

# Informe Mensual de la ALALC

## Importantes reuniones en perspectiva

Completando la información que dimos en el pasado mes de mayo, debemos señalar que el Quinto Período de Sesiones Extraordinarias de la Conferencia de las Partes Contratantes, el que en realidad constituirá una nueva reunión del Consejo de Ministros de la ALALC, tendrá lugar en Asunción del 7 al 12 de agosto próximo. En esta oportunidad habrán de examinarse los mandatos que los Presidentes, reunidos en Punta del Este a mediados de abril último, dieron específicamente al Consejo de Ministros. Asimismo habrán de resolverse los varios asuntos que derivan de la anterior junta del propio Consejo de Ministros, la que se efectuó en diciembre de 1966.

Más inmediato es el Cuarto Período de Sesiones Extraordinarias, que se celebrará en Montevideo desde el 12 del presente mes de junio al próximo 10 de julio. El temario ya aprobado por el Comité Ejecutivo Permanente para esta Conferencia de las Partes Contratantes comprende, además de los puntos de rutina, los siguientes:

- a) Continuación y concreción de las negociaciones de Venezuela con las demás Partes Contratantes.
- b) Examen y adopción de providencias con respecto al cumplimiento de la Resolución 181 (VI) sobre restitución de márgenes de preferencia.
- c) Consideración del proyecto de lista común de las Partes Contratantes, previsto en la Resolución 162 (VI) de la Conferencia.

- d) Elección de Secretario Ejecutivo.

Casi simultáneamente, del 20 al 30 del presente mes de junio, se efectuará en Montevideo la tercera reunión de la Comisión Asesora de Desarrollo Industrial. La importancia que revisten las deliberaciones de esta Comisión explica que haya venido postergándose su junta desde octubre de 1966. Varios países miembros solicitaron aplazamientos con el fin de poder estudiar más a fondo los temas. Ellos son:

- a) Coordinación de las tareas de la ALALC en el sector industrial con el programa de trabajo del Fondo de Preinversión para la Integración de América Latina (BID).
- b) Identificación de industrias no instaladas en los territorios de las Partes Contratantes. Examen de las informaciones disponibles: examen de los trabajos del grupo de estudio sobre siderurgia; examen de los trabajos del grupo de estudio sobre industrias químicas derivadas del petróleo; examen de los trabajos del grupo de estudio sobre papel y celulosa; examen del informe del grupo de estudio sobre industrias químicas representativas del sector en la región no comprendidas en los grupos de estudio ya constituidos.
- c) Metodología y plan de trabajos del grupo: posibilidades de crear nuevos grupos de estudio con el fin de intensificar los trabajos de integración sectorial, tomando en cuenta las prioridades previstas en la Resolución 100 (IV), numeral 5 del artículo quinto; examen de las informaciones acerca de la clasificación de las actividades industriales de la Zona para facilitar

la aplicación de lo establecido en los artículos 4º y 5º de la Resolución 100 (IV).

- d) Consideración del informe de la secretaría acerca del estado de los trabajos que realiza el grupo FAO, CEPAL, BID, en relación con la demanda y consumo de fertilizantes y el grupo CEPAL, ILPES, BID, sobre integración industrial de fertilizantes en América Latina.
- e) Examen comparativo de la metodología de los planes de desarrollo industrial de las Partes Contratantes.
- f) Complementación de las políticas nacionales de desarrollo económico de las Partes Contratantes con miras a adecuarlas a los objetivos de la integración.

Es de destacar, por último, que guardando cierta relación con los trabajos de la CADI, está prevista del 28 de agosto al 1 de septiembre la primera reunión de jefes o directores de organismos de planificación. El temario provisional adoptado por el Comité Ejecutivo Permanente es el siguiente:

1. Confrontación de las políticas nacionales de desarrollo.
2. Examen comparativo de las metodologías y técnicas empleadas en la formulación de los planes y su ejecución con vistas a una futura coordinación.
3. Comparación de las metas y proyecciones de dichos planes.
4. Consideración de los objetivos de la integración regional en los planes nacionales de desarrollo.
5. Orientaciones para una efectiva coordinación de las políticas nacionales de desarrollo.
6. Importancia de las obras de infraestructura de alcance multinacional en el proceso de integración de la región y su vinculación con la utilización del Fondo Regional de Preinversión del BID.

### Trabajos sobre el arancel común externo

El 12 de mayo último terminó en Montevideo la primera reunión del Grupo de Estudio sobre Arancel Externo Común (AEC), que había comenzado el 24 de abril. El Grupo fue constituido en acatamiento de una recomendación de la Comisión Asesora de Política Comercial.

El informe final de esta reunión del Grupo de Estudio señala que, al igual que el Secretario Ejecutivo Interino, los expertos de Brasil, Chile, México y Perú expusieron sus puntos de vista sobre la elaboración de un arancel externo común. En el curso del debate destacaron varios problemas generales que requieren ser analizados por los propios expertos en los correspondientes organismos técnicos de los países asociados, con el fin de discutirlos nuevamente en grupo en una junta posterior.

Como resultado de esta reunión inicial, el Grupo de Estudio adoptó una serie de sugerencias sobre normas para la elaboración del AEC (incluidas definiciones sobre los objeti-

vos y las características principales del AEC, así como de la metodología que habrá de seguirse para fijar los gravámenes del mismo).

El Grupo resolvió reunirse de nuevo el 10 de julio para discutir el siguiente temario:

1. Definición del concepto de gravamen común aplicable a cada producto (gravamen único, franja o rango de gravámenes, gravamen mínimo u otra modalidad).
2. Examen para determinar la metodología a seguir en el cálculo de los gravámenes para el proyecto de AEC. Análisis de la conveniencia de seguir una metodología especial para el cálculo de los gravámenes aplicables a los productos agropecuarios.
3. Análisis del problema relativo a la conciliación de la protección nacional y la protección regional.
4. Estudio de los criterios que deberán guiar la elaboración de los mecanismos complementarios del AEC para atender los aspectos concernientes a los problemas originados por los diferentes grados de desarrollo económico de los países de la región.
5. Opinión sobre otras normas y criterios sugeridos por el grupo en su primera reunión.
6. Análisis de los trabajos que se realizan por parte de las Comisiones Asesoras, grupos de estudio, etc., de la Asociación, en relación con las tareas concernientes a la elaboración del proyecto de AEC.
7. Otros temas.

Sobre este importante aspecto de la actividad de la ALALC la Secretaría ha elaborado un documento en el que reúne todos los antecedentes que existen en la Asociación a partir de la Resolución 75 (III) hasta los párrafos pertinentes de la Declaración de los Presidentes de América y el Informe de la propia Secretaría sobre los resultados de los Grupos de Estudio de la Industria Siderúrgica y de la Industria Química derivada del Petróleo.

### Fue menor el crecimiento del comercio intrazonal en 1966

A juzgar por las estadísticas completas del comercio intrazonal de Argentina, Brasil y Ecuador, difundidas por el CEP a mediados de mayo último, el aumento del comercio intrazonal el año pasado resultó inferior a la tasa de 17% calculada anteriormente (ver cuadro 3, en el "Informe Mensual de la ALALC", *Comercio Exterior* de mayo de 1967, p. 348). Efectivamente, en 1966 el total de los intercambios de Argentina dentro de la Zona sólo sumó 469 millones de dólares, en lugar de los 485 millones que resultaban de la proyección hecha con base en el período enero-septiembre; el total del intercambio de Brasil fue de 348.6 millones, en lugar de los 375 millones calculados y el total del Ecuador no pasó de 20.9 millones en vez de los 22 millones estimados. He aquí los cuadros correspondientes a los tres países mencionados.

CUADRO 1

Argentina: Comercio intrazonal 1965-1966  
(Miles de dólares)

<i>Países</i>	<i>Exp. (FOB)</i>	<i>Imp. (CIF)</i>	<i>Saldo</i>	<i>Total del comercio</i>	
<i>Enero-diciembre de 1966</i>					
Brasil	98 908	132 097	— 33 189	231 005	8.50
Colombia	10 504	10 167	337	20 671	0.76
Chile	58 127	31 554	26 573	89 681	3.30
Ecuador	456	2 893	— 2 437	3 349	0.12
México	8 558	11 993	— 3 435	20 551	0.75
Paraguay	11 462	18 044	— 6 582	29 506	1.09
Perú	43 267	14 820	28 447	58 087	2.14
Uruguay	11 417	5 106	6 311	16 523	0.61
ALALC	242 699	226 674	16 025	469 373	17.27
Resto del mundo	1 350 543	897 632	452 911	2 248 175	82.73
<i>Total general</i>	<i>1 593 242</i>	<i>1 124 306</i>	<i>468 936</i>	<i>2 717 548</i>	<i>100.00</i>
<i>Enero-diciembre de 1965</i>					
Brasil	107 100	162 600	— 55 400	269 700	10.02
Colombia	7 100	6 400	700	13 500	0.50
Chile	53 400	29 100	24 300	82 500	3.07
Ecuador	600	2 400	— 1 800	3 000	0.11
México	6 700	7 200	— 500	13 900	0.52
Paraguay	10 600	19 500	— 8 900	30 100	1.12
Perú	37 600	23 300	14 300	60 900	2.26
Uruguay	8 000	5 200	2 800	13 200	0.49
ALALC	231 100	255 700	— 24 600	486 800	18.09
Resto del mundo	1 261 700	942 700	319 000	2 204 400	81.91
<i>Total general</i>	<i>1 492 800</i>	<i>1 198 400</i>	<i>294 400</i>	<i>2 691 200</i>	<i>100.00</i>

NOTA: Datos provisionales. FUENTE: Dirección Nacional de Estadística y Censos, SIC.

CUADRO 2

Brasil: Comercio intrazonal 1965-1966  
(Miles de dólares)

<i>Países</i>	<i>Exp. (FOB)</i>	<i>Imp. (CIF)</i>	<i>Saldo</i>	<i>Total del comercio</i>	
<i>Enero-diciembre de 1966</i>					
Argentina	113 086	116 964	— 3 878	230 050	7.10
Colombia	6 898	857	6 041	7 755	0.24
Chile	22 639	17 429	5 210	40 068	1.24
Ecuador	293	20	273	313	0.01
México	6 162	14 803	— 8 641	20 965	0.65
Paraguay	2 545	274	2 271	2 819	0.09
Perú	9 861	7 286	2 575	17 147	0.53
Uruguay	20 028	9 410	10 618	29 438	0.91
ALALC	181 512	167 043	14 469	348 555	10.77
Resto del mundo	1 559 930	1 329 172	230 758	2 889 102	89.22
<i>Total general</i>	<i>1 741 442</i>	<i>1 496 215</i>	<i>245 227</i>	<i>3 237 657</i>	<i>100.00</i>
<i>Enero-diciembre de 1965</i>					
Argentina	140 914	131 994	8 920	272 908	10.14
Colombia	2 829	960	1 869	3 789	0.14
Chile	19 147	27 023	— 7 876	46 170	1.72
Ecuador	172	38	134	210	0.01
México	9 101	9 177	— 76	18 278	0.68
Paraguay	2 250	471	1 779	2 721	0.10
Perú	11 853	12 375	— 522	24 228	0.90
Uruguay	11 140	8 373	2 767	19 513	0.72
ALALC	197 406	190 411	6 995	387 817	14.41
Resto del mundo	1 398 073	906 012	492 061	2 304 085	85.59
<i>Total general</i>	<i>1 595 479</i>	<i>1 096 423</i>	<i>499 056</i>	<i>2 691 902</i>	<i>100.00</i>

NOTA: Datos provisionales. FUENTE: Servicio de Estadística Económica y Financiera del Ministerio de Hacienda.

CUADRO 3

Ecuador: Comercio intrazonal 1965-1966  
(Miles de dólares)

Países	Exp. (FOB)	Imp. (CIF)	Saldo	Total del comercio	
<i>Enero-diciembre de 1966</i>					
Argentina	2 929	521	2 408	3 450	1.06
Brasil	19	291	— 272	310	0.09
Colombia	4 197	4 271	— 74	8 468	2.59
Chile	3 725	1 702	2 023	5 427	1.66
México	602	879	— 277	1 481	0.45
Paraguay	36	7	29	43	0.01
Perú	941	552	389	1 493	0.46
Uruguay	78	126	— 48	204	0.06
ALALC	12 527	8 349	4 178	20 876	6.38
Resto del mundo	142 595	163 566	— 20 971	306 161	93.62
<b>Total general</b>	<b>155 122</b>	<b>171 915</b>	<b>— 16 793</b>	<b>327 037</b>	<b>100.00</b>
<i>Enero-diciembre de 1965</i>					
Argentina	2 690	531	2 159	3 221	1.15
Brasil	5	210	— 205	215	0.08
Colombia	6 311	4 441	1 870	10 752	3.82
Chile	1 462	1 538	— 76	3 000	1.06
México	165	1 427	— 1 262	1 592	0.57
Paraguay	25	4	21	29	0.01
Perú	2 048	594	1 454	2 642	0.94
Uruguay	345	131	214	476	0.17
ALALC	13 051	8 876	4 175	21 927	7.80
Resto del mundo	103 495	155 633	— 52 138	259 128	92.20
<b>Total general</b>	<b>116 546</b>	<b>164 509</b>	<b>— 47 963</b>	<b>281 055</b>	<b>100.00</b>

FUENTE: Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica y Banco Central del Ecuador (1966). Datos provisionales.

### Acuerdos parciales entre países de la ALALC

Según noticias provenientes de Caracas, los cinco países firmantes de la Declaración de Bogotá (agosto de 1966) han dado los pasos necesarios para constituir la Corporación de Fomento que mencionaba la Declaración en los siguientes términos:

La creación de una corporación de fomento encargada tanto de la promoción directa cuanto de la asistencia técnica al sector privado para la realización de los proyectos de interés común.

Representantes de los cinco países (Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela) deliberaron al respecto aprovechando la Decimasegunda Reunión de la CEPAL. Los mismos representantes discutieron asimismo acerca de la posibilidad de que sus países integren un solo mercado para la producción de automóviles y camiones. Al cabo de cuatro días de reunión, los delegados se pronunciaron a favor de tal idea y los de Colombia, Chile y Venezuela propusieron que sus gobiernos declaren libre de aranceles el intercambio, entre sus países, de piezas utilizadas en la producción de automóviles. Acordaron, por último, el establecimiento de una comisión coordinadora que se reunirá tres veces al año y que preparará programas regionales.

Por otra parte, pero también en el ramo del automóvil, al cabo de una junta celebrada en Río de Janeiro las compañías internacionales fabricantes de automóviles con sucursales en Argentina y Brasil firmaron (el 13 de mayo) un proyecto de acuerdo de complementación industrial. El acuerdo será elevado a los gobiernos de ambos países, los cuales prepararán un proyecto único destinado a la Secretaría de la ALALC para que se discuta en la reunión sectorial de fabricantes de piezas de reposición para automotores programada para el día 26 de junio en Montevideo. Fundamentalmente se trata de un convenio para promover el libre comercio intrazonal de piezas y partes. Se recuerda al respecto que un convenio similar opera ya entre Argentina y Chile.

En materia de integración fronteriza se registran nuevos avances entre Colombia y Ecuador, cuyos Presidentes instalaron a fines de marzo último el Consejo de Integración Fronteriza Ecuatoriano-colombiano. Los antecedentes del nuevo organismo son el Acta de Rumichaca (marzo de 1966) y la Declaración de Bogotá. Poco antes, en febrero del presente año, los ministros de Agricultura de los dos países suscribieron en Ipiiales (Ecuador) una declaración acerca de los trabajos comunes en materia agropecuaria que se efectuarán en la zona fronteriza.

Por otra parte, el 28 de abril último Chile se adhirió al Convenio sobre transporte internacional terrestre que habían suscrito el 19 de octubre de 1966 Argentina, Brasil y Uruguay. El Convenio establece "una regulación conjunta sobre el tráfico internacional terrestre de pasajeros y cargas suficientemente elástico como para adaptarse a las variaciones ocasionales de la demanda". El artículo 1º del Convenio dispone:

Autorizar, en los términos del presente convenio, la entrada y/o salida de los países signatarios de vehículos transportando cargas y/o pasajeros a través de los puntos habilitados, de acuerdo con las leyes y reglamentaciones existentes en cada país y con las siguientes modalidades:

- a) Tráfico bilateral a través de frontera común;
- b) Tráfico bilateral con tránsito por terceros países, y
- c) Tránsito para terceros países limítrofes.

### **Chile acepta la institucionalización del Consejo de Ministros**

El día 12 de abril, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, quien se hallaba en Punta del Este con motivo de la Reunión de Jefes de Estado del sistema interamericano, suscribió en nombre de su país el protocolo por el cual se institucionaliza el Consejo de Ministros de la ALALC.

Todos los países miembros, con excepción de Chile, habían firmado dicho documento al término de la primera reunión de dicho Consejo de Ministros, la cual se llevó a cabo en Montevideo entre los días 7 y 12 de diciembre de 1966.

### **Acuerdo de complementación sobre productos químicos**

En su sesión del día 18 de abril, el Comité Ejecutivo Permanente dio entrada a una nota conjunta de las representaciones de México, Perú y Venezuela referente a la intención de dichos países de realizar un acuerdo de complementación sobre productos de la industria química.

A partir de ese mismo día comenzaron a correr los plazos establecidos en la Resolución 99 (IV) de la Conferencia, con relación al trámite establecido para este tipo de iniciativas y a los efectos de llevar a cabo las negociaciones entre las Partes Contratantes.

## alamar

### **Aprobó en su Sexta Asamblea Extraordinaria un Proyecto de Reglamento del Convenio de Transporte por Agua**

Con la asistencia de 60 representantes pertenecientes a empresas asociadas a ALAMAR y funcionarios de distintos organismos internacionales latinoamericanos y autoridades nacionales de los países integrantes de la ALALC, así como de un observador centroamericano, se desarrolló en la ciudad de Lima, entre los días 24 al 26 de abril último, la VI Asamblea Extraordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR).

La orden del día estaba compuesta de dos únicos puntos:

1. Reglamento del Convenio de Transporte por Agua, y
2. Conferencia de Fletes —Constitución—, Reglamento.

### *Resultados*

Como resultado de las deliberaciones sostenidas, y los trabajos previos realizados a nivel de la Secretaría de ALAMAR y de grupos de armadores, se dio aprobación al Reglamento del Convenio de Transporte por Agua de la ALALC.

De acuerdo con la mecánica determinada, atento el carácter de asesora en materia de transporte marítimo, que tiene ALAMAR de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), el Reglamento aprobado será elevado en el curso del mes de mayo a las autoridades del organismo zonal, con vistas a la Reunión de la Comisión Especial del Convenio de ALALC, que comenzará sus deliberaciones a partir del día 29 de mayo.

El Reglamento aprobado instrumenta el Convenio de Transporte por Agua, firmado por los Representantes de las Partes Contratantes el 30 de septiembre de 1966, con las adhesiones posteriores de México y Ecuador, en los meses de octubre y noviembre del mismo año.

En el capítulo 1, denominado "Alcances del Convenio", se dispone que todas las cargas producto del intercambio intrazonal quedan reservadas a todos los buques de las Partes Contratantes, excluyéndose como se determina en el Convenio de

Transporte por Agua las denominadas "a granel, de petróleo y sus derivados" y el "cabotaje nacional".

En el capítulo II, titulado "Reserva del transporte de la carga de intercambio", se instrumenta cómo se hará efectiva la multilateralidad, entendiéndose por tal la igual oportunidad para todas las naves de las Partes Contratantes para intervenir en el transporte de las cargas producto del intercambio. En cuanto a la implantación gradual de la reserva de carga, ésta será efectuada por las Conferencias de Fletes que se deberán establecer como corolario de la aprobación del Convenio de Transporte por Agua. Asimismo, se dedica un capítulo a la participación de las naves de Partes no Contratantes, las que intervendrán en el tráfico en forma "supletoria".

En el capítulo "Condiciones del Transporte" (capítulo III del Reglamento), se alude a las Conferencias de Fletes y a su *modus operandi*, estableciéndose normas básicas a las cuales deberán atenerse las mismas en su constitución, actividad y ordenamiento. En este capítulo se determinan asimismo las circunstancias que una Conferencia de Fletes deberá tener en cuenta para regular el tráfico y establecer costos, tarifas y participación de buques extrazonales.

Se consagra el principio de que en ellas podrán participar, aun cuando regulen un tráfico específico, los armadores latinoamericanos de otra zona geográfica o tráfico, en tanto se pretende establecer nuevos servicios y atender nuevos tráficos derivados de un aumento del comercio. Se establece en este capítulo el derecho de los usuarios a hacer oír su opinión dentro de las Conferencias de Fletes, con una modalidad que deberá ser establecida por la misma Conferencia de Fletes al tiempo de su constitución.

En el capítulo IV, referido a "Nacionalidad y arrendamiento de buques" y sobre la base de lo estatuido en el Convenio de Transporte por Agua, se determinan las instancias que deberán contemplarse tanto para gozar del tratamiento de buque nacional de una Parte Contratante, como las condiciones, modalidades y plazos a que deberá ceñirse un armador nacional para concertar arrendamientos o fletamentos y recibir con dichos buques el tratamiento de buque o nave de una Parte Contratante.

El capítulo VI, considera el principio de "la igualdad de tratamiento", requisito *sine qua non* para un normal desarrollo de los tráficos interlatinoamericanos y las normas que deberán observarse para que el buque nacional de una Parte Contratante sea considerado buque nacional de otra de las Partes Contratantes.

**Este igual tratamiento considera tanto costos, documentación, derechos portuarios; condiciones de carga y descarga; tasas y derechos de la navegación, como tasas y derechos consulares para buques y/o mercaderías, tipos de cambios, etc.**

Se reafirma aquí la tesis del Artículo 14 del Convenio de Transporte por Agua al mismo tiempo que se enfatiza que ninguna de las Partes Contratantes podrá adoptar medidas que constituyan recargos, sobrepagos, o cualquier tratamiento diferencial dado a un buque de bandera nacional por una Parte Contratante en desmedro de las restantes.

En un único artículo del capítulo "Disposiciones Transitorias" se establece una excepción a ciertas cargas a granel, las que serán reguladas por acuerdos entre las Partes Contratantes, estableciéndose para ello, como plazo máximo, el fijado

en el artículo 61 del Tratado de Montevideo, al cabo del cual las mismas pasarán a la libre competencia de las Partes y al régimen multinacional de cargas.

### *Conferencia de fletes*

Sobre este tema, la Asamblea Extraordinaria, reunida en plenaria resolvió considerar el tema en la próxima reunión de Asamblea Ordinaria a realizarse en la ciudad de Bogotá, entre los meses de octubre y noviembre del corriente año.

### **Mantiene Estados Unidos restricciones al uso de naves latinoamericanas**

Según una carta del presidente de ALAMAR al presidente del Comité Interamericano de Armadores, Estados Unidos acaba de confirmar que, debido al déficit de su balanza de pagos, mantiene las disposiciones que prohíben que los fondos suministrados por el Eximbank como préstamos a países latinoamericanos, se utilicen para pagar fletes marítimos de cargamentos transportados en buques de bandera del país latinoamericano beneficiario del préstamo.

El texto de la carta es el siguiente:

Valparaíso, 8 de mayo de 1967

Señor Alfredo Searle

Presidente Comité Interamericano de Armadores

Nueva York

Estimado amigo:

Por la presente le informo que el Directorio de ALAMAR, reunido recientemente en Lima, tomó conocimiento de la respuesta recibida por al almirante José Cruz Santos de parte del señor John Petty, secretario asistente encargado del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de Norteamérica, en relación a la petición hecha por él, en representación del CIDA, en el sentido de que se permitiese que los fondos suministrados por el Export Import Bank como préstamos a países latinoamericanos sean usados para el pago de fletes marítimos de cargamentos transportados en buques de bandera del país beneficiario, y que dicho pago en fletes sea hecho en dólares.

En su respuesta el señor Petty se remite a las razones tenidas en cuenta el año 1961 por el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica para reducir el déficit de la balanza de pagos del país, expresando además que el interés de su Gobierno en ese punto es el mismo en la actualidad.

Esta respuesta que muestra la ninguna acogida favorable que tienen las peticiones más justas del armamento latinoamericano ante el Gobierno de USA desalienta profundamente a ALAMAR en su lucha por obtener un trato menos discriminatorio para sus asociados. A juicio del Directorio de ALAMAR debe continuarse luchando y presionando ante los diversos organismos gubernamentales de USA pertinentes, sobre este punto concreto, por parte del Comité Interamericano de Armadores, hasta obtener una acogida favorable; de otro modo el desaliento que nos afecta podría tener consecuencias lamentables para nuestro armamento zonal.

Sin otro particular por el momento, lo saluda con los sentimientos de más alta consideración y estima su Affmo. amigo y S.S.

J. M. LEÓN

Presidente

Asoc. Latinoamericana de Armadores,