por los Estados civilizados. Tal es el derecho internacional que rige hoy la materia con criterio positivo y orgánico, y sus disposiciones complementan las reglas ausentes, los principios oscuros o incompletos de cualquier otro tratado anterior. Las disposiciones del Tratado de 1868 deben ser aplicadas, sin duda, con sujeción a los preceptos del derecho internacional, que son obligatorios así para Bolivia como para la República Argentina, en razón de que ambas forman parte de la comunidad internacional ”.

“ Este Gobierno, cuidadoso de los deberes y de los derechos inherentes a su situación de neutral en la contienda armada existente entre Bolivia y Paraguay, que rigen por igual hacia uno y otro beligerante, no necesita decir que está dispuesto a mantener la equidistancia, la imparcialidad de que V.

“ E. hace justamente mérito, y espera lograrlo no obstante las  
 “ dificultades prácticas o de hecho que origina la situación geo-  
 “ gráfica y las peculiaridades que presentan las fronteras co-  
 “ munes. Sus deberes y derechos como neutral se verían com-  
 “ prometidos si se permitiera que desde su territorio se realizara  
 “ directamente el aprovisionamiento de uno de los ejércitos be-  
 “ ligerantes. El libre tránsito estipulado en el Tratado de 1868  
 “ rige indudablemente en tiempo de paz; puede continuar en  
 “ tiempo de guerra en cuanto no afecte los deberes precitados,  
 “ pues entonces entran en juego los deberes y derechos correla-  
 “ tivos hacia un tercer Estado, que es el otro beligerante. En el  
 “ caso **Wimbledon**, de que hice mención anteriormente, los jue-  
 “ ces Anzilotti y Huber opinaron que las convenciones interna-  
 “ cionales, y en particular las que se refieren al comercio, son  
 “ concluidas en regla general, teniendo en vista la situación  
 “ normal de paz; y el juez Schuking, por su parte, hizo notar  
 “ que el tránsito es una servidumbre, y como tal debe ser inter-  
 “ pretado restrictivamente. Este es un principio inconcuso, como  
 “ también el de que toda obligación internacional debe ser in-  
 “ terpretada en el sentido más favorable al obligado. “Esto ha  
 “ sido admitido muchas veces por la Corte, de la manera más  
 “ neta”. (Salvioli, Cours, tomo XII, pág. 79).”

“ Esta Cancillería ha tenido ya oportunidad de dejar estable-  
 “ cido, en la nota de fecha 7 de Junio dirigida a V. E., que los  
 “ únicos puertos habilitados, de acuerdo con el referido Trata-  
 “ do de 1868, para el tránsito con Bolivia son los de la Quiaca  
 “ y Aguaray, no habiendo sido nunca Puerto Irigoyen puerto  
 “ abierto a ese fin, a estar a las estipulaciones de dicho Tratado.  
 “ Es innegable, como ya he tenido ocasión de expresarlo, que en  
 “ la extensa zona situada al Norte de Puerto Irigoyen no existe  
 “ virtualmente población civil; la que se halla hacia el occiden-  
 “ te en proporción reducida, puede ser aprovisionada desde Cai-  
 “ za y Villa Montes. El tráfico por Puerto Irigoyen, si hubiera  
 “ de realizárselo en la situación actual, se destinaría exclusiva-  
 “ mente a alimentar la guerra en beneficio de uno u otro de los  
 “ beligerantes, según las alteraciones que se produjeran en el  
 “ frente de las operaciones, y el Gobierno Argentino se compli-  
 “ caría así en un acto irregular, en desmedro de sus deberes co-

“mo Estado neutral. V. E. admitirá sin duda que al proceder en esta forma el Gobierno argentino solo tiene en vista los altos deberes que le impone su condición de neutral y hace abstracción de todo interés particularista, ya que el libre tránsito por puerto Irigoyen de mercaderías destinadas a alimentar tropas numerosas vendría indudablemente a beneficiar la economía de la región argentina próxima a ese lugar”.

“Además de las consideraciones precedentemente expuestas, existe en el presente caso un hecho de singular importancia que corresponde señalar. Los aprovisionamientos por Puerto Irigoyen, en caso de admitírseles, se efectuarían utilizando las líneas férreas de propiedad del Estado argentino. Stein, citado por Calvo (El Derecho Internacional Teórico y Práctico, Tomo IV, pág. 519) declara que el material ferroviario neutral se encuentra comprometido, si se lo coloca, sin que exista coerción, a disposición de uno de los beligerantes. La situación de neutralidad en que se encuentra el Gobierno argentino ante el presente conflicto no podría conciliarse con la autorización acordada, prácticamente, a uno de los beligerantes para utilizar los ferrocarriles de su propiedad con el objeto de transportar aprovisionamientos destinados exclusivamente a sus fuerzas militares”.

“La práctica de las últimas guerras confirma este principio. En efecto: dentro del concepto de aprovisionamiento se comprenden los víveres, los pertrechos y las municiones de guerra, u otras cosas que puedan ser útiles a un ejército o una flota. Desde el siglo XVIII la práctica internacional ha venido considerando como contrabando de guerra los víveres destinados a los ejércitos beligerantes. Así ocurrió en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos, en que los norteamericanos confiscaban los buques que conducían víveres a Inglaterra. En la guerra de 1870, Alemania sostuvo por extensión que era lícito prohibir la entrada de víveres en un país o en una plaza sitiada; y es de notar que el bloqueo marítimo de un puerto o de una costa, al prohibir el comercio con el litoral bloqueado, prohíbe implícitamente la entrada de víveres. Durante la guerra anglo-boer, Gran Bretaña hizo pasar tropas y aprovisionamientos a través de las colonias portuguesas, y

“este hecho, que guarda analogía evidente con las circunstancias actuales, fué considerado una violación de la neutralidad. Con referencia la guerra ruso-japonesa, Nagao Ariga hace notar que la ocupación del ferrocarril de Sin-Min-Tin a Keupan-tse, por los rusos, con el objeto de transportar tropas y provisiones constituyó también un acto ilícito, como así mismo el hecho de haberse practicado el paso de armas, caballos y otros aprovisionamientos por el territorio de Mongolia”.

“La Segunda Comisión de la Conferencia de La Haya, de 1907, que redactó las convenciones sobre neutralidad propuso establecer la prohibición de atravesar un territorio neutral por convoyes de armas y aprovisionamientos (Art. 2°.); y si bien el Art. 7° de la Convención sobre neutralidad en la guerra terrestre declara que la potencia neutral no está obligada a impedir el transporte de aprovisionamiento por cuenta de un beligerante, debe entenderse, a estar a las aclaraciones del propio relator Coronel Borel, que este artículo se refiere a los suministros que hagan particulares, y no a los convoyes oficiales, pues éstos están regidos por el artículo 2°. (Actas de la Conferencia de la Paz, tomo 1°, pág. 138-141 y 142). La Declaración Naval de Londres, de 1909, consideró a su vez contrabando de guerra a los víveres, cuando están destinados a un ejército o a una flota (Art. 24, inc. 1° y demás disposiciones concordantes de esa Declaración)”.

“En la guerra de 1914 se suscitó una discusión entre Holanda y Alemania por un lado, y Holanda y Gran Bretaña por otro, a consecuencia del transporte, por territorio holandés, de arena, cascajo, carbón y otros minerales con destino a Alemania. En cierto momento de la discusión se enunció claramente el concepto de que, al ser los víveres un artículo considerado contrabando de guerra, estaban incluidos los aprovisionamientos a que se refiere la Convención de La Haya (Revue Générale de Droit International Public, año 1916, documentos, págs. 36, 38, 39, 42, 62, 63 y 68 del año 1917, documentos, pág. 236; y especialmente año 1919, Crónica de los Sucesos Internacionales pág. 242)”.

“Si bien, en virtud del art. 7 de la V Convención de La Haya, una potencia neutral no está obligada a impedir la exporta-

“ción o el tránsito, por cuenta de cualquiera de los beligerantes, de armas, municiones y, en general de cuanto pueda ser útil a un ejército o a una flota, no es menos cierto que puede y debe hacerlo en caso de que ese abastecimiento se realice en tal escala que llegue a convertirse en verdadero auxilio de guerra, no sólo para impedir que su territorio sea convertido en centro de expediciones, lo cual lo colocaría en contradicción con una política de neutralidad, sino cuando, como en el presente caso, el aprovisionamiento hubiera de hacerse por sus propias vías férreas y en beneficio exclusivo de uno de los beligerantes”.

“Tal es el derecho vigente en la materia. Es de desear, sin duda, que en un período no lejano la comunidad internacional reconozca que los víveres no constituyen contrabando de guerra. Pero mientras esa aspiración no se convierta en un precepto del derecho internacional, mientras no cuente con la aceptación de la generalidad de los Estados, no puede ser adoptada como regla. En el caso presente, no habiéndose admitido el principio por ambos beligerantes, basta recordar que siempre tendría derecho uno de ellos a reclamar ante el Gobierno argentino por el transporte de víveres que al través de nuestras fronteras se hiciera con destino a los ejércitos del otro país beligerante”.

“En la nota N° 90 V. E. denuncia la salida de este puerto, con destino a Concepción (Paraguay) de 150 toneladas de trigo. Sabe V. E. que el transporte de esta especie está autorizado y se realiza con destino a Bolivia, por la vía ferroviaria de La Quiaca, dado que el destino hacia el altiplano no induce a presumir su consumo por los ejércitos en operaciones, a diferencia de los transportes que antes del decreto de 13 de Mayo se realizaba irregularmente por Puerto Irigoyen. Por otra parte los ríos Paraná y Paraguay son ríos internacionales, abiertos a la libre navegación, y el Gobierno argentino no podría ejercer sobre ellos otro control que el que actualmente practica. El transporte de aprovisionamientos por esos ríos, del mismo modo que el que se hace por el ferrocarril que pasa por La Quiaca, coloca en pié de igualdad a ambos beligerantes en cuanto atañe a las obligaciones de neutralidad de la República Argentina. En el deseo de mantener la

“ más absoluta equidistancia con ambos contendientes, el Gobierno argentino ha equiparado, en cuanto a esa materia, la línea ferroviaria de La Quiaca con la situación de los ríos internacionales”.

“V. E. asegura, finalmente, en su nota 92, que el cupo mensual asignado a Aguaray, de acuerdo con los promedios de importaciones a Bolivia durante el año anterior al estado de guerra, es excesivamente reducido para las necesidades de la zona que sirve dicha aduana y agrega que comerciante nuevos solicitan permisos para cantidades enormes, con el objeto de obtener una participación ventajosa. La observación de V. E. no significa, indudablemente, que el criterio determinante para la regulación del tráfico por Aguaray haya de ser suministrado por el resguardo de los intereses privados de las casas de comercio de la zona; V. E. comprenderá que el Gobierno argentino está obligado a ajustar su conducta al fin primordial de mantener una estricta imparcialidad con relación a las fuerzas beligerantes, sin que ello, por supuesto, afecte la situación de las poblaciones civiles ubicadas en la región adyacente. El sistema de los cupos mensuales es el índice irrecusable de las necesidades de las poblaciones civiles, pues se basa en los datos estadísticos del intercambio operado por la Aduana de Aguaray en la época inmediatamente anterior al actual estado de guerra.”

“Saludo a V. E. con mi más distinguida consideración.

(Fdo.) **Carlos Saavedra Lamas**

**Tránsito de elementos para una empresa requisada por uno de los beligerantes.** — Desde La Paz, el Ministro argentino, doctor Valenzuela, hizo saber con fecha 4 de Junio que la Cancillería de Bolivia le había encomendado la gestión del permiso de tránsito de aceite y gasolina destinado al Lloyd Aéreo Boliviano, informándole que se trataba de una empresa particular que necesitaba con urgencia esos productos para el servicio de transportes comerciales.

El Ministro de Bolivia en Buenos Aires, doctor Gutiérrez,

por nota del 5 de ese mismo mes solicitó igual autorización pidiendo se concediera vía libre para la internación de los referidos productos.

La Cancillería, por nota del 19 de Junio hizo saber en respuesta que:

“Según sus informaciones, la empresa particular del Lloyd Aéreo Boliviano estaba al servicio del ejército en el conflicto del Chaco, habiendo sido requisado por el Gobierno de ese país alguno de sus aviones, estando toda la empresa al servicio del Gobierno. La nafta y aceite que se deseaba hacer llegar a esa empresa sería así contrabando de guerra en razón de su destino. Esta circunstancia impedía que el Gobierno argentino accediera a la solicitud que se dejaba formulada en las notas de referencia”.

El Gobierno Argentino aplicó el concepto de que se trataba de elementos de transporte oficializados.

---

**Tránsito y exportación a Bolivia de elementos sanitarios y de la Cruz Roja.** — El 30 de mayo de 1933, el Ministro de Bolivia en Buenos Aires, por nota N°. 53, hizo saber a la Cancillería Argentina que el Director de Sanidad Militar en campaña informaba que las autoridades argentinas de Pocitos secuestraron dos cajones de drogas conteniendo quinina destinada a la Cruz Roja de Bolivia, haciendo saber igualmente que las autoridades aduaneras de Yacuiba anunciaban que las autoridades aduaneras argentinas impedían toda clase de importación a Bolivia.

Solicitaba en esa nota se tomaran las medidas del caso para normalizar esa situación, estimando finalmente se le hiciera saber si los artículos sanitarios habrían de incluirse en el cierre de fronteras.

De inmediato, el Dr. Saavedra Lamas dirigió al Ministro de Hacienda una nota, con la misma fecha, en la que expresó: “Los elementos de esa índole, por razones de humanidad, no pueden ser detenidos y ruego a V. E. disponer se telegrafe a la frontera en el sentido de que no se pongan dificultades a esa clase de cargas, debidamente comprobadas, como ya se estableció en las “Directivas” transmitidas a ese departamento con nota de 22 del corriente”.

Con fecha 11 de Julio de 1933, la señora Presidenta del Centro de la Cruz Roja Boliviana dirigió una nota a la Cancillería, rogando se impartieran las órdenes necesarias a las autoridades aduaneras de Pocitos, a fin de que se evitara obstaculizar el tránsito por territorio argentino de artículos que se enviaban a Bolivia, los que serían llevados por las Superiora Provincial de las Siervas de María, Sor Fermina Villanueva.

Ese mismo día se dirigió nota por el Dr. Saavedra Lamas al Ministro de Hacienda pidiendo que en razón de tratarse de elementos destinados a un hospital de la Cruz Roja de Bolivia, no se dificultara el tránsito de los artículos que conduciría la Superiora Provincial de las Siervas de María; resolviendo ese Departamento de conformidad al pedido, según comunicación de fecha 14 de Julio.

Con posterioridad, el 17 de Julio, la misma señora Presidenta del Centro Cruz Roja Boliviana dirigió una nueva nota haciendo saber que esa Sociedad había resuelto enviar periódicamente a los hospitales del frente, prendas de abrigo, ropas de cama y útiles indispensables, que necesitaban internar a Bolivia por vía Aguaray y a efectos de no sufrir inconvenientes en las Aduanas solicitaban la respectiva autorización.

De inmediato se hizo conocer esa solicitud al Departamento de Hacienda y previo los trámites del caso, ese Ministerio por nota del 11 de Agosto, hizo saber que había dispuesto de conformidad la libre exportación por la Aduana de Aguaray y que así lo había comunicado a sus efectos a la Dirección General de Aduanas.

**Tránsito de prisioneros bolivianos y paraguayos por territorio argentino.** — Con anterioridad a la declaración de la neutralidad por la República Argentina en el conflicto del Chaco, el 8 de Abril de 1933 el Ministro Argentino en Asunción, contraalmirante Beascochea, hizo saber a la Cancillería por telegrama que habiéndose concertado el canje de prisioneros entre los Gobiernos de Bolivia y Paraguay, el Gobierno de este último país solicitaba permiso para hacer la entrega de los prisioneros bolivianos en Formosa y recibir los paraguayos en Embarcación, transportándolos a Formosa.

El Gobierno Argentino acordó el permiso solicitado. El Ministerio de Guerra pasó al de Relaciones Exteriores un memorandum con los siguientes puntos:

“1. — Es de advertir que, tratándose de beligerantes que son limítrofes, el canje de estos mutilados puede efectuarse directamente sin utilizar rutas neutrales, pero a fin de abreviar penurias puede aceptarse y, en consecuencia, permitir dicho tránsito por territorio argentino, vía Formosa-Embarcación, Perico-Jujuy-La Quiaca, bajo la seguridad y contralor de las autoridades militares argentinas. Cabe establecer por su realidad el mutilado puede no ser enfermo ni herido, pero en atención a razones de orden humanitario, se estima que pueden ser considerados como tales, salvo que el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, en conocimiento de dificultades de otro orden, crea oportuno excluirlos”.

“2. — Dicho tránsito debe ajustarse a los siguientes puntos de vista:

- “a) Conocimiento anticipado del número a transportar, día de llegada, estado sanitario del contingente y su clasificación en transportables sentados o acostados, a efecto de poder tomar oportunamente las medidas correspondientes. Asimismo si vienen o no acompañados de personal y material sanitario”.
- “b) Recepción y fiscalización de la entrada del contingente por autoridades militares argentinas y médicas de idéntica nacionalidad, las que adoptarán las medidas correspondientes sobre armas u otros elementos bélicos que sean dichos prisioneros e inspección médica pertinente”.
- “c) Tránsito por las líneas arriba indicadas bajo la custodia de las fuerzas militares argentinas, las que no permitirán que durante el trayecto hagan abandono del convoy, o de las proximidades de los lugares de transbordo o comida, como tampoco carga material de guerra, etc.”.
- “d) Asistencia médica, alimentación y otras provisiones del contingente de mutilados durante su tránsito, a cargo de las autoridades argentinas, sin que ello implique que no se permita la cooperación del personal sanitario boliviano”.

- “ e) Entrega en La Quiaca, mediante la fiscalización de su salida por autoridades militares argentinas”.
- “ f) Puede permitirse la presencia durante la recepción tránsito y entrega, de un delegado, a designar por el gobierno no boliviano”.

“ 3. — Todos los gastos de transporte, alimentación, comunicaciones, viáticos para las fuerzas de vigilancia o autoridades comisionadas fuera de su asiento, etc., deben correr por cuenta del gobierno de Bolivia”.

Previos los trámites del caso se llevó a efecto en su oportunidad el canje de prisioneros. Con ese motivo los Gobiernos de Paraguay y de Bolivia, con fecha Julio 28 y Agosto 5 hicieron presente al de la República Argentina su reconocimiento por las facilidades que las autoridades de esta habían otorgado para el canje.

A raíz de nuevas gestiones de canje de prisioneros, el Ministro de Guerra Argentino, por intermedio del de Relaciones Exteriores, fijó las directivas a que se debía sujetar aquel:

## MEMORANDUM

### Tránsito de prisioneros por territorio argentino

“ Como ha vuelto a repetirse el caso de la entrega de prisioneros mutilados por parte de los Gobiernos de Paraguay y Bolivia, cuyo tránsito por territorio argentino fué autorizado por el Gobierno de la República por razones de orden humanitario, no obstante que por tratarse de beligerantes limítrofes, el canje puede efectuarse directamente sin utilizar rutas neutrales; y como, en uno y otro caso, esta Cancillería no ha sido informada con la antelación necesaria, acerca del día preciso de la llegada de los contingentes de prisioneros al territorio de la República; como así también en lo que concierne al estado sanitario de los mismos, habiendo sido dado comprobar recién en territorio argentino, la presencia en uno de esos contingentes de individuos atacados de enfermedades infecto-contagiosas, al-

“gunos de ellos en estado grave; siendo evidente que estas circunstancias han creado y crean serios inconvenientes y responsabilidades a las autoridades militares argentinas encargadas de la seguridad y contralor en la recepción, tránsito y entrega de los prisioneros, y siendo que esa situación debe considerarse con arreglo a las leyes de orden público de la Nación y a los deberes emergentes de su neutralidad, el Gobierno argentino ha estimado conveniente establecer las normas y condiciones a que debe ajustarse el tránsito por territorio de la República de los prisioneros que ambas partes combatientes deseen reintegrar a sus países respectivos”.

“1°. Es indispensable establecer concretamente el carácter de los expatriados (heridos, enfermos, mutilados o simplemente prisioneros de guerra), a fin de poder concretar las condiciones con que se realizará el tránsito”.

“2°. Es de advertir que, tratándose de beligerantes que son limítrofes, el canje de estos prisioneros pueden efectuarse directamente sin utilizar rutas neutrales; pero en atención de orden humanitario y a fin de abreviar penurias, puede permitirse dicho tránsito por territorio argentino vía La Quiaca-Jujuy-Perico-Embarcación-Formosa, o viceversa, bajo la seguridad y contralor de las autoridades militares argentinas”.

“3°. En general, dicho tránsito debe ajustarse a los siguientes puntos de vista:”

- “a) Conocimiento previo del estado sanitario del contingente; en caso de haber heridos, enfermos o mutilados, su clasificación en transportables sentados o acostados, a fin de poder tomar oportunamente las medidas correspondientes. Asimismo se vienen o no acompañados del personal y material sanitario”.
- “b) Recepción y fiscalización de la entrega del contingente por autoridades militares y médicas argentinas, las que deberán adoptar las medidas que correspondan sobre armas u otros elementos bélicos que posean dichos prisioneros, e inspección médica pertinente”.
- “c) Tránsito por las líneas arriba indicadas bajo la custodia de fuerzas militares argentinas, las que no permitirán que durante el trayecto hagan abandono del convoy, o

- “ de las aproximidades de los lugares de transbordo o comida, como tampoco cargar material de guerra, etc.”
- “ d) Asistencia médica — si fuere necesario — alimentación y otras provisiones del contingente durante su tránsito, a cargo de las autoridades argentinas, sin que ello implique que no se permita la incorporación del personal sanitario paraguayo o boliviano, según el caso”.
- “ e) Entrega en los puntos terminales indicados, mediante la fiscalización de su salida por autoridades militares argentinas.
- “ f) Puede permitirse la presencia durante la recepción tránsito y entrega, de un delegado paraguayo o boliviano según el caso”.

“4°. Durante la permanencia en los lugares terminales o de llegada, a la espera de combinación de viaje, el contingente queda bajo el estricto contralor del jefe de la escolta militar autorizado para evitar o contrarrestar todo acto que juzgue pueda considerarse como lesivo para el gobierno o pueblo de los países combatientes”.

“5°. Todos los gastos de transporte, alimentación, comunicaciones, viáticos para las fuerzas de vigilancia o autoridades comisionadas fuera de su asiento, etc., correrán por cuenta del gobierno del país a que pertenezca el contingente de repatriados”.

“6°. Sería de desear la formación de contingentes en base de un regular número de prisioneros; el tránsito de grupos dislocados y pequeños requiere una movilidad constante de los elementos sanitarios y de escolta y ocasionaría a los gobiernos interesados en el repatrio gastos mucho mayores”.

(Profesor titular de Derecho Internacional Público en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires)