

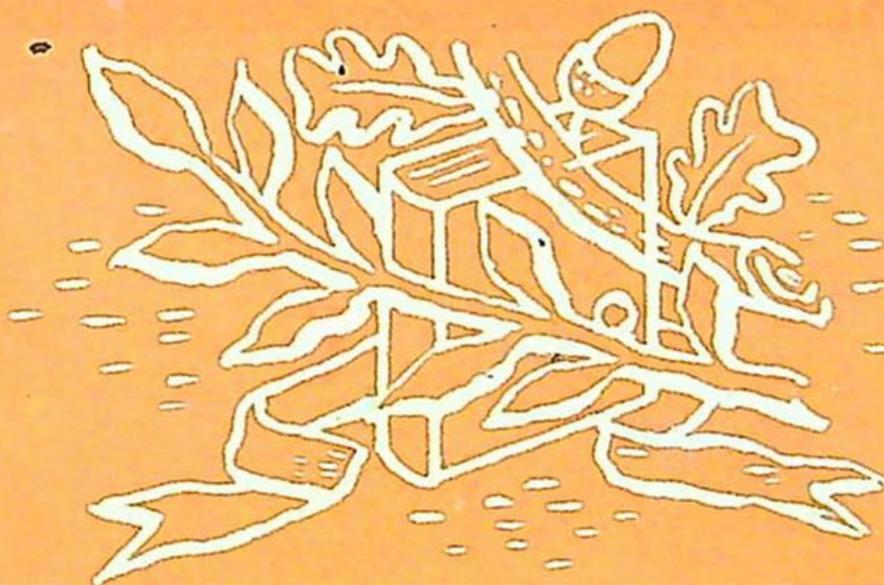
# CURSOS

Y

# CONFERENCIAS

DESPLEGA

REVISTA DEL COLEGIO LIBRE DE ESTUDIOS SUPERIORES



## ECONOMIA ARGENTINA

IV

### SUMARIO

ALEJANDRO E. SHAW: Evolución y Posibilidades de Nuestro Comercio Interno. Su función social. — OVIDIO SCHIOPPELO: Situación de nuestro comercio exterior. — GUILLERMO E. LEGUIZAMON: Situación presente y perspectivas futuras del comercio exterior. El control de cambios. — RICARDO M. ORTIZ: Los puertos argentinos.

AÑO X - N.º 4  
VOLUMEN XIX

DESPLEGADO

JULIO de 1941  
BUENOS AIRES

# CURSOS y CONFERENCIAS

REVISTA DEL COLEGIO LIBRE DE ESTUDIOS SUPERIORES

Aparece el 30 de cada mes

---

La revista publica las versiones taquigráficas de los cursos y conferencias que se dictan en el COLEGIO LIBRE DE ESTUDIOS SUPERIORES, revisadas y autorizadas por los mismos profesores, como también trabajos de señalado interés científico y cultural.

Además, en su sección de comentarios a libros y revistas, se ocupa de todo lo más significativo que aparece en la producción contemporánea. Solicita, por eso, un amplio canje, y asegura el resumen analítico de las publicaciones que se le envíen.

---

SUSCRIPCION ANUAL, \$ 12.— — NUMERO SUELTO, \$ 1.50  
EXTERIOR, ANUAL, 1 LIBRA ESTERLINA ó 5 DOLARES

---

DIRECCION Y ADMINISTRACION: CANGALLO 1372—U. T. 38 - 2432  
BUENOS AIRES - ARGENTINA

---

---

## COMITE EDITORIAL

---

El Consejo Directivo del Colegio, ha constituido un comité que tendrá a su cargo todas las publicaciones que se realicen: libros, folletos, boletines, y la revista "Cursos y Conferencias".

Ha quedado constituido por ROBERTO F. GIUSTI, LUIS REISSIG y ALEJANDRO E. SHAW. Actuará como secretario del comité y como secretario de la revista. ARTURO FRONDIZI.



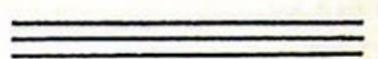
AÑO X — Nº 4  
VOLUMEN XIX

C U R S O S  
Y

JULIO DE 1941  
BUENOS AIRES



CONFERENCIAS



# Evolución y Posibilidades de Nuestro Comercio Interno.

## Su Función Social

Por ALEJANDRO E. SHAW

El comercio exterior, por una serie de motivos que analizaré en el curso de mi exposición, ha merecido siempre de parte de los gobernantes y estudiosos, mayor interés que el comercio interno.

Mientras abundan las estadísticas y las cifras, respecto al comercio internacional, en muchos países poco se sabe sobre el volumen real y la importancia del propio comercio interno. Por un resabio del pasado los países contemplan con orgullo los guarismos que traducen el movimiento del comercio exterior.

La Dirección de Estadística da a conocer anualmente el importe producido por la exportación y nos dice además en cifras cual ha sido su volumen. Al leer estas estadísticas muchos argentinos se sienten henchidos de satisfacción al saber que la República Argentina ha exportado por valor de tantos millones. Sin embargo no se detienen a pensar sobre la importancia real de esa exportación, es decir, en su función intrínseca, vista no sólo a través de esa abstracción, que es la colectividad, sino del individuo.

Esa admiración de los pueblos por el comercio exterior no data de hoy. La historia nos enseña que desde la más remota antigüedad, los grandes países se han esforzado en conquistar mercados. Las guerras de Roma, de Grecia y de Cartago, en el fondo tenían

una misma finalidad: procurarse nuevos mercados. Señalo el hecho porque, a diferencia de los últimos tiempos de la Edad Moderna, no se buscaban mercados de venta sino mercados donde podían obtenerse artículos necesarios o de lujo. De la remota antigüedad pasamos a la Edad Media, donde no podemos olvidar a las repúblicas italianas que basaron su prosperidad y grandeza en la ruta del Oriente, y luego en la del Atlántico. Acercándonos a la época moderna, acudirán a nuestra memoria los dilatados imperios coloniales: el español, el portugués y holandés, y más próximo a nuestros días, el británico. Todos ellos han tenido como propósito conquistar territorios "de suministro". A este respecto la historia es aleccionadora. Las guerras de conquista eran seguidas de los monopolios que esas naciones trataron de establecer en beneficio propio.

¿Cómo pudo realizarse aquel milagro del primer intercambio? ¿Cómo se inició entre los valientes navegantes que se largaban de Europa y esas comarcas nuevas, desprovistas a primera vista de una riqueza fungible?

¿Cuáles fueron las causas económicas que llevaron a los hombres a dejar sus seguros hogares para conquistar mercados nuevos? El espíritu de aventura, el deseo de enriquecerse, el afán de conocer lo ignoto, el deseo de mejorar, en fin, el designio de lograr una posición económica holgada, fueron sin duda los principales móviles.

Las colonias eran casi exclusivamente mercados de oferta; no se buscaba volcar excedentes, como sucede ahora, sino mercados distintos para el criterio actual: eran meramente proveedores. Así, por ejemplo, se iba al África en procura de marfil; a la India para buscar piedras preciosas; a la China para sedas y a América fueron Colón y sus compañeros en busca de un camino más corto para alcanzar las riquezas de las Indias.

El mercado internacional en su origen tuvo un concepto diferente y difícil de comprender para nosotros. Era, más bien, el deseo de proveerse —como ya he dicho— de algún artículo esencial que faltaba o de alguna rareza, que una vez que se llevaba de vuelta al país de origen, el comerciante o navegante tenía un gran valor fungible.

El comercio así encarado no se realizaba con fines colectivos ni sociales, sino con espíritu de aventura o de lucro. Ese ha sido el

móvil propulsor, que llevó la mundo, en el orden económico, a su estado de adelanto actual.

Contemplando retrospectivamente el panorama histórico económico, observamos que las luchas entre España e Inglaterra, entre Inglaterra y Holanda y otras más, trataron de romper el monopolio instaurado por los conquistadores. El primer acto de conquista y en el desarrollo del comercio exterior, era establecer una relación bilateral absoluta entre el país dominador —comprador al mismo tiempo— y el dominado, proveedor. El Imperio Español, el Holandés, y el Inglés, que le es posterior, se han caracterizado por prohiar el mismo sistema. Siempre por medio de guerras el comercio internacional se obtuvo y estableció, se conservó y desplazó y cambió de dueño también. Llegamos así al magnífico siglo XVIII que empalma con el siglo XIX y que marca el desenvolvimiento lento de un largo y laborioso proceso, que alcanza su expresión máxima en los últimos veinticinco años del siglo XIX y los primeros del siglo actual, cuando ya el comercio internacional principia a cambiar de carácter.

A los imperios cerrados y a las colonias limitadas en su comercio por los países que eran, por así decir, sus propietarios, había seguido un panorama del mundo completamente diferente. El comercio, luego de las guerras napoleónicas, después que Inglaterra se impuso como dueña de los mares y propugnó la política del libre cambio que le interesaba establecer en el resto del mundo, conoció durante dos o tres generaciones una época feliz, sin trabas o de pocas trabas.

La situación recíproca de los mercados cambió, pero por poco tiempo. En lugar de mercados exclusivamente proveedores, propios del siglo XVIII, y con antelación a la lucha por los mercados de venta, que caracterizó los últimos años de este siglo, se conoció un período de intercambio y de equilibrio entre los mercados proveedores y consumidores. La explicación es clara. El mundo avanza estimulado por los nuevos inventos y descubrimientos; tenía cada día necesidades nuevas, de suerte que la preocupación anterior, de compra, ni la posterior de venta, no existió en forma angustiosa durante ese intervalo feliz. El siglo XIX es, realmente, el siglo de oro de la fácil vida económica del mundo.

No obstante, ese estado de cosas no podía durar. Es ley de la Vida, que todo ser en evolución así como toda nación, lleva dentro

de si los gérmenes que minarán su contextura o, por lo menos, lo harán desarrollar.

Al finalizar el siglo XIX, a la preocupación de mercados proveedores sigue otra más seria, más grave, distinta, que culmina con la guerra de 1914 y con la actual: la preocupación por los mercados de venta, es decir, consumidores. ¿Qué había pasado? La suma de inventos permitió trasladar la máquina y abrir zonas nuevas, agricolizar las zonas industriales e industrializar las agrícolas. De manera que a ese admirable equilibrio del siglo XIX en que el péndulo podía moverse rítmicamente, en que operaba en forma mecánica y fácil la ley de la oferta y la demanda, le sigue este nuevo período en que es más grande la oferta visible que la demanda aparente.

A principios de este siglo se produce la lucha violenta por los mercados de consumo o de venta. El comercio internacional cambia su fisonomía. Al esfuerzo independiente, propio de la época, sigue el organizado, entre entidades privadas, que luego fueron amparadas e impulsadas por el Estado. La guerra de 1914 puede tomarse como punto de referencia de esta transformación radical que se venía produciendo en el mundo. Desgraciadamente, como las circunstancias presentes lo están corroborando, no sirvió sino de compás de espera inquietante. Los gobernantes con preocupaciones de orden político, dirigidos por conceptos heredados, creyeron que podían, al imponer la paz, retrotraer el reloj o, por lo menos, detener la marcha del mundo. ¿Cuál fué la directiva de triunfadores y vencidos, con posterioridad a la última guerra? Volver a la situación económica de antes.

La lucha por los mercados llega a un punto tal, que país tras país ha ido creando, ante la imposibilidad de conquistar nuevos, murallas chinas de defensa, buscando, por lo menos asegurarse para su propia producción mercados internos. Este sistema de murallas chinas, que en el orden económico toma muchas formas, ¿qué otras consecuencias puede tener sino agravar el mal?

Antes de establecer estas barreras, el problema grande y difícil no se supo resolver, era el de colocar ese excedente de producción. ¡Cuánto mayor tenía que ser, pues los países nuevos, lo mismo que los viejos, tomaban como principal afán impedir que el producto del extranjero, entrara, mientras ellos mismos forcejeaban por co-

locar, sin reparar en medios, el excedente de su producción en el exterior!

Siguiendo así este rápido bosquejo de la historia económica de los últimos años, vemos en los que preceden inmediatamente a la gran guerra, dos grandes países europeos, Alemania e Italia, que de pronto enarbolan la bandera de países pobres. ¿Acaso habían sido pobres antes? ¿Acaso habían sido pobres cuando la Alemania anterior a la guerra de 1914 y a ésta, podía competir con éxito con las otras naciones industriales más viejas y ahora más poderosas? Acaso había sido pobre la Italia, cuando en años no muy lejanos servía a gran parte del mundo, no sólo con sus artículos de lujo, con sus sedas, con su arroz y con una cantidad de artículos más, fruto no solamente de su suelo sino también de su ingenio?

¿Qué había pasado entonces que permitiera decir a estos países, antes opulentos, que ahora eran pobres y que enarbolaban la bandera en el orden internacional, que era la proletaria, similar a la que levantan dentro de los países también las clases sociales menesterosas y desvalidas? No eran pobres porque hubiera desaparecido su capacidad de trabajo y su ingenio, sino porque al cerrárseles sus mercados internacionales había mermado paralelamente su poder de compra en el exterior. Ahora ya no se quejan tanto por la ausencia de mercados de venta sino de provisión. Deploran no tener libre el acceso a las materias primas del mundo:

Todo ello tenía fatalmente que llevar —no cabe otra expresión—, a la contienda actual; forma desesperada de querer cortar el nudo gordiano económico con la espada, cuando la razón y la inteligencia nada han podido hacer.

¿Cuál es el problema que se le plantea al mundo? El comercio internacional se restringe, porque los mercados de consumo aparentemente, se achican o desaparecen, ya sea por la competencia que ellos mismos engendran, produciendo o fabricando los artículos que antes importaban, o porque, por política deliberada se separan del mundo exterior. A su vez los países que persiguen una política autárquica, levantan barreras no solamente para no dejar entrar lo que ellos mismos producen, sino para impedir la entrada de artículos de primera necesidad, por razones de política interna.

¿La ley de la oferta y la demanda, ley natural maravillosa, piedra angular de la vida comercial, ley, permítaseme la expresión, de instinto económico, en qué forma puede operar ahora?

La ley de la oferta y la demanda es fundamentalmente dinámica. Podemos compararla al péndulo, es decir, tiene que mantenerse en perpetuo movimiento; para que funcione tiene que haber posibilidad de intercambio.

Al cerrarse los mercados por razones de crecimiento o por causas artificiales, o por las dos simultáneamente, en el orden internacional, la ley de la oferta y la demanda poco a poco ha sido desplazada. Esta ley que antes impulsaba el mundo, al reducirse su órbita ha perdido su energía, al extremo de que si la dejamos librada a ella misma, nos presentará la extraordinaria paradoja económica de convertirse en una ley estática en lugar de dinámica. Limitada la esfera de acción del péndulo se achica su radio. Es decir, llega el momento en que el péndulo puede verse tan reducido en su movimiento, que se detiene. Ampliando la imagen, diríamos que se asemejaría a los dos platillos de la balanza, que al estar tan equilibrados llegan a una situación de compensación casi perfecta. Este estado es el que en el fondo roe el subconsciente actual y preocupa a todos.

¿Cómo romper ese círculo de hierro? ¿Cómo poner de nuevo en marcha el péndulo? ¿Cómo volver a crear la demanda frente a la oferta? ¿Cómo convertirla de nuevo de estática en dinámica? Este es el problema que estudiaré hoy, en parte, y que analizaré teniendo como mira nuestro mercado interno.

¿Qué fórmula podríamos aplicar para despertar ese interés y que nos saque del caos y del desorden? Antes que nada debemos preguntarnos en qué consiste el problema.

Se dice que no hay mercados; así, tememos que mañana ya no los haya para el trigo y el lino y para otros productos. En cambio sabemos que en el mundo se padece hambre; que hay seres que sufren frío y que son muchos los que carecen de albergue. ¿En qué consiste, entonces, ese exceso de oferta? ¿Por qué esa producción no encuentra colocación?

La fórmula, tiene inevitablemente que ser otra. No puede ser ninguna de las conocidas, ninguna de las empleadas ni de las ya gastadas; no puede ser ninguna de las que no han dado resultado. A mi juicio tiene que ser nueva, más amplia que la encuadrada dentro de un concepto puramente económico, más amplia que el concepto puramente individual y comercial. La fórmula que ha de devolver la vida al comercio internacional y que permitirá el cre-

cimiento del mercado interno, no sólo de la República Argentina, sino de todos los países, tiene que ser una fórmula social, que en lugar de envanecerse con los guarismos abstractos, los analice, y se pregunte cuánta de esa riqueza que se exporta medida en toneladas y en pesos, verdaderamente se reparte, queda y fructifica dentro del país.

La Dirección de Estadística de la Provincia de Mendoza, en su primer número, al estudiar la producción y el consumo de la República Argentina, ha tratado de establecer la capacidad económica por habitante y por provincia. Como término medio para todo el país, da 731 pesos por cabeza y por habitante. La Capital Federal figura con 1052, la provincia de Buenos Aires con 906, Santa Fe con 745, La Rioja con 121, Santiago del Estero con 96, Catamarca con 94, etc.

Vemos, pues, dentro de nuestro propio país, la disparidad extraordinaria que existe entre la Capital Federal que es la parte más rica y las provincias, desde luego más pobres. Esta diferencia notable entre 1052 que tiene la Capital Federal y 906 la provincia de Buenos Aires, 745 Santa Fe y 94 Catamarca, que es la cifra más baja, nos indica con claridad meridiana, que dentro del propio país existen márgenes humanos inmensos.

Esta riqueza extraordinaria de la Capital Federal, que se traduce por ese alto índice de capacidad de consumo individual, no fué siempre la misma. La Capital, en una época fué pobre, no era mucho más rica que Santiago del Estero y Catamarca, sin embargo ha conocido este fenómeno de crecimiento.

Si tomamos de la misma estadística el índice de producción para el país, vemos que el promedio es de 449 para toda la República, principiando por 667 para la provincia de Buenos Aires y reduciéndose de nuevo a 73 para Catamarca. Estas cifras demuestran lo que todos sabemos, y que si no ignoramos, por lo menos, todos presentimos: que este país, como todos, está compuesto de una serie de capas de distinta capacidad adquisitiva y de un nivel de vida notablemente diverso. Fenómeno éste viejo como el mundo y que ya una vez señalara Disraeli en Inglaterra, al hablar de los dos países de que estaba formado: el afortunado, en condiciones de vivir con cierta comodidad, y el resto, que era la mayoría, indigente. Pero hoy ese país no tiene dos capas, como en aquel entonces, — ¡tiene varias que precisamente, son fruto del progreso!

Entonces, ¿cuál es el problema a resolver? ¿Cómo podemos llegar, dentro del país mismo, a aquellas capas más menesterosas para que el 94 del promedio de Catamarca, no digo alcance a 1052 como el índice de la Capital Federal, pero por lo menos para que se acorten las distancias?

El problema que se le presenta a la República Argentina, para solucionar el que se le crea con las restricciones al comercio internacional, es sustituir en la mayor medida posible los mercados que se reducen, por los propios, a nuestro alcance y que podemos abrir. ¿Qué fórmulas pueden señalarse, aconsejarse o utilizarse con ese fin? Ante todo se requiere un concepto y un imperativo completamente nuevo. Si dejamos las cosas abandonadas a sí mismas, si esperamos que la ley de la oferta y la demanda, que está dejando de operar o que actúa en forma cada vez más circunscripta, adquiera por sí sola nuevo impulso, veremos no sólo limitarse más aun el comercio internacional, sino el propio mercado interno. Dentro de la organización económica propia de la República Argentina, el comercio interno, o sea la circulación de la riqueza dentro del país, depende en su mayor parte de la riqueza que representa la colocación a precios remuneradores de nuestros productos en el exterior. De suerte que el problema que se presenta es doble; no sólo el de sustituir el comercio externo que se achica sino el de crear justamente, en un período de descenso y de restricción, vida propia, dentro de las catorce provincias y de los territorios.

La norma tendrá que ser nueva si queremos tonificar el comercio interno. Tendremos que trazarnos previamente un extenso programa social, cuya finalidad no pueda ser otra que aquella que tenga como meta y visión lejana la del ser más destituido del país, proponiéndonos convertirlo en consumidor.

La obra del gobierno, si se llega a encarar en el orden social, tendrá que ser bien distinta a lo que actualmente es. Los gravámenes a los artículos de primera necesidad encarecen y dificultan el consumo, el impuesto a la carne es uno de ellos. Los específicos han subido por el sistema de impuestos internos, en fin, hay una serie de impuestos que gravitan sobre las clases más menesterosas. Si modificamos el sistema impositivo para reducir el costo de los artículos imprescindibles para la vida del hombre, encarado en una forma más digna, aumentaremos la capacidad de consumo y de compra para otros artículos.

En Inglaterra, en años no muy recientes, se ha hecho la experiencia. En los años 1933 y 1934, cuando la crisis era más aguda, que coincidió con un momento de depresión mundial de precios, el consumidor inglés pudo adquirir a un costo mucho más bajo artículos de primera necesidad.

Estudiando retrospectivamente el desarrollo de la crisis en Inglaterra y la forma como aquel país reaccionó, se ha llegado a la conclusión que, en gran parte, se debió al abaratamiento —no sólo por obra del gobierno, sino, en este caso, por la coincidencia de la crisis mundial— de los artículos más esenciales, que liberando el poder adquisitivo, permitió realizar obras que estimularon su actividad interna a la sazón adormecida.

¿Cuáles son las reglas generales que pueden establecerse aparte de los impuestos, dentro de una política económica inspirada por un concepto social? Toda política económica tiene que ser adaptada al país, y, dentro del mismo, a cada una de las zonas, y no pensando en una sola sino en todas, como si ellas fuesen iguales. Será preciso estudiar el país para luego adoptar una política que se ajuste a las regiones que faltan aún determinar.

Si los impuestos constituyen uno de los medios eficaces de la acción inmediata del gobierno, es decir, los impuestos encarados con criterio social, queda todavía la posibilidad de un mejor y mayor desarrollo de los servicios sociales; queda la posibilidad también de la obra pública. La obra social puede actuar sobre el mercado interno por una cantidad de conductos. Toda acción que tienda a estabilizar el trabajo, los recursos, los ingresos, crea capacidad de consumo.

El aumento del standard de vida, buscando un modo más equitativo de repartir los recursos, crea también capacidad de consumo. Toda forma de acción social que origine trabajo, enriquece el capital humano y se traduce en un aumento de la actividad económica. Podemos realizar esto, concentrando todo el esfuerzo en lo que hemos dicho es la riqueza principal de un país: su capital humano.

Mucho puede hacerse con sólo enfocar el problema de la habitación, sana, aquella donde se trabaja y se duerme. He aquí el panorama optimista que se abre: se crea trabajo cuidando al mismo tiempo el patrimonio más noble de la naturaleza: la salud.

Basta leer las estadísticas y hablar con los médicos para saber

que la República Argentina está en la infancia en materia dietética. Las estadísticas del servicio militar prueban cuan grande es la cantidad de jóvenes argentinos que son inaptos para cumplir con el servicio militar.

Una mejor educación, entonces, del padre, de la madre y del niño, en cuanto a la alimentación, diversificará la producción y creará consumo. Enseñando a comer, no sólo carne, sino verduras y otros artículos, se repartirá la vida económica y en lugar de concertar las fuerzas y la atención y, digamos, el apetito en un solo renglón, se distribuirá entre todas las clases.

Aumentando la capacidad de trabajo, no sólo al cuidar la salud a través del alimento, de la casa y del albergue por medio de la enseñanza, capacitamos al país para producir una mayor variedad de artículos. El problema entonces no es únicamente aquél fácil de aumentar las entradas. Ello nos llevaría a la fórmula engañosa y fatal de la inflación. El problema estriba en crear o en incrementar el poder adquisitivo real, vale decir, aumentar la capacidad de compra reduciendo los precios.

En lugar de hacer una política de obras públicas sin inspiración social, en los años que se inician, tendrá que adoptarse otro temperamento. Se emplearán los elementos de cada zona, evitando en lo posible el artículo importado o el producto que elimine la mano de obra. Al ser más modesto, la obra pública en el orden social, será más eficaz, y obra pública social, la constituye el hospital, las escuelas, los parques y jardines que hacen falta.

La obra pública esencial en la República Argentina tendrá que ser aquella que acerque al país, que permita llevar no sólo los productos sino los individuos y sus ideas a todas las regiones, es decir, que permita crear dentro de toda la República, un verdadero sistema de vasos comunicantes.

La Argentina posee abundantes riquezas de artículos que nosotros que estamos aquí no conocemos. La obra pública que estreche y facilite el intercambio, creará de parte nuestra, demanda por artículos regionales de difícil salida y encontrará en la Capital un nuevo y productivo mercado.

La política que se inspire en el consumidor, desde luego, tendrá que proceder, sobre todo en un principio, con suma cautela, si no quiere causar una desarticulación total de la organización actual. La preocupación del Estado por la situación del productor

en lugar de la preocupación por el consumidor, es la que lentamente ha muerto el comercio internacional; es la que al cerrar mercados ha aumentado los precios, y la que sacrifica una gran parte de la población dentro del propio mercado, para mantener los precios altos.

Una política que tienda al desarrollo del mercado interno, fuerza es reconocerlo, tendrá que ser nueva y basarse en un concepto que dicho en abstracto es fácil, pero que para llevarse a cabo va a requerir una gran cohesión y una gran voluntad. Sin una política social no será posible acrecentar el mercado interno de la República Argentina, si no se aumenta el número de compradores dentro del propio país, no podrá desenvolverse.

Pero veamos ahora cuales pueden ser las consecuencias para el comercio internacional el desarrollo del mercado interno y de una filosofía social en el orden económico. Si pensamos en consumidores en lugar de productores, el concepto de lucha que conduce a la guerra tenderá paulatinamente a desaparecer. En lugar de mercados limitados por el número de compradores hoy existentes y dentro de los cuales no nos detenemos a pensar en todo ese potencial hambriento, friolento y destituido, veremos ese mercado inmenso y optimista que representará la humanidad que hoy no está en condiciones de adquirir. En otros términos, en lugar de limitar el intercambio a aquellos que poseen tendremos que tender en forma gradual pero constante, a incorporar nuevas capas.

El día que los países piensen en términos de consumidores en cambio de ver competidores en cada país, de ver un enemigo en cada individuo que allende las fronteras trata de hacer lo propio que nosotros, ese día veremos individuos esforzándose por satisfacer necesidades humanas y legítimas, y en lugar de ver mercados clausurados para nuestros productos, encontraremos la fórmula para abrirlos.

La contienda actual, dentro del marco de horror y de pesimismo que ofrece, da sin embargo una nota de optimismo. Su propio horror y sus propias consecuencias, estoy convencido de ello, van a ser tales que obligará al mundo a resolver el problema económico desde un punto de vista eminentemente social. La guerra enseñará espero que esta vez en forma definitiva, que nada soluciona en el orden social y económico, sino que agrava los problemas postergándolos y ahondándolos.

La guerra, con la desarticulación de mercados que provoca, con los odios y con la pobreza, tal vez tenga una derivación feliz, pero aterra por las consecuencias que producirá en el período intermedio por el cual habrá que pasar. Dentro de la pobreza que conoceremos, abrigo la esperanza de que despertarán los sentimientos humanos. Entonces reducido el problema internacional y el interno a fórmulas sencillas que hoy pueden parecer un poco académicas, y quizá difusas, serán las que inevitablemente se impondrán. La guerra destruirá recursos pero dejará en pie necesidades y las acrecentará. El problema que se esconde y desaparece a través de esos signos, por los cuales medimos la capacidad de compra y las necesidades económicas del mundo, cuando hayan desaparecido, reaparecerá y nos encontraremos frente a la verdad real: necesidades y necesitados.

Un programa que le dé al país la visión de lo que puede hacer y de lo que puede hacerse; que nos indique y pruebe a todos que podemos ser obreros de una gran cruzada; que nos demuestre y diga a todos que nuestro esfuerzo diario no es vano, no será estéril.

Si todos coadyuvamos a imponer una nueva orientación, ésta le dará al país una mística: la mística de cuya falta tantos se quejan. Le dará al país una convicción y le dará sin bambolla una verdadera visión patriota: la posibilidad, a través del esfuerzo económico, de cambiarlos, mejorándolo en su estructura de fondo.

El mercado interno argentino dependerá de la política que el país adopte. Abandonado a sí mismo, no crecerá. Subordinado a un concepto ideal y profundamente humano, permitirá ver hombres en lugar de cosas. Y pensando en hombres, veremos que el mercado que no existe en términos de dinero, existe en potencia y en forma infinitamente mayor: en forma de necesidades.

Así podremos emprender la marcha gradual pero segura para desarrollar y legar más tarde a nuestros hijos una Argentina mejor.

# Situación de nuestro comercio exterior

Por OVIDIO SCHIOPPEO

El punto que consideraremos tiene una proyección ilimitada. Se trata de un análisis de la situación de nuestro comercio exterior, pero procuraré circunscribirlo a los puntos más importantes a fin de poder transmitir una impresión general que sea capaz de precisar los conceptos y las conclusiones que a través de los estudios en la Facultad y en la función pública he podido formarme.

Veamos primero algunas consideraciones generales sobre la situación. Estamos frente a una crisis profunda de todo género que afecta a los valores morales y materiales así en el orden social, político o económico. Su alcance no lo podemos precisar con exactitud tenemos idea sin embargo de que no es una crisis como algunos autores la han considerado, que escapa a las periódicas ó cíclicas; que nos encontramos frente a una conmoción mundial en la que es posible que termine y comience una época en la Historia del Mundo. Sus causas son difíciles de encontrar con precisión; también en estos casos es necesario analizar muchos aspectos para elegir los que creemos influyen con mayor importancia e inciden más pronunciadamente. Sin embargo existe una causa que a nuestro juicio es fundamental: la capacidad de consumo del mundo no corre paralela, ya por deficiencias de los métodos de comercialización o por una fal-

ta de ordenamiento financiero y monetario, a la producción cada vez más creciente de materias primas y sobre todo de productos manufacturados y se produce entonces un desequilibrio que luego va originando una serie de trastornos económicos y sociales. La guerra del año 14 al 18 precipitó este estado de cosas y encontramos períodos entre esa guerra y la actual, en que esta crisis se manifiesta en una serie de hechos, pero realmente su intensidad la encontramos a partir del año 1929 en que no solamente hay un hecho que define esta manifestación intensa de la crisis, como es el crack bursátil en Estados Unidos, sino que desde entonces notamos realmente los efectos de esta situación por la que atraviesa el mundo. Una caída pronunciada en el nivel de los precios que se nota por una mayor sensibilidad, aunque más en los precios agropecuarios. Se origina el fenómeno de la desocupación, se observa un empobrecimiento general y una secuela de otros problemas que no es el caso de ponernos a analizar detenidamente.

Se observan nuevas corrientes sociales. Ya dijimos que en esta crisis no se nota solamente un trastorno económico, sino que debemos ir mucho más adentro, a la misma super-estructura económica y social del mundo, para encontrar su verdadero alcance. Un concepto más completo de justicia va formando la conciencia en todo el mundo y da origen a que los gobiernos, sintiendo la necesidad de llevarlo a cabo, consideren y traten la distribución de las cosas públicas con un criterio de mejor distribución para que alcance a todos en una medida de mayor justicia y sea realmente un factor que propenda a alcanzar un bienestar y la grandeza de cada una de las partes.

Se observa también un propósito, que a veces aparece más disimulado, de consulta a la población; se ausculta qué es lo que desea y quiere el pueblo y a veces se lo dirige también. En el campo político y militar también podemos observar una organización. Últimamente hemos podido apreciar en el período que antecede a la actual guerra pactos políticos y militares de todo orden. Se considera necesario vincularse a naciones, política y económicamente, a fin de evitar que puedan ser absorbidas por grupos de naciones que no están dentro de las corrientes de ideas, o que ya se han pronunciado abiertamente en contra de este otro sector diríamos, del mundo. Vemos en los Balcanes una lucha entre dos grupos de naciones. Un grupo de estos países procura comprometer a las naciones bal-

cánicas para evitar que puedan ser absorbidas dentro de la órbita de influencia política del otro grupo. El concepto político y militar gobierna entonces al concepto económico.

En el período más inmediato que precede a la guerra, vemos también cómo dentro de esta situación económica de guerra, en tiempos de paz, de verdadera paz armada, distintas medidas que tomadas por los gobiernos con un fin exclusivamente político o militar. Serían innumerables los casos que podríamos traer de los gobiernos que han adoptado medidas y han orientado su política económica, teniendo en cuenta principalmente estos dos factores.

No estaría completo el cuadro que quiero presentarles de la situación del mundo si no me refiriera también a los acontecimientos que dieron en los dos últimos años que luego dieron origen a la declaración de guerra. En Marzo de 1938 Alemania consigue realizar su vieja aspiración que no pudo obtener después de la guerra mundial: incorporar a su territorio todo el de Austria con el nombre de Marca del Este. Ese mismo año en el mes de Septiembre, los gobiernos frente a una situación profundamente tensa, se reúnen en Munich para ver si era posible encontrar una solución a esa situación difícil. Se resuelve, aunque parcialmente, el problema de los Sudetes, en virtud del cual Alemania podía incorporar a su territorio, las zonas colindantes de Checoslovaquia. Vimos que inmediatamente a la ocupación de la zona de los Sudetes, Checoslovaquia es incorporada totalmente al dominio de Alemania. Poco tiempo después Lituania cede a Alemania Memel, solucionando también otro problema que estaba latente después de la guerra del año 14 al 18. Llega a totalizar con este motivo Alemania una población de 89 millones de habitantes dentro de su block compacto de territorio que va desde el límite con la Rusia de los Soviets por el Norte hasta la frontera con Francia en el Oeste.

Italia tiene a su vez otros problemas que solucionar, iniciando primero la acción de Etiopía, que como recordarán ustedes, dió motivo a que la Liga de las Naciones se pronunciara dentro de las cláusulas que tiene el pacto, lo que, desgraciadamente no pudo ser eficaz, malogrando con ello toda aquella ilusión que se había tenido al crear dentro de un nuevo estado de cosas, un organismo internacional que fuera capaz de dilucidar y resolver los conflictos internacionales. Con motivo de Etiopía, se ve la ineficacia de la Liga de las Naciones en cuanto a ese aspecto.

Poco tiempo después de estas acciones que he señalado de Alemania, Italia inicia otra nueva acción político-militar, posesionándose del territorio de Albania. Tanto una nación como otra no alcanzan a resolver el problema de fondo que habían planteado originariamente sobre las materias primas, por la desaparición de las colonias que le quitaron a Alemania después de la guerra del 14 y por la necesidad insatisfecha de parte de Italia de contar con las materias primas necesarias para su desenvolvimiento fundamental económico e industrial.

Estos países que se incorporan, son países que, en lo que se refiere a Austria bastante industrializada, no dispone de la riqueza agrícola-ganadera que es lo que necesita Alemania, ni tampoco Checoslovaquia, otra nación eminentemente industrializada.

Inglaterra y Francia, por su parte, viendo el peligro que se presentaba con motivo de estas anexiones, buscan mediante pactos con diversas naciones, contrarrestar la influencia y el poderío de Alemania e Italia, celebrando así arreglos con Rumania, con Grecia y con Turquía, en los que si bien no se conocen exactamente sus cláusulas, había un compromiso de prestarse ayuda mutua que en unos casos podrá ser cumplido y en otros no. El hecho es, que estos dos grupos de naciones buscaron la forma de predominar en el Continente, ante la inminencia de una acción bélica que por momentos se veía inevitable.

Considerando de una manera especial la orientación económica, volvamos sobre ese aspecto de la Autarquía que hemos anunciado como consecuencia de este desequilibrio. El mal económico se ha agudizado cada vez más; las industrias se desarrollan en forma extraordinaria, especialmente en países que nunca habían alcanzado esta etapa en su historia económica. En naciones como Alemania e Italia que no disponían de los elementos necesarios para desenvolverse, por cuanto necesitaban importar materias primas y aun productos alimenticios del extranjero, no disponían de las divisas necesarias, se desenvuelve en forma extraordinaria la industria de extracción sintética.

Es en estos países y especialmente en Alemania, donde alcanza el más alto grado de desarrollo, tanto que obliga a las naciones que no estaban en su misma situación, como Francia e Inglaterra, ricas, con medios de pagos suficientes para adquirir las materias primas en el extranjero, a seguir una política parecida, poniéndose

en condiciones para hacer frente a una competencia que ya se producía por este desarrollo de la industria sintética.

De manera que ya no es esta industria sintética quien se desarrolla para suplir las necesidades que la falta de divisas originaba en el mercado interno, ya no es tampoco el resultado de una política de defensa nacional, después de la lección que dió la guerra del año 14, de dependencia inconveniente tanto de un lado como de otro, en productos indispensables para la alimentación y fundamentales para el desarrollo de la industria de capitales; es ya una producción de rendimiento económico que va a competir con el producto nacional. No es posible precisar a qué punto es una explotación económica y a qué punto es una comercialización a precios de competencia en el mercado mundial, porque no juega el principio de la oferta y la demanda libremente como para apreciarlo, pero aparece en el mercado mundial y alarma a las naciones que pueden utilizar las materias primas naturales por un excedente importante a bajos precios.

Basta enumerar la lana artificial obtenida de la celulosa; el caucho sintético, la nafta obtenida por sistema de extracción sintética; aceites minerales y una serie de productos, hasta tripas saladas, que en ese caso no serían saladas, que nosotros enviábamos a países como Alemania, y que ahora son reemplazados por productos de extracción sintética.

Hay dos casos que muestran de qué manera se ingenian los pueblos cuando las necesidades llegan a un límite que obliga a dedicar todos los afanes en determinado camino. Recuerdo el caso que he podido apreciar en su propio lugar de producción, la producción de embutidos obtenidos de la celulosa, que produce luego un producto muy mal presentado, que no tiene suficiente aereación y se notan puntos negros que evidentemente comunican un aspecto desagradable; se toma entonces, después de profundos estudios, residuos de cueros que son laminados y se encuentra que este nuevo producto de extracción sintética reúne la virtud necesaria de aereación en un producto que es tan difundido en Alemania.

En el caso de la lana artificial, realizan estudios y se encuentra que el producto por composición analítica, luego por síntesis, puede recomponerse, pero falta una propiedad, la esencial, lo que caracteriza a la lana natural: el calor. Imposible es poder encontrar esa virtud por parte de los químicos; pasado esto

a estudio de los físicos determinan éstos de dónde proviene el calor que da este producto, de los vasos capilares, y son entonces los físicos los que van a incorporarle esta virtud a un producto, que no podemos decir hoy que totalmente, pero sí en mezclas, comienza a hacer una competencia fundamental a la industria de productos de lana natural.

Esta autarquía, ya no es solamente por la falta de divisas sino también para la defensa política y militar y, a la vez, para hacer frente a la competencia ruinosa de los productos de países que obtienen aún precios de costo comparativamente más bajos. Con la caída de los precios, que alcanzan un nivel extraordinario, esta competencia provoca una necesidad: la defensa del producto local. Es necesario entonces levantar las barreras aduaneras o intensificarlas, tomar medidas de orden interno, todo un edificio complejo para evitar que el producto extranjero, produzca una competencia ruinosa al producto local. Todo esto hace que la política económica se enriquezca con una serie de medidas a cual más compleja.

Con motivo de estos trastornos económicos y sociales, el desarrollo de las economías nacionales se hace dentro de bases distintas. Los gobiernos se ven precisados a llevar a cabo acuerdos de comercio que hagan que la economía nacional, al mismo tiempo que se desarrolla, pueda complementarse por la lógica independencia comercial. Estos acuerdos son después de equilibrio o de compensación y llegan finalmente a ser de trueque. Si analizamos los arreglos comerciales llevados a cabo después de la declaración de guerra, vemos que la mayor parte son de trueque. De manera que hemos pasado de la economía liberal, a una economía dirigida, llevada indudablemente por la fuerza de las circunstancias. Aun los pueblos de economía más liberal han tenido que seguir esa corriente, porque no era posible que hicieran frente ellos solos a una política que ya tenía alcance universal. Esta economía liberal que podemos decir orientada o amparada, se pronuncia en algunos países, más para llegar a ser planificada.

Habíamos visto que después de los acontecimientos mundiales del año 1939 que someramente hemos expuesto, la situación había sido resuelta, pero quedaban necesidades insatisfechas, propósitos políticos bien definidos que resultaban encontrados en los dos grupos de naciones en que estaba dividido el mundo en vísperas de la guerra mundial. El acontecimiento que precipita esta guerra es

Dantzig provocado por la actitud de Alemania al no contemplar una solución pacífica; inmediatamente la declaración de guerra de Inglaterra y Francia; la entrada de Italia meses después en momentos en que Alemania realizaba la invasión y conquista de Bélgica, Holanda y Francia. El mercado internacional con motivo de esta declaración de guerra y de las conquistas que se suceden, se disloca completamente. Se cierran mercados en forma absoluta con motivo del bloqueo recíproco. Las mismas naciones que habitualmente realizaban sus adquisiciones, restringen sus compras o las modifican y algunos mercados de menor importancia aparecen dentro del cuadro del comercio exterior.

Pero, previamente al análisis de esta situación de dislocamiento del comercio exterior, veamos cuál es la política comercial que ha seguido el gobierno argentino para llegar a este momento en que ya tenemos planteado el cuadro de la situación mundial. Podríamos quizá dividir la política comercial argentina en dos grandes períodos a medida que los acontecimientos del mundo van precisándose y aumentan de importancia las etapas anteriores en que habíamos clasificado o dividido la historia, y van perdiendo en cierta manera valor para diluirse algunas de ellas frente a los hechos, a los acontecimientos. Así, hoy se nota con claridad, que nuestra política comercial desde esta nueva emancipación hasta la crisis o hasta el momento que se manifiesta intensamente la crisis mundial, es una política liberal guiada por el principio de la oferta y de la demanda y con una garantía subsidiaria de nuestros viejos tratados de amistad, comercio y navegación de cláusulas generales en que se traduce en esencia el principio incondicional e ilimitado de las cláusulas de las naciones más favorecidas. Así, lo tenemos incorporado en el tratado de 1825 que celebramos con Inglaterra; luego después de nuestra organización institucional en 1853 con Estados Unidos y Francia, en 1855 con Italia, en 1860 y 63 con Bélgica y España. Con las naciones vecinas se celebran tratados aunque no tan amplios: en 1872 con Paraguay, en 1855 con Chile, en 1856 con Brasil. En el segundo período en que hacemos arrancar la política comercial argentina, después de la crisis en que ésta se manifiesta intensamente, consideramos la situación mundial que hemos visto ya, de dificultades económicas sociales y políticas. La necesidad de poder nosotros acondicionar nuestra política comercial con la política comercial internacional, obliga al gobierno a verse en el trance de resolver de in-

mediato cuál es la orientación en materia de política comercial que debe seguir el país. Disponía de una cláusula de la ley de aduanas, el artículo 76, que lo facultaba para restablecer rebajas en los derechos aduaneros para aquellas naciones que le otorgaran compensaciones, o para establecer una tarifa de represalia contra aquellas naciones que no siguieran una política de reciprocidad. Pero no creo que hubiera sido la solución adoptar este procedimiento. Las naciones que habían transgredido, —unas disimuladamente, otras en forma flagrante— el principio de la cláusula, las naciones más favorecidas, no lo habían hecho por cuestiones doctrinarias ni tampoco por capricho, es la necesidad que las había llevado a ese trance, a esa situación y no hubiéramos podido cambiar el derrotero de este país al aplicar el artículo 76 de la ley de aduanas. Lo que hubiera ocurrido es que nos hubiéramos hundido inmediatamente.

Otra solución que también se estudió: la denuncia de todos los tratados ante el incumplimiento de las obligaciones contenidas en los viejos tratados suscriptos con nuestro país y la falta de atención ante las reclamaciones que hubiéramos podido hacer, o en su defecto una política de irreciprocidad en el conflicto arancelario al que pudiéramos haber llegado de aplicarse la super-tarifa o la tarifa de derechos aumentados de nuestra ley de aduana, porque nos hubiéramos encontrado multiplicados por todos los casos de las naciones. Lo que nos ocurrió con Alemania en el 1939, en que habiendo acordado a Chile una rebaja en los derechos aduaneros, porque la interpretación que nosotros hacíamos —a mi juicio exacta— de las cláusulas, no le daba derecho a Alemania a reclamar. Con Alemania no se pudo llegar a un arreglo y nos aplicaron una tarifa 10 veces superior a la que regía y tuvimos entonces que llegar a una transacción. Eso ocurría con Alemania que en aquel año ocupaba el cuarto o quinto lugar, si es que no era menos dentro de nuestro comercio exterior, lo que no hubiera ocurrido con naciones que nos llevan como Inglaterra el 25 % del valor de nuestra exportación.

Tampoco convenía entonces, llegar a la situación de denunciar todos los tratados de comercio que teníamos suscriptos, era una nueva política en momentos difíciles y era mejor atraer estas naciones que desligarse. Esta fué la política que siguió el gobierno argentino; realizó acuerdos complementarios de los tratados viejos de amistad y comercio para obtener dentro de la situación precaria que

atravesaba el mundo, el máximo beneficio posible y el máximo de seguridad también.

Esta política de acuerdos comerciales se inicia con el tratado celebrado con Inglaterra, que es complementario de la convención del año 1895 que contiene en síntesis tres aspectos fundamentales: el desbloqueo de los créditos congelados que a raíz de la situación difícil que atravesó el país, se encontraban en nuestro país y que eran de pertenencia o pagaderos en Inglaterra. Mediante un empréstito con un interés moderado y con facilidades de plazos, conseguimos liberar estos créditos congelados por una suma que abarca varios millones de cientos de pesos, o mejor, varios cientos de millones de pesos.

Una rebaja arancelaria para una cantidad considerable de productos de procedencia especialmente de Inglaterra, se realizó con el convenio suplementario firmado en Buenos Aires, después del suscripto en Londres, en el año 1936 y las concesiones básicas para los principales productos de nuestra exportación a Inglaterra, que ustedes bien conocen y que se trata de carnes, compotas, granos, etc., nos permite una tranquilidad por un período que fué suscripto de 3 años en 1936 y se renueva con ligeras modificaciones y nos encontramos en el período que precede a la guerra, con la terminación de nuestro período en el que, por no haberse denunciado de parte de ambos gobierno, de acuerdo a las cláusulas de denuncia, viene a quedar renovado automáticamente por períodos anuales, mientras no se haga uso de esta cláusula.

Después de este tratado, todos los demás siguen las bases que se han establecido en el tratado de 1933; puede decirse que esta convención da la iniciación de nuestra política comercial en este período de la política comercial argentina que estamos analizando. Se celebra un convenio de pago que contiene unas cláusulas similares y además se incorporan otras; se celebran con Bélgica, Holanda, Suiza, en 1934; con Alemania este mismo año celebramos un acuerdo que permite reanudar un comercio que había llegado a cifras casi insignificantes amenazando con paralizarse totalmente. Ello sólo fué permitido en virtud de haber aceptado el gobierno argentino un principio de clearing que hasta entonces había rechazado. Mediante esta forma de clearing pudo Alemania llegar a comerciar con el exterior, por cuanto no disponía de divisas para que se hiciera sobre estas bases un comercio liberal.

Con Alemania observamos que después de este año 1934, nuestro intercambio aumentó en forma extraordinaria, duplicando y triplicándose hasta la declaración de la guerra. Con los países vecinos el gobierno argentino inicia una política de buena vecindad. No solamente ha contemplado la política comercial con las grandes naciones compradoras de los productos argentinos, sino que considera conveniente intensificar la política de buena vecindad. En 1939 llega por un tratado con Chile a un "modus vivendi" que después se transforma en un tratado de comercio en que se especifican cláusulas de interés para ambos países que desgraciadamente, no pudo verse llevado a la práctica por el desastre que se produce en la cordillera por los aluviones, que paralizan el tráfico por el ferrocarril de Uspallata-Juncal, que es el que transportaba la mayor cantidad de nuestro ganado con destino a Chile que forma el grueso de nuestra exportación. Pero este tratado es perfeccionado o completado en 1935 y en 1938, y acaba de ratificar el Congreso Argentino, uno de los casos excepcionales dentro de todos los tratados suscriptos, la convención firmada con Chile.

Con Brasil ocurre exactamente lo mismo; el gobierno argentino se preocupa de llevar a cabo una política de buena vecindad. En el año 1933, el Presidente Justo con su ministro de Relaciones Exteriores Dr. Saavedra Lamas, concurrió a Rio de Janeiro y firmó un "modus vivendi"; un tratado de comercio se sigue a las negociaciones para terminar los puntos que no pudieron ser resueltos en la conferencia y en el año 1935 se firma un nuevo tratado amplio, que no alcanzó a ser ratificado pero que determinó los cauces por los que el comercio argentino-brasileño podía intensificarse.

El año anterior, con la visita del Dr. Arahna, y este año se firma un nuevo tratado que esperamos pueda ser ratificado, porque es uno de los casos en que ambas partes han quedado completamente satisfechas. Pronto, dentro de pocos días, tendremos en Rio de Janeiro una conferencia de peritos argentinos y brasileros, para establecer un intercambio de excedentes que dará una proyección mucho más grande al tratado firmado a principios de este año.

Ustedes habrán podido leer que al margen de la Conferencia de la Habana, se ha firmado entre el gobierno brasilero y el argentino una convención en virtud de la cual, delegados de uno y otro país concurrirán a Rio de Janeiro para establecer el intercambio de los grandes excedentes que hoy tienen tanto uno y otro país y que no

encuentran colocación en el Mercado Mundial, con motivo de la situación originada por la guerra europea.

Con las demás naciones sudamericanas estamos prosiguiendo negociaciones que darán lugar a interesantes e importantes convenciones que afianzarán esa política de buena vecindad. Con Estados Unidos no ha podido llevarse a cabo un tratado de comercio de largo estudio, por todas las dificultades que había de una y otra parte, por cuanto nosotros esperábamos de Estados Unidos concesiones para nuestros productos sustanciales y Estados Unidos no estaba en condiciones de hacerlo en ese momento.

Las características de esas convenciones, es que son de períodos breves y se refieren todas ellas, o casi todas, al régimen de los pagos que ya en este año se hace imprescindible estipular junto con las prácticas relativas al comercio propiamente dicho. Algunas de ellas llevan planillas anexas con rebajas de aranceles adecuados según fuera el país. Se realizan convenciones por separado cuando se trata de la navegación o de otros aspectos que antes venían a quedar involucrados en los tratados de cláusulas amplias o generales.

Acabamos de expresar estos últimos arreglos que se han realizado; después de la guerra, mejor dicho de la declaración de la guerra, los países se inclinan por establecer convenciones más breves, más concretas en las que llegan a intercambiar productos que no encuentran ubicación en el mercado mundial y que es posible hacerlo mediante estos arreglos liberales. Debemos considerar que estos arreglos son de emergencia y que podrán tener la duración de la guerra, pero no podemos tampoco asegurar lo contrario, si es que nuestra política y la política mundial deberá orientarse hacia una penetración mutua, profunda, a base de intercambio de mercaderías, o si podrá mantenerse, como ha sido la aspiración o la política del gobierno argentino del comercio a base de divisas, dentro de una política más liberal.

Lo que predomina en nuestro comercio exterior, podemos sintetizarlo en que se trata de productos de naturaleza agropecuaria que vendemos al exterior y recibimos productos manufacturados. Esta fisonomía está cambiando en estos últimos años; un desarrollo industrial que debemos destacar hace que ya no solamente exportemos productos agropecuarios, sino que exportemos también productos de nuestra manufactura que van cada vez más en aumento, pero no hay duda que todavía no hemos perdido la fisonomía de país de econo-

mía agropecuaria y que no hemos alcanzado la etapa industrial; nos falta todavía población para poder alcanzarla.

La importancia estaría reflejada a través de un guarismo que podríamos decir término medio 2.900 millones de pesos entre la exportación y la importación, es decir el valor de nuestro intercambio. Esta cifra se descompone entre la importación en 1.400 millones de pesos y la exportación en 1.500 millones de pesos. Hemos tenido algunas variaciones y debemos anotar que en el diseño 1920-1930 el valor del intercambio alcanzaba a una cantidad mucho mayor a 3.800 millones de pesos término medio. Si analizamos la curva de nuestro comercio de exportación e importación, la suma de nuestro intercambio desde 1870, como lo hace destacar la Dirección General de Estadística de la Nación, podemos decir que nos encontramos dentro de un ritmo de aumento ininterrumpido, si bien dentro también de las oscilaciones inferiores de la curva o en su proceso o tendencia a descender. Es posible admitir que el punto culminante de esta tendencia lo encontraríamos en el diseño que acabo de señalar, o si como debemos esperarlo, reacciona nuestro comercio exterior, el comercio internacional, sería una de las oscilaciones que en todas las grandes curvas deben admitirse. Traduce un equilibrio entre la importación y exportación, aunque arroja en general saldos favorables. Salvo en lo que se refiere al año 1938 en que tenemos un déficit de 50 millones de pesos; desde 1931 hasta la fecha tenemos saldos favorables en nuestra balanza del comercio exterior.

Esto da idea de que nuestra política financiera ha tenido en este aspecto por lo menos, un pilar fundamental para su organización producido después del año 1934. La composición de nuestra exportación e importación estaría referida dentro del primer rubro con 131 millones en 1939; maquinarias y vehículos con 231; maquinarias y vehículos con 132; textiles con 220 millones; maderas con 57; substancias alimenticias con 83 millones; hierro y artefactos con 122 millones; metales no hierro 75 millones; papel, cartón, etc. 65 millones; maderas ya hemos visto; tabaco 14 millones, bebidas 14 millones. Más o menos se han mantenido estas cifras dentro de estos guarismos, aunque podemos señalar en maderas y artefactos que de 40 millones pasa a 57 millones del 34 a esta fecha. En lo que se refiere a textiles, tenemos una disminución de 276 millones en el 34, que baja en 1939 a 220 millones. Máquinas y vehículos se observa un aumento de 51 millones en el 34, a 132 en el 39 y el 38

227. Combustibles de 162 millones aumenta a 331 millones en combustibles y lubricantes.

En lo que se refiere a exportación, para ser somero, anotamos dentro de un total en granos, de 1.400 millones en el año 38, en el 39, 1570; lanas 153 y 162; cueros 101 y 114; frutas frescas 8 millones en el 38 y 11 en el 39. En este renglón debemos anotar esto: que el valor de la exportación en el año 35 son más de 3 millones, en el 36, cinco; en el 37, seis; en el 38, ocho millones y en el 39, once, en valores de tarifa que son inferiores al valor que tiene el producto. Desgraciadamente debemos por la guerra europea, admitir en el año 40 un disminución.

El análisis de la economía de guerra no lo podré desarrollar, porque quedan pocos minutos, pues debí comenzar con atraso, pero diré brevemente que entre los hechos que he podido encontrar en Europa en momentos que ya se había declarado la guerra; —en un trabajo que he realizado para la Facultad de Ciencias Económicas he tratado especialmente el punto "economía de guerra"— y tres puntos que me llamaron la atención en aquellos momentos que precedieron a la guerra y que trajeron una serie de medidas después de la declaración; el contralor de cambios y los movimientos de capitales. En países como Inglaterra y Francia, que se habían sustraído a la intervención en el mercado de cambios, ya antes de la guerra toman una intervención; en Francia disimulada sin adoptar medidas que figuren en el Boletín oficial, el gobierno tenía una intervención ante la Banca, para las medidas que eran necesario adoptar a fin de cuidar el complejo mecanismo del mercado de cambios, e Inglaterra meses antes de la guerra adopta medidas que ustedes recordarán bien, sobre movilización de capitales, en el que tampoco toma una medida oficial el gobierno inglés, pero hace notar a los capitalistas que no era de su agrado que capitales ingleses salieran de la metrópoli para invertirse en naciones extranjeras y eso en Inglaterra era suficiente.

Después los créditos de Inglaterra y Francia, especialmente la primera acuerdo créditos que tienen carácter eminentemente político; a Polonia, a Grecia, a Turquía. Millones de libras esterlinas son concedidas a estos países para que ellos puedan hacer frente a los gastos cada vez mayores que les origina la guerra o la situación de emergencia por la que atravesaban y con ello procuraban atraérselos

a su órbita de influencia política, restándolos a la posibilidad de que fueran a engrosar la órbita del grupo opositor.

Otro aspecto interesante, son las reservas para el caso de guerra. Mucho antes de la guerra, en el año 1938, el gobierno británico hizo conocer un verdadero y amplio plan de abastecimiento, cuyo estudio remontaba a un año antes. El director del Departamento de Defensa y Abastecimiento, da con lujo de detalles, una serie de disposiciones que se prevén para el caso de la guerra y en las que se analiza cómo se realizaría el abastecimiento de Inglaterra, en qué productos y cómo ello se alcanzaría.

Llegamos a un punto, así a vuelo de pájaro para no quitarles el tiempo que a esta hora es tiránico, que es el dislocamiento del comercio exterior. Nosotros hemos tenido que ver desaparecer, aunque esperamos en forma transitoria, mercados como los de Holanda, Bélgica, Noruega, Dinamarca, Francia e Italia y con esto voy diciendo todo lo que era nuestro comercio con el continente, salvo Inglaterra. Prácticamente nos queda el comercio con Inglaterra, que debemos estar todavía muy conformes de que se realice en cantidades aproximadas a las que tenía antes de la declaración de la guerra y que abarca productos muy fundamentales para la economía argentina, como es la carne. Estados Unidos, con el cual nos vemos obligados a intensificar nuestras adquisiciones sin contar con un volumen ni aproximado de ventas a esa nación que puedan equilibrar el intercambio, pero las necesidades de nuestra industria y de nuestra economía en general, nos obliga a colocar grandes cantidades de compras en Estados Unidos, aceptando de que nuestras ventas a ese país puedan mantenerse dentro de un guarismo muy inferior.

¿Cuáles son las perspectivas que presenta este cuadro, difícil para todo el mundo, del comercio internacional?

Si Europa termina después de esta guerra en una situación que no sea más desgraciada que la que hoy vemos, aún debemos considerar que estará empobrecida y debemos pensar en hacer frente a un comercio en el que debemos acordar facilidades de créditos. A cualquiera de los dos bandos que correspondiera el triunfo no debemos pensar que nuestro comercio internacional pueda haberse contraído en forma extraordinaria. Europa necesita de nuestros productos, podrá transcurrir algún período de emergencia en que no podamos enviar con el ritmo que lo hemos hecho hasta ahora, pero iremos a un intercambio con el viejo continente, parecido al que estábamos

realizando antes de la guerra. Las grandes naciones manufactureras necesitan vender sus productos y es necesario que tengan disponibilidades de pago las naciones a quienes se destinan y para que tengan esas disponibilidades deben cobrarles. Por ello dentro de esta situación precaria y tan difícil no debemos perder el optimismo; seguiremos vendiendo a Europa y seguiremos vendiendo a Estados Unidos cada vez más; una nación de más 130 millones de habitantes y alto nivel de vida, ha de comprar cada vez más productos en nuestro país y cuando Estados Unidos se convenza de la importancia del mercado argentino y de las dificultades que tiene para colocar en Europa sus grandes excedentes, encontraremos el punto de conciliación para llevar a cabo un intercambio que neutralice lo que podamos haber restringido de nuestras ventas al viejo Continente y las naciones vecinas si bien hoy no podemos considerarlas con un volumen de compras suficientes para poder contrarrestar la posible restricción que tengan nuestras ventas a Europa, debemos considerar que es un comercio que dentro de unos años podrá depararnos muchas sorpresas. Para apreciarlo analicemos lo que está ocurriendo en nuestro mercado interno: pese a la situación por la que atraviesa el mundo, nosotros desarrollamos nuestra industria y nuestro comercio en toda forma. Todavía hay un campo muy grande que labrar dentro de nuestro país y dentro de los países como Brasil y otros latinoamericanos que todavía no han llegado a una etapa de organización. Yo tengo muchas esperanzas que el comercio latinoamericano dentro de algunos años, cuando el gobierno argentino se lo proponga no ahorrando medios, podrá completar en la nueva balanza comercial un importante salto, sin que haya tenido lugar la aplicación de los tratados firmados, ni una política definida y enérgica de parte de los gobiernos. pero que se ha hecho en la conciencia de los pueblos y especialmente de los gobiernos. Es necesario entonces, por razones de buena vecindad y por razones de conveniencia económica, intensificar en toda forma las relaciones de intercambio latinoamericano y alcanzaremos dentro de poco tiempo cifras no previstas.



# Situación presente y perspectivas futuras del comercio exterior

---

## El control de cambios

---

Por GUILLERMO E. LEGUIZAMON

### I

Debo comenzar por hacer una declaración de fe: pertenezco a la vieja escuela liberal. Hasta ahora no me he sentido inclinado a creer que la economía dirigida haya proporcionado a los países donde se ha implantado, las ventajas que dió la política liberal del siglo pasado, pero tampoco soy ortodoxo. Cabe reconocer, respecto del liberalismo económico, que el mundo ha cambiado en muchas cosas, y es forzoso adaptar el juicio crítico de los hombres a las nuevas circunstancias.

La República Argentina es una verdadera Arcadia. Todos ustedes saben que la Arcadia es un país venturoso, imaginario, en el cual habitan solamente pastores, los cuales viven felices y, acaso, no tienen otra preocupación que la de sus propios amores. La Argentina es para los que me escuchan, y conocen los períodos por que ha cruzado, una verdadera Arcadia. Hoy la situación del mundo nos lo muestra bien, a pesar de la crisis y de la miseria que afligen a muchos pueblos. No creo que hayamos desterrado la pobreza en la Argentina —la Arcadia se ha depurado del concepto poético—,

pero, en realidad, la Argentina ha gozado en los últimos 50 años, de una posición privilegiada. Productora de abundantes recursos entre los cuales figuran elementos esenciales para la vida, en ella los hombres venidos del extranjero aprecian profundamente las ventajas de vivir, no sólo en un país libre, sino en un país donde es posible desarrollar todo género de actividades y hasta enriquecer, cosas desconocidas en Europa y otros países de oriente.

Bien, pues, en esta Arcadia argentina han ocurrido en los últimos tiempos una serie de fenómenos que han complicado la existencia de los habitantes y preocupado intensamente a los gobernantes. Tenemos problemas muy serios en la hora presente; considero que estamos abocado a soportar una de las crisis más graves por las que ha pasado nuestro país y, quizá, la humanidad, en el presente siglo, y acaso, en el siglo anterior.

Nuestra dificultad en el momento actual es que producimos mucho, mucho más de lo que requiere el consumo normal del país y no podemos vender el excedente, y como consecuencia, estamos importando menos de lo que necesitamos para nuestra vida. Estamos frente a dos situaciones que actúan por igual en contra de la economía y de las finanzas de la nación. Si no podemos vender nuestros excesos exportables, ellos nos perjudican enormemente, porque carecemos de capacidad para conservarlos hasta que sean necesarios.

Claro que en presencia de estas circunstancias que se agravan cada día, tenemos que mirar cuáles son las causas de estos fenómenos y examinar friamente las medidas que podríamos emplear para aliviar la situación.

No es esta la primera gran crisis que experimenta la nación. No quisiera pasar sin hacer una pequeña memoria de las tribulaciones que el país ha sufrido, y de las diversas crisis que ha experimentado, y cómo las hemos sobrellevado. Después de nuestra crisis del ochenta, para no remontarnos más lejos, el país experimenta la crisis del 90, que se debió a especulaciones provocadas por la inflación monetaria incontrolada. Habíamos dictado una ley de Bancos Garantidos bien concebida, pero, mal ejecutada; los Bancos autorizados por ella, emitieron contra las reservas metálicas que habíamos constituido mediante empréstitos, contratados en Europa, muchos de ellos a corto plazo. El dinero abundó, y como consecuencia una especulación desenfrenada se desarrolló de un extremo al otro del

país; después vinieron las emisiones, sin garantía, llamadas clandestinas, que tanto lugar dieron a la crítica, pero, de ellas ha quedado un saldo de experiencia favorable para el país. Las emisiones inconvertibles no hicieron sino demorar la catástrofe financiera y política, que tuvo su epílogo en la revolución de Julio de 1890. El país con desarrollo incipiente y escasa población no pudo afrontar la desvalorización de su moneda en exceso y la caída de algunos Bancos, sobreviniendo una intensa crisis que afectó todas las actividades. En definitiva la Nación tuvo, a la larga, que hacerse cargo de la deuda externa contraída por las provincias. La reacción comenzó pronto porque tuvimos al frente del gobierno un hombre cuya memoria siempre es bueno recordar, por su gran talento y su extraordinaria energía, a Carlos Pellegrini, quien puesto al timón en esas horas inquietas salvó al país, actuando con prudencia, imponiendo restricciones a las finanzas, reducciones a la importación y logrando un aumento creciente de la exportación. Débese, pues, en primer término a este gran estadista y a su insigne colaborador el ministro Juan José Romero, que el país hacia 1896 entrara francamente en un período de recuperación, que culminó 10 años más tarde.

Después, hemos experimentado otra crisis, la del año 1913, que no alcanzamos a sentir en todos sus efectos, porque la guerra europea permitió a la Argentina vender todos los productos de su economía, mejor dicho, exportar todo aquello que necesitaron los países aliados a precios tan altos, como para contrarrestar la crisis, en su período inicial. Cuando apenas comenzaron a sentirse los efectos agudos de la restricción del crédito, ya habían signos de alivio y a los pocos meses de estallar la guerra europea empezamos a transponer las dificultades a medida que aumentaban nuestras exportaciones valorizadas.

Poco después, hemos experimentado otra pequeña crisis, la que, por fortuna, no hizo sentir mucho sus efectos: la del 1919. El año 1919 debimos afrontar el desequilibrio resultante de la extraordinaria valorización de los productos, ocurrida durante la guerra europea, y la baja operada al término de las hostilidades. En los años sucesivos la prosperidad mundial se reflejó sobre la Argentina, y la administración acertada de la presidencia Alvear, dió al país días de holgado bienestar. La crisis de 1930 se debió particularmente a la depresión general de la Europa, y la consiguiente baja en

los precios de nuestras exportaciones. El país, que exportaba una tercera parte de su producción agropecuaria total, debió afrontar en los mercados de Europa una desvalorización extraordinaria, ocasionada por diversas causas que no es del caso examinar.

De esta crisis no hemos salido aún; hasta la iniciación de la guerra continuaba la depresión en los precios de la mayoría de nuestros productos. Pero no deseo ir demasiado lejos, porque este aspecto se relaciona con otro. Quiero solamente decir que, hemos pasado estos diez años, desde 1930, debatiéndonos con la preocupación de que los próximos excedentes para exportar valdrán o no mucho menos que lo que han valido antes. Los efectos de la prolongada sequía en Estados Unidos en 1937, nos hicieron la gracia de engañarnos respecto del porvenir hasta el extremo de creernos de nuevo en plena prosperidad y sentirnos capaces de rescatar nuestra deuda extranjera. Estos vaivenes han influido desfavorablemente en la vida económica del país, dilatando el necesario reajuste, en lugar de mirar continuamente al pasado lustro de 1924 a 29, como un desideratum. Si el nivel de precios de ese período se hubiese mantenido, la situación de la Argentina habría sido quizá tan floreciente como no lo podemos siquiera imaginar.

## II

Examinado someramente el pasado reciente, volvamos a los problemas de hoy. La crisis del presente tiene otros caracteres; ahora nos encontramos con saldos exportables en muchos de nuestros principales productos que no pueden salir del país, porque faltan elementos esenciales, tales como el cambio y el comprador. Las dificultades relacionadas con el transporte al extranjero son extraordinarias. Nunca, en los últimos 50 años, el país ha experimentado asfixia igual. Las bodegas disponibles de países no beligerantes ocupados por Alemania han ido pasando a manos de Gran Bretaña y otras han sido desgraciadamente encerradas por el bloqueo, de manera que, en estos momentos el enorme tonelaje que normalmente transportaban nuestras cosechas y las de otros países de esta parte del Continente han desaparecido. El problema se presenta casi insuperable, porque no es posible pensar en el comercio ordinario que hemos realizado por tantos años, aun en la hipótesis de que tuvié-

ramos una marina mercante. La situación es tan difícil, tan compleja, que no es fácil navegar con la bandera nacional. El ensayo del vapor "Uruguay", nos da el testimonio evidente de que si tuviéramos la suerte de poseer una marina mercante, sería imposible mandar nuestros productos al principal comprador: Gran Bretaña. El tráfico marítimo tendrá que hacerlo, y lo hace actualmente este país a medida que se lo permiten las circunstancias. Hay mucha gente que dice: ¿Por qué Gran Bretaña no nos compra más, si necesita? Es fácil pensar que falta buena voluntad por parte del Gobierno Británico para comprarnos, pero, no es así. El Gobierno Británico va a buscar los productos que necesita para la subsistencia del pueblo británico, a los países que están mejor emplazados geográficamente que nosotros, de ahí que, sus barcos se dirijan al Canadá, de donde recibe los cereales que necesita, particularmente el trigo. Para el tráfico oceánico del Canadá al Continente Europeo es más fácil formar un convoy y protegerlo. Lo mismo ocurre con la producción de Nueva Zelandia y Australia. Por otra parte, el Gobierno Británico, tiene interés en comerciar con sus dominios. Nosotros no estamos en las mismas condiciones. Esto es fácil de comprenderlo.

A propósito; tengo que referirme a otro aspecto, a la forma de pagar las exportaciones. Gran Bretaña hace lo posible por comprar a sus dominios no tan sólo porque estén mejor emplazados geográficamente, sino también porque puede pagarles con su propia moneda, sin quebrantos.

Gran Bretaña para comprar necesita pagar, y el único elemento de que dispone — ya que el oro ha salido del comercio internacional — son sus libras papel, las cuales sólo sirven para adquirir efectos en dicha nación. El Gobierno Británico no consiente, como es natural, en que sus libras papel sean ofrecidas en otros mercados, porque podría ello ocasionar la desvalorización de su moneda.

Si ustedes tienen presente el famoso aforismo de Napoleón "que el dinero hace la guerra", pensarán con cuánta razón Gran Bretaña cuida que su moneda no se desvalorice. En dos o tres ocasiones, señaladas por la prensa, Gran Bretaña se ha preocupado de la existencia de libras libres, que aparecieron en Estados Unidos y que producían bajas inesperadas en la cotización de su moneda. Gran Bretaña ha llegado a un acuerdo con Estados Unidos sobre la estabilidad de sus respectivos signos monetarios. De esa manera

paga sus importaciones de los Estados Unidos, pero, no ha ocurrido lo mismo con nosotros; de aquí que nuestras exportaciones a Gran Bretaña se paguen con libras que no podemos ofrecer a un tercer mercado.

Respecto de Gran Bretaña, no hay más que un medio de continuar nuestro comercio ordinario, que en múltiples formas y por tantos años ha sido conveniente para ambos países: que Gran Bretaña disponga de un crédito, como el que le fué acordado en 1917, durante la guerra anterior. La Argentina no puede olvidar que ha sido deudora por más de un siglo de Gran Bretaña, y que si por los azares del destino se transformase en acreedora, la reconocida responsabilidad de aquélla y sus cuantiosos intereses radicados en el país, son suficiente garantía de que esa deuda será pagada.

Confieso que ignoro si se ha tomado en consideración esta medida; y a propósito, quiero aprovechar la oportunidad para decir que no juzgo los planes del gobierno; ni las resoluciones que se han tomado con anterioridad, ni las que se han de tomar después cuando apremien las circunstancias; no he estudiado detenidamente el proyecto del Ministro de Hacienda de la Nación y aunque lo hubiera hecho, no opinaría sobre él en una conversación de esta naturaleza.

Es forzoso, pues, que siendo Gran Bretaña el principal comprador de nuestras exportaciones agropecuarias, encontremos el medio de llegar a un entendimiento, es decir; apliquemos el criterio del buen comerciante, de esos que tienen la profunda sabiduría sanchescá para manejar sus intereses, y que, cuando disponen de una cantidad excesiva de artículos para vender, y no encuentran comprador entonces salen ellos mismos a buscar donde hay quien necesite el producto, y si, los que lo necesitan, son personas responsables, pues, los venden a crédito. Yo me acojo siempre a lo que la sana y sencilla experiencia de la historia y de los hechos enseña.

No ocurre lo mismo respecto de Estados Unidos de América. Allí debemos recurrir ahora no sólo para vender sino para comprar lo que antes adquiriríamos en los países hoy bloqueados por la guerra. Nuestra balanza comercial y de pagos con Estados Unidos de América es y será necesariamente desfavorable, porque no sólo hay allí una parte de la deuda externa argentina, sino también por ser a la nación la única que puede proporcionarnos la gran mayoría de los artículos reclamados por la marcha regular del comercio interno

y de las industrias establecidas. Este problema no tiene otra solución inmediata que la ya adoptada, de obtener un crédito en los Estados Unidos de América en la forma más cómoda, de reembolso compatible con las circunstancias del momento. Es de esperar que mediante acuerdos político-económicos, las exportaciones argentinas a los Estados Unidos de América aumenten en forma considerable, en un futuro próximo, y nos permitan pagar nuestras compras, sin usar exclusivamente del crédito.

Quedan, pues, examinadas las dos dificultades más grandes que se oponen a la exportación: la falta de barcos y las dificultades monetarias, y no entro en mayores detalles, ni tomo en cuenta otros países, porque eso haría prolongar con información innecesaria a mi objetivo, esta conversación en la que me propongo vulgarizar ideas de aplicación práctica en la hora presente.

### III

Las dificultades opuestas a la importación son de otra naturaleza, pero, se asemejan en cierto aspecto. Necesitamos muchos artículos, sobre todo maquinaria y metales industrializados total o parcialmente, que es forzoso importar del extranjero. Las mercaderías y materiales que necesitamos han experimentado un aumento de precio entre 10 y 25 %. Nuestro principal proveedor de hierro elaborado ha sido y es Gran Bretaña, que hoy no puede disponer de él, porque lo precisa y debe conseguirlo del extranjero, para los fines de la guerra. Ella había propuesto que le fuera entregada una proporción de hierro viejo a cambio de sus exportaciones de hierro y acero elaborado, pero la sugestión no fué atendida. Desde luego, las dificultades materiales son conocidas por ustedes y no insistiré sobre ello, pero quiero referirme a otras producidas en los últimos tiempos. Me refiero a las que ha creado el control de cambios. Esa Institución nacida en las primeras horas difíciles del año 1931, fué impuesta en su origen, por una necesidad ineludible y su adopción se debió a una de las pocas figuras brillantes que ha tenido el gobierno de nuestro país en los últimos tiempos: al Ministro Enrique Uriburu. El momento era difícil, y los hechos pusieron al Ministro de Hacienda en tan serios aprietos para atender los pagos al exterior, que decidió adoptar el sistema del control de cambios. —

que no era, por cierto nuevo ni nuestro— pero, indispensable en nuestro país, para establecer un control sobre las importaciones y procurar el equilibrio de la balanza de pagos.

El control de cambios de los primeros tiempos no levantó objeciones. Manejado con más o menos acierto produjo una necesaria tranquilidad, porque allanó en parte los inconvenientes de la escasez de divisas, o mejor dicho, su inapropiada distribución.

Nos encontramos pues, que el control de cambios comenzó por ser un mecanismo para establecer una conveniente aplicación de las divisas que provenían de nuestras exportaciones, pero, se ha complicado, y hoy es un régimen tan complejo, que sólo para aquellos que conocen sus intrincados procedimientos, resulta inteligible. Si alguno de ustedes tiene ocasión de examinar la serie de planillas que se han establecido para otorgar cambio al que quiere importar algo del extranjero, encontrará esta tarea tan difícil que sólo los técnicos pueden realizar. El pedido de cambio para las importaciones requiere acertar con el formulario respectivo para solicitarlo y hasta aquí la dificultad no parece mayor, pero, el momento difícil llega cuando los funcionarios encargados de acordarlo deben decidir si lo que se desea importar puede ser importado y en qué cantidad.

La libertad de comercio de la Constitución, ha quedado olvidada. Sólo se pueden importar los artículos que en la cantidad y calidad determinada autorizan los funcionarios del gobierno. A tal extremo ha llegado la restricción, que serían muchos los ejemplos que podría citar a ustedes demostrativos de que la libertad de comercio ha desaparecido completamente.

De paso, recordaré que tampoco hay libertad para realizar el trueque. Las restricciones a la libertad de comercio no sólo se aplican a aquellos negocios en que ha de intervenir una moneda extranjera, que el gobierno debe proporcionar para el pago; se extienden también a los trueques.

Un industrial muy importante en nuestro país me ha referido lo siguiente: deseaba con el mayor interés satisfacer un pedido de España referente a mercaderías que reciben un tratamiento particular, especialidades farmacéuticas y medicamentos para hospitales; una suma considerable, más o menos cuatro millones de pesos. El gobierno español no podía pagar sino con pesetas, las cuales eran prácticamente no negociables, por lo que propuso el trueque. El

gobierno español estaba dispuesto a enviar productos españoles que habían de venderse en la Argentina, por una suma equivalente a cuatro millones. Propuesto el trueque a la Oficina de Control de Cambios fué desechado y hasta el momento no hay probabilidades de que se conceda. Es decir; estamos en condiciones de exportar productos valorizados y aun traer por el sistema de trueque ciertas mercaderías que tendrían aceptación, pero, no es posible este negocio normal. Esto les dará una idea somera de lo que representan las dificultades para la exportación.

## IV

Voy a entrar ahora en el examen de un tópico interesante: la política económica internacional argentina en el siglo XX. La política de nuestro país respecto del comercio exterior en los últimos 40 años — para no remontarme a un pasado remoto — asume dos formas que encuadran en dos períodos: hasta el año 1933, época del convenio con Gran Bretaña, y a partir del convenio, hasta nuestros días. Desde la reconstrucción institucional de 1853, hemos reglado nuestro comercio internacional por tratados de comercio de carácter general, a los cuales se incorporaba la cláusula denominada “de la nación más favorecida”. En algunos de ellos, la cláusula tiene carácter incondicional: el mejor ejemplo lo constituye nuestro primer tratado con Gran Bretaña que data del año 1825. La mayoría de los demás tratados se han celebrado en la segunda mitad del siglo pasado, y algunos pocos, al comienzo de éste. Mediante ellos la República Argentina entró en contacto comercial y amistoso con casi todos los países de la tierra, afirmando así los principios liberales adoptados por nuestra Constitución.

Sin embargo, nos han ocurrido contrariedades; muchos de esos tratados contienen la cláusula de la nación más favorecida en forma “condicional”, lo que significa una reserva de efectuar convenios teniendo en cuenta ciertas circunstancias particulares. El primer caso en que se puso de manifiesto la ineficacia de esos tratados, ocurrió cuando, en 1907, si mal no recuerdo, se produjo una famosa controversia internacional, entre el Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, Barón de Río Branco, y el nuestro, Dr. Estanislao S. Zeballos a propósito de la preferencia acordada a las harinas de

Estados Unidos de América. A nuestro juicio, esa preferencia afectaba los derechos y las obligaciones estipulados en el tratado de comercio concertado con el Brasil. El Barón de Río Branco examinando nuestra queja, reconoció que el tratado concedía los beneficios de la nación más favorecida en forma condicional y por ello agregaba: "estaríamos dispuestos a dar a la Argentina la misma preferencia que damos a las harinas americanas, si ustedes se ponen en la misma situación, es decir, si nos compraran tanto café como nos compran los Estados Unidos". En la práctica el tratado significaba un simple acuerdo de buena voluntad, siempre que no mediaran razones especiales de conveniencia particular.

Nuestra política ha sido, — vuelvo a repetirlo —, la del pueblo alegre y confiado, país de pastores sin preocupaciones; dejamos andar las cosas, si los negocios van bien; si exportábamos mucho y comprábamos menos, aunque algunos años nos permitimos el lujo de adquirir con exceso, siempre era fácil corregir la balanza desfavorable con un aumento en los impuestos; vivíamos en la Arcadia. La Argentina, protegida siempre por el buen Dios, encontraba una hora en que podía deshacerse de los saldos exportables; nunca nos preocupó si había o no mercados permanentes; si podíamos celebrar convenios bilaterales para abrir nuevos mercados, prefiriendo mantenernos en aquella cómoda y feliz posición que adoptamos en 1825, cuando concertamos nuestro primer tratado con Gran Bretaña.

No insistiré en este tópico que es demasiado conocido, para entrar en uno que tal vez tiene más interés, me refiero a la modificación de la política internacional, que comienza sobre bases depuradas mediante el convenio comercial con Gran Bretaña, comúnmente llamado Roca-Runciman, en el cual se estipularon principios que constituyen un verdadero incentivo, de acción casi mecánica, para estimular el comercio internacional dentro de las posibilidades de una economía dirigida en casi todos los países. Cuando negociábamos este tratado, teníamos ya el control de cambios que hacía depender de una resolución del gobierno la concesión de divisas para importar mercaderías del extranjero. A fines del año 1932, la situación se había tornado en extremo difícil, pues, el país había comprado demasiado, resultando imposible pagar las exportaciones. Existían más o menos 250 millones de pesos congelados, afectados al pago de exportaciones realizadas, creando con ello un es-

tado de asfixia a los negocios, si tal término puede ser aplicado. Había que pagar, y lo que era peor, los acreedores extranjeros, los propietarios de los créditos, comenzaron a pensar que habíamos inventado el control de cambios como excusa para no hacerlo.

Afectado nuestro crédito en el exterior y siendo nuestra intención pagar, sólo dos medios había para hacerlo; uno, sacar el oro de la Caja de Conversión y mandarlo a los distintos países donde estaban nuestros acreedores; el otro, ofrecerles títulos. Por cierto, ante la alternativa, debimos optar por el segundo, desde que respecto al primero teníamos la preocupación, que nada podía modificar, de conservar el oro a toda costa.

## V

El convenio Roca-Runciman es sin duda alguna, en la historia financiera de la Nación, el acontecimiento más importante del presente siglo. Mucha gente lo ha juzgado con superficialidad porque ignora su carácter y sus efectos. En ese momento el país no podía solucionar sus dificultades sin acudir al principal acreedor de los fondos congelados, Gran Bretaña, y exponerle las condiciones de nuestra economía no podíamos desprendernos de la garantía metálica para pagar la suma "congelada", aunque en realidad no hubiera arrastrado todo nuestro depósito, porque la deflación habría generado grandes dificultades internas, en el mercado de crédito y en el giro de los negocios. La reserva en la Caja de Conversión alcanzaba a 80 millones de libras y nuestra deuda con el exterior no excedía de 20 millones, es decir, el 25 por ciento; resultó, en definitiva, poco más o menos de 17 millones de libras esterlinas.

El asunto fué presentado con lealtad y llaneza al gobierno británico, que se apresuró a nombrar una comisión de los principales acreedores, entre los cuales figuraban los ferrocarriles, otras compañías de servicios públicos, seguros, etc. Esta comisión expresó por anticipado por cualquier clase de arreglo sería recibido con beneplácito, de manera que, cuando se ofreció a los acreedores británicos de pesos argentinos congelados, bonos de la deuda externa en libras, aceptaron con generosa buena voluntad. Los bonos no serían ofrecidos al mercado, porque su cotización inmediata habría perjudicado el crédito argentino en ese momento; fueron tomados por los

acreedores, a la par con un interés de 4 % anual, realizando así, nuestro país, el más ventajoso empréstito que registran sus anales. Los tenedores de esos bonos por 13 millones de libras, a veinte años, aceptaron también que la amortización no se haría efectiva en los cinco primeros años. Así, con esta colaboración, se pudo salvar una de las encrucijadas más difíciles por las que ha pasado nuestra balanza comercial con el exterior, y se libró a la plaza de una de las congestiones más graves que recuerda la economía nacional.

El convenio trajo otras ventajas apreciables; me refiero sólo a la ayuda financiera que recibió el gobierno, que tuvo la disponibilidad inmediata de los fondos. Como el empréstito no tenía destino especificado, el Poder Ejecutivo pudo desenvolverse, favoreciendo las actividades de la nación en una forma holgada, y emprender al propio tiempo las conversiones extraordinarias de la deuda interna, basadas en la posesión de 250 millones de pesos más o menos. Se llegó a esta cifra porque una vez aceptado el convenio por la Gran Bretaña, los demás países donde existían saldos acreedores en las mismas condiciones, debieron conformarse con soluciones idénticas. Así lo hicieron Bélgica, Suiza, Holanda, España y Francia, lo cual representó un aumento de cuatro millones de libras esterlinas.

Otra cláusula de mucho interés, fué la destinada a regular la distribución de nuestros cambios. Hasta entonces para otorgar cambio no habíamos establecido normas o bases de criterio; se acordaba por el Poder Ejecutivo, asesorado por una comisión de empleados bancarios. Cuando el problema de los créditos congelados se presentó a los representantes de Gran Bretaña, éstos procedieron con el sano juicio del banquero inglés, cuyo cliente y deudor está en dificultades. Nos declararon que comprendían y apreciaban nuestra posición y estaban dispuestos a concedernos plazos para pagar. "Lo que hace todo buen banquero". "Los fondos congelados hasta Febrero de 1933 correspondían a los 18 meses pagados, pero ¿cómo impedir que no se produjesen nuevas congelaciones más tarde?".

La solución de esta grave emergencia había sido estudiada por la Comisión Financiera que nombró el Poder Ejecutivo en octubre de 1932; formaron parte de ella algunos ciudadanos eminentes y representantes de las grandes instituciones económicas, comerciales e industriales de la Nación, entre los cuales figuraba el que habla. La solución propuesta satisfizo a los representantes de Gran

Bretaña, por su carácter general y el justo criterio de reciprocidad. Esa Comisión financiera había aconsejado al gobierno que del producido en divisas de nuestras exportaciones hiciera una distribución razonable y equitativa; entregando a cada país la cantidad de divisas que representaran aproximadamente el monto de sus compras en la Argentina, durante el año anterior. En este caso, no se trataba tanto de comprar a quien nos compra, como de pagar a quien nos paga, lo que si bien es muy semejante en el hecho, no sólo cubre la balanza comercial, sino también la de pagos.

Llegamos así a convenir una fórmula que representa el mejor tratado de reciprocidad comercial con todos los países, porque la fórmula argentina, mediante la cual, el país se obligaba a poner a disposición de cada uno de los países que compraban nuestras exportaciones, un equivalente aproximado de las divisas que correspondían a esas compras.

Además, hicimos una salvedad, que fué bien recibida por el gobierno británico; a nuestra promesa de entregar todo el cambio correspondiente a cada país como si estuviese establecido un "clearing" de compensación, agregamos una reserva prudencial para atender el pago de nuestras deudas externas. Del cambio disponible por concepto del pago de nuestras exportaciones, reservaríamos una proporción no mayor del 10 % para el servicio de nuestras obligaciones en el exterior.

En estricto derecho<sup>e</sup> habrían podido exigir que todo el producido de nuestra exportación fuera entregado, pero, explicamos que para la República Argentina, era sagrado el pago en el exterior de sus deudas. Una proposición tan digna recibió la mejor acogida y fué aceptada sin controversia.

De ahí que el tratado Roca-Runciman haya sido tan trascendental. Hemos consagrado un régimen de reciprocidad tan equitativo para Gran Bretaña que nos compraba en ese año por valor de 35 millones de libras —quizás la tercera parte de nuestras exportaciones— como para cualquier otro país. El 10 %, o sea, tres millones y medio de libras se destinarían para el pago de los servicios de la deuda pública, y los 31 y medio millones restantes podían ser destinados a abonar las importaciones y las remesas de las organizaciones de capital británico que necesita cambio en libras esterlinas.

Y llegamos al tópico más difícil de esta conversación. ¿Cómo

haremos para salir de esta situación incierta? No hay sino que volver a los viejos métodos de la política liberal. Es el único remedio posible.

Aquí me servirá para argumentar, de un magnífico discurso de Lord Runciman, el mismo Mr. Walter Runciman que firmó el tratado, por parte de Gran Bretaña, con el Dr. Roca. Runciman explicando en el Parlamento cómo había mejorado la economía de Gran Bretaña en el año 1935, dijo, en síntesis: "Primero se ha comenzado por la parquedad en los gastos públicos, se ha hecho la economía necesaria y posible —y quizá se hicieron más economías que las requeridas por una prudente visión del porvenir, porque no gastaron lo bastante en prepararse para evitar la guerra que debía venir. En segundo término, se ha equilibrado el presupuesto haciendo un esfuerzo extraordinario. En tercer término, se han hecho múltiples convenios bilaterales".

Gran Bretaña había celebrado hasta esa época 20 convenios bilaterales parecidos al que hizo con la Argentina. El nuestro fué el segundo, correspondiendo el primer lugar a Dinamarca y sucesivamente los demás. Fueron convenios de acomodación recíproca para facilitar las exportaciones y las importaciones de los respectivos países, encauzándolas dentro de un régimen más o menos estable, manteniendo una especie de tregua en la guerra de tarifas aduaneras que declarada o encubierta, conspiraba contra todo entendimiento comercial. Hablar de ella no es necesario. Además, es perfectamente conocido el procedimiento adoptado en nuestro caso, pues, acordamos con Gran Bretaña no aumentar los derechos, ni ella ni nosotros, en aquellos productos que eran materia de nuestro intercambio.

Pero, hay un factor más que Mr. Runciman señaló en su admirable discurso; habló del efecto fertilizante del dinero barato. En Gran Bretaña al ocurrir en el año 1931, la caída del Gobierno Laborista y constituirse el gabinete nacional, el interés corriente era del 6 %. Una de las primeras medidas del nuevo gobierno fué rebajar el interés, al 4 %, después al 3 %, después al 2, después al 1 y después a medio, hasta que la guerra lo transformó todo. Esto no significa estimular la economía ficticiamente, tampoco un incentivo para el abuso del crédito. El bajo interés permite las negociaciones que no pueden hacerse con alto interés, y de ahí que Mr.

Runciman atribuyese una de las causas principales de la recuperación de Gran Bretaña al efecto fertilizante del dinero barato.

## VI

Me quedan unos pocos minutos para tratar qué medidas se podían tomar como caso de emergencia. El Estado necesita recursos, los impuestos no los dan; no es posible aumentarlos en momento de crisis, creo que sería un error y de resultados completamente negativos. Ya lo ensayaron los laboristas en Inglaterra; cuando empezó la crisis aumentaron los impuestos a las bebidas alcohólicas que daban 70 millones de libras; creyeron que aumentándolos en un cien por cien darían 140 millones, pero dieron menos de 70. Los impuestos sólo se pueden aumentar dentro de lo que permite la capacidad contributiva del país, y la capacidad de consumo que en épocas de crisis disminuyen enormemente.

Hay que afrontar la dificultad con otro recurso. Después de meditar mucho sobre ello, sinceramente, no encuentro otro medio legal y práctico que la revalorización del oro; es decir una inflación monetaria, que sería un error considerarla como recurso peligroso. De la inflación se habla en nuestro país con una especie de temor supersticioso, el temor que los niños tienen a las brujas, ni más ni menos. La inflación de por sí, no es sino un aumento del medio circulante. Hemos tenido muchas inflaciones que han pasado desapercibidas porque estaban garantizadas. ¿Acaso, la inflación que lleva su correspondiente garantía no lo es? Esto es elemental, lo dañino, lo perjudicial a la economía es la inflación sin garantía o sin necesidad. Eso sí es peligroso, y todo país que la emplea, desorganiza su economía y sus finanzas. Una inflación oportuna y controlada no sería nociva en la hora actual.

A propósito, recuerdo siempre una conferencia del prestigioso financiero inglés, Sir. Robert Horne, quien en el año 24 fué Ministro de Hacienda del Gabinete británico. El temor a las inflaciones, dice, se parece al que tenía un individuo cuando en presencia de un enfermo atacado del corazón, no quiso darle un trago de coñac por temor a que se acostumbrara a la bebida. La observación es justa. La gente que ignora los secretos de técnica monetaria tiene de la inflación un concepto completamente fatídico, como si fuese

una invención diabólica que Dios contrarresta por medio de la deflación. Las inflaciones se practican en todas partes del mundo ab initio. Gran Bretaña ha efectuado la revalorización del oro dos veces: la primera fué hecha en situación semejante a la nuestra, antes de entrar en la guerra y la segunda a comienzos del presente año.

Lo que un prudente manejo de la moneda repudia es la emisión lisa y llana, sin garantía, destinada a cubrir los déficits del presupuesto o favorecer la especulación. Nuestro país tiene una experiencia funesta de esta clase de procedimientos, pero, hemos purgado nuestro pecado, creando después de 1892 un fondo para amortizarla que se llamó de conversión. La reserva se llevó a cabo y se acumularon en el Banco de la Nación 60 millones de pesos oro para redimirnos de la inflación, años después, juzgamos innecesario el rescate y destinamos esa suma a otras necesidades públicas.

El peligro de la inflación sólo existe cuando ésta se realiza sin garantía, o sin una necesidad positiva ineludible, lo que no ocurre en este caso, porque la revalorización del oro, aumentaría el medio circulante en proporción exacta con la base que respalda la existencia metálica en poder del gobierno. Los recursos provenientes de la emisión servirán para poder poner en movimiento los trabajos públicos que se han venido paralizando, tanto por la reducción de los ingresos fiscales cuanto por la falta de materiales que no pueden importarse.

Esta sería una medida de emergencia, que enuncio como la más plausible, la más práctica, que entrañaría un menor trastorno.

Debo terminar pues la hora ha transcurrido. El país en sus ciclos económicos, de prosperidad y de depresión, ha conservado esa característica de arcadiano, a lo menos, durante la época de la generación a que pertenezco. No nos hemos preocupado, en los períodos de prestación, de contraernos a nuestras necesidades, a ser prudentes, en los de prosperidad hemos perdido completamente el sentido de la historia, creyendo que el porvenir era nuestro y sin término; de aquí que hace 3 años, en el 1937, nos creyéramos, candidamente, al margen de la crisis y nuevamente en una franca recuperación económica y financiera. Tan grande fué la ilusión que nos ocurrió llegada la oportunidad de rescatar nuestra deuda extranjera. Todo ello, porque en los Estados Unidos se habían perdido las cosechas y vendimos nuestros cereales a buenos precios. El gobierno nacional dió el ejemplo de la opulencia improvisada, y

nos lanzamos a comprar y construir palacios por doquier, contando con el buen Dios argentino, hasta que los años subsiguientes nos sacaron del encantamiento.

Estas observaciones, un poco socarronas, tienen por único objeto señalar un defecto propio de nuestra juventud como pueblo: somos jóvenes y naturalmente optimistas, lo cual nos acarrea todos los trastornos que produce la falta de previsión, pero, ya podemos contar cinco crisis en el haber de nuestra generación y es tiempo de ser cautelosos. En los años buenos hay que hacer como las hormigas, como las abejas, una provisión para los años malos; las reservas deben crearse con carácter permanente, para que el país no sufra grandes trastornos y siga un ritmo más o menos uniforme. Esto que para nosotros es solamente una vaga preocupación debe constituir en la mente de todos los argentinos, una preocupación fija, como es la que tienen los británicos. En Gran Bretaña durante los años de bienestar no se piensa —“que bien estamos— sino —cómo debemos prevenírnos para los malos días, para los ‘rainy days’— para los “días de lluvia”.

Repito mi agradecimiento a todos los que me han honrado con su presencia aquí, donde no he querido más que vulgarizar ideas acopiadas a través de años de estudio, y al Colegio Libre de Estudios Superiores, institución tan simpática como benéfica, a la cual he querido prestarle mi apoyo moral con mi presencia en esta aula.



# Los Puertos Argentinos

Por RICARDO M. ORTIZ

## I) EL SISTEMA PORTUARIO

Los índices económicos del país, considerados en relación con la actividad que traducen, presentan por lo común un panorama de tal amplitud, que su fecundo relacionamiento aparece sumamente complicado. Si ellos se consideran en el instante en que tienen relación con la actividad portuaria, aparecen en cambio, en tal modo conexos, que se advierte fácilmente, que el emplazamiento y densidad de actividades del puerto, está determinado o condiciona al conjunto de circunstancias económicas que solicitan su concurso. Posición geográfica del país, desde luego; extensión de costas y características topográficas de las mismas: rutas del transporte interno; modalidades de embarque; mercados de consumo y rutas navieras, son circunstancias cuya influencia definen la modalidad del puerto o del sistema portuario del país.

El nuestro, ha desarrollado su economía, preferentemente, sobre la base de los productos agropecuarios y ellos se practican, en particular, sobre la zona de llanura que abarca las provincias de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires y una fracción de La Pampa, prácticamente inseparable de aquella, y las provincias de Entre Ríos y Corrientes. Si se agrega a ello, que estos productos, que representan en peso el 98% del comercio exterior de exportación, se destinan al continente europeo o cuando menos a la cuenca del Atlán-

tico, quien a su vez provee el 90 % de los productos de importación, se tiene explicada nuestra red portuaria, cuyo emplazamiento queda desde luego, confirmado por el del agua que baña solamente el costado Este del país.

Nuestras costas marítimas tienen un extensión de 2500 kilómetros, pero su desarrollo excede de los 4000 kilómetros. Es este un factor importante, en cuanto atañe a la implantación portuaria, porque del mayor número de accidentes costeros, depende la facilidad y la economía en la ejecución de aquella obra. La costa de la Provincia de Buenos Aires, es por ejemplo, absolutamente inadecuada para implantaciones de esta especie. Ella es baja, arenosa y completamente desabrigada, lo que supone costosas obras de defensa, para alcanzar las profundidades naturales o de excavación, para traer éstas hasta los sitios utilizables. El resto de la costa marítima ofrece condiciones más favorables, pero no tiene a sus espaldas la fertilidad de aquella, ni en consecuencia, los importantes volúmenes que en la zona norte, requieren la bodega.

Si a los 2.500 kilómetros que median entre la desembocadura del Río de la Plata y el extremo Sud del Territorio de Tierra del Fuego, que constituyen la costa marítima propiamente dicha, agregamos los 1500 kilómetros que median entre aquel punto y la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay, más los 450 kilómetros que mide el río Paraguay, entre límites nacionales y 700 kilómetros que mide el Paraná, hasta el extremo Norte de Misiones, se tiene una ruta de longitud total igual a 5.150 kilómetros, que ofrece las características más variadas y dentro de la cual se desarrolla nuestro sistema portuario.

Distribuimos a los setenta y siete puertos que, en conjunto constituyen dicho sistema, en puertos de ultramar, o sea los que en forma permanente son alcanzados por navíos que sirven al comercio exterior; en puertos fluviales de cabotaje, que son los diseminados a lo largo de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, fuera de la zona reservada a los anteriores, y puertos de navegación costera, que son los situados a lo largo de la costa patagónica en la zona que queda al sur de Bahía Blanca.

El emplazamiento de los puertos de ultramar, comprende una franja del litoral argentino limitada al Norte por una línea que une Santa Fe y Diamante sobre el Paraná con Concepción sobre el Uruguay, y al sur, por el puerto de Bahía Blanca. Son en total 19

puertos de los cuales doce están situados sobre el río Paraná, comprendidos entre Campana y Santa Fe; dos sobre el río Uruguay: Concepción y Colón; dos en el río de la Plata: Buenos Aires y La Plata y tres sobre el Atlántico Sur: Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca.

La totalidad de ellos poseen obras completas, tanto de margen como de acceso, capaces de asegurarles un desempeño eficaz, sea que pertenezcan al Estado Nacional o Provincial, como Buenos Aires, La Plata, Santa Fe, Diamante, Concepción, Mar del Plata y Quequén, sea que pertenezcan a Empresas privadas como Rosario, Bahía Blanca, Campana, etc.

La zona de estos puertos está limitada, al Sur, por las posibilidades económicas de la región y al Norte, por las posibilidades técnicas de la navegación. Al Norte de la línea Santa Fe-Concepción, tanto sobre el río Paraná, como sobre el Uruguay, el Estado ha llevado la profundización de estas rutas hasta hacerlas compatibles con el calado de los barcos de ultramar, no obstante que de los puertos de cabotaje situados al Norte de aquella línea, se despacha, con destino al exterior y en forma indirecta, un importante volumen. Al Sur de Bahía Blanca, la navegación de ultramar se practica en aquellos puertos como Deseado, San Julián, Santa Cruz, Gallegos y Río Grande, que disponen de frigorífico. El medio millón de cabezas de ganado lanar que sacrifica anualmente la Patagonia, y envía por intermedio de aquellos puertos al exterior, es transportado por navíos que concurren a ese efecto, en la época propicia. Dichos puertos, cuyo intercambio dentro del país es muy superior al que supone su comercio exterior, no pueden, correctamente, ser clasificados como puertos de ultramar.

Los puertos fluviales de cabotaje, por los que normalmente se efectúan operaciones, son cuarenta y ocho, de los cuales cinco están situados sobre el río Paraguay, treinta, sobre el río Paraná, diez sobre el Uruguay y tres sobre el Río de la Plata. En general, la totalidad de estos puertos dispone de obras de margen, en amplitud adecuada a su importancia comercial.

Por último, los de navegación costera, que son diez, están situados sobre el Atlántico Sur, desde Patagones hasta Ushuaia. De ellos, cuatro disponen de la obra de margen que requiere un normal desenvolvimiento de sus actividades: son Patagones, Madryn, Comodoro Rivadavia y Deseado; los demás son simples fondea-

deros en los cuales la carga es manejada, entre el barco y la playa, por intermedio de lanchones, que demoran y encarecen, en consecuencia, la operación portuaria.

---

### Movimiento de mercaderías y embarcaciones

En un año normal, el movimiento total de carga realizado por los puertos del país es aproximadamente de 40 millones de toneladas. De ellos, corresponden el 85 % a los puertos de ultramar, el 9 % a los de cabotaje y el 6 % a los situados en la costa atlántica.

Los puertos de ultramar tienen pues un movimiento anual que excede los treinta y tres millones de toneladas, de los cuales, 20 millones corresponden al comercio exterior y el resto al interior. En lo que respecta al comercio exterior, tanto la importación como la exportación suelen equilibrarse, sumando ambas, unos 10 millones de toneladas.

El comercio exterior, practicado por estos puertos, se distribuye así: 60 % corresponde a los puertos del Río de la Plata, 29,5 % a los del río Paraná, 10 % a los de la costa atlántica y 0,5 % a los situados en el río Uruguay. Con respecto al total realizado por el país, el puerto de Buenos Aires absorbe el 57 % de su comercio exterior. Si descomponemos las cifras que traducen esta actividad, en importación y exportación, resulta que el 80 % de la primera corresponde a los puertos del río de la Plata y dentro de éste, la mercadería recibida por el puerto de Buenos Aires representa el 77 % del total recibido por el país; a los puertos del río Paraná corresponde el 18 % y el 2 % a los situados en el Atlántico.

La mercancía de esta procedencia recibida en el puerto de Buenos Aires, si se excluye unos cuatro millones de toneladas que corresponde por fracciones iguales al carbón por una parte y al pedregullo y arena por otra, se compone de artículos generales, maquinarias, petróleo y derivados, etc., en tanto que el 95 % de la que reciben los puertos del Paraná y el cien por cien de la que se introduce por los del Atlántico, es carbón y alguna partida de ma-

dera destinada al consumo de los ferrocarriles que tienen en ellos su estación terminal.

El comercio exterior de exportación está sujeto a un equilibrio estable: los puertos del río de la Plata despachan el 32 %, correspondiendo como es natural, el 30 % al puerto de Buenos Aires; los del río Paraná despachan el 47 %, el 20 los del Atlántico y el 17 los del río Uruguay.

Del porcentaje correspondiente a los puertos del río de la Plata, el 26 % se refiere a cereales en general y el resto a productos de la ganadería, en tanto que los porcentajes que afectan a los demás puertos de ultramar, debe imputarse íntegramente a los productos agrícolas.

No menos de 13 a 15 millones de toneladas anuales, mueven los puertos de ultramar en mercadería destinadas al comercio interior y que se reparten en 66 % recibidas y 33 % despachadas. De aquel total corresponden 50 % a los puertos del Río de la Plata —de los cuales el 43 % al de Buenos Aires— 40 % a los puertos del río Paraná, 6 a los marítimos y 4 % a los del río Uruguay.

---

Los puertos fluviales de cabotaje, acusan un tonelaje medio anual de cargas de unos 4 millones, o sea aproximadamente, el 10 % del total del país, y de aquel corresponden el 95 % al comercio interior y el resto al exterior. Los puertos del río Uruguay representan el 1 %, los del río de la Plata el 3, los del Uruguay el 1 y los del Paraná el 5 % del total de país.

Por último los puertos situados en la costa patagónica, mueven anualmente, unos 2 y 1/2 millones de toneladas, correspondiendo al 5 % del total movimiento en el país, del cual el 4,8 % corresponde al puerto de Comodoro Rivadavia.

Si para completar el cuadro de actividades portuarias argentinas, nos referimos al número de barcos y sus respectivos tonELAJES de registro entrados a los puertos que integran cada una de las grandes rutas mencionadas, se obtienen estas cifras que se refieren

	P U E R T O S		
	Ultramar	Fluviales	Costeros
Nº de buques entrados de ultramar	5.000	—	25
Nº de buques entrados de cabotaje exterior . . . . .	7.000	2.000	40
Nº de buques entrados de cabotaje interior . . . . .	45.000	40.000	800
Tonelaje de registro de buques de ultramar . . . . .	16.000.000	—	120.000
Tonelaje de registro de buques de cabotaje exterior . . . . .	2.500.000	400.000	60.000
Tonelaje de registro de buques de cabotaje interior . . . . .	12.000.000	8.000.000	1.000.000

En resumen pues, al conjunto de los puertos del país entran anualmente unos 100.000 barcos cuyo registro total alcanza a cerca de 50 millones de toneladas, lo que supone un porte medio de poco más de tres mil toneladas para los barcos de ultramar, trescientos cincuenta para los de cabotaje exterior y aproximadamente trescientos para los de cabotaje nacional.

### Inversiones

Para atender este movimiento, evidentemente importante, tanto que las cifras precedentes sitúan al puerto de Buenos Aires con el 13º o 14º lugar entre los del mundo, el Estado ha hecho las siguientes inversiones: 600 millones aproximadamente, en obras destinadas en forma exclusiva a trabajos portuarios, más unos 150 millones en obras destinadas a talleres, reparación de implementos, etc., lo que hace un total de 750 millones de pesos. Si computamos el valor de las instalaciones realizadas por Empresas privadas que realizan operaciones portuarias, ya sea como concesionarios dentro de los puertos del Estado, ya sea como propietarias exclusivas, el capital invertido en los puertos del país excede sin duda los mil millones de pesos, lo cual sitúa a la industria portuaria en el 7º u 8º lugar entre las industrias que tienen mayor capital invertido en el país.

Distribuyendo las cifras que corresponden al Estado, en las tres grandes rutas en que hemos repartido las actividades portuarias, se observa que los puertos de ultramar han absorbido el 90 % de aquella, los fluviales el 8 % y los de navegación costera el 2 %.

#### Recaudación por servicios portuarios

En un año normal, la recaudación que realiza el Estado correspondiente al pago de los servicios que presta, alcanza a 45 millones de pesos, registrándose máximos de 55. De esa cifra, aproximadamente el 40 % corresponde a servicios prestados a la embarcación —faros y balizas, entrada, permanencia en puerto, muelle, etc.— y el 60 restante a los que presta por el movimiento de la mercadería —almacenaje, eslingaje, tracción, etc.

La primera cifra permite apreciar aproximadamente en un peso moneda nacional la tasa que corresponde a cada tonelada de registro neto entrada a puerto desde el exterior. En cuanto a la segunda, es preciso advertir que el Estado se hace cargo del movimiento desde bodega a galpón, su alojamiento en éste y la salida de la zona portuaria si ésta se efectúa en vagón, solamente en lo que respecta a la mercadería importada; la mercadería exportada, que generalmente se maneja y se aloja en puerto, mediante utilaje y galpones propios del exportador, sólo recurre a los servicios del Estado, si entra en vagones, en cuyo caso es éste quien efectúa la tracción en sus vías. Considerando pues el conjunto de la mercadería que solicita intervención del Estado para su movimiento en puerto, paga en promedio, por ellas, 1.30 \$ por tonelada.

## II) REGIMEN ECONOMICO DE LOS PUERTOS

Nuestro sistema portuario parece dispuesto a satisfacer exclusivamente las necesidades de la exportación, estando el comercio de importación centralizado en forma casi exclusiva en el puerto de Buenos Aires. La zona de los puertos de ultramar abarca así la zona destinada a la agricultura y los campos en los cuales se realiza la cría de ganado. Tres zonas caracterizan en consecuencia, a los puertos de ultramar: a) la que corresponde al tercio central de

Córdoba, la mitad Sud de Santa Fe y una pequeña franja adosada al río Paraná, en la Provincia de Entre Ríos, que es la zona de explotación del Puerto Rosario y sus ocasionales derivados como Santa Fe, Diamante, Villa Constitución, San Nicolás, etc.; b) la que abarca el sur de Córdoba, el de San Luis y la mitad norte de la Provincia de Buenos Aires, que constituyen la zona del puerto de este nombre y c) la que se extiende en la mitad sur de Buenos Aires y el rincón Este de La Pampa, que es la zona de explotación de los puertos marítimos de la Provincia de Buenos Aires. Cualquier actividad, que en alguna forma tenga atingencia con el intercambio con el exterior, debe buscar la ruta de alguno de estos puertos. Esta operación se practica, sea abandonando la ruta que conduce a su propio puerto y alcanzando la que lleva al más próximo de los puertos de ultramar, sea utilizando la vía fluvial o marítima para hacerlo. Las provincias del centro y del Nord-Oeste, utilizan el rumbo ferroviario o el caminero para alcanzar Rosario o Santa Fe, en tanto que la mesopotamia y los territorios del norte, emplean de preferencia la vía fluvial para alcanzar sus puertos o Buenos Aires y la zona patagónica, la navegación costera con el mismo objeto.

En forma directa pues, los puertos de ultramar sirven a una zona del país que mide aproximadamente 600 mil kilómetros cuadrados, contiene unos 8 millones de habitantes y dispone del total del área sembrada con cereales, o sea unos 19 millones de hectáreas.

El volumen que esta zona destina a la exportación, oscila alrededor de 10 millones de toneladas, bien que se registran máximos superiores de doce millones; dispone para su traslado a puerto de 260 mil kilómetros de caminos, de los cuales quizá el 10 % asegura tránsito permanente, y unos 23 mil kilómetros de ferrocarriles.

Durante los últimos cuarenta años y promediados de diez en diez, la superficie bajo cultivo ha variado, en la zona de referencia, en esta forma:

1900/10:	8 600 000 has
1910/20:	13 200 000 "
1920/30:	15 350 000 "
1930/39:	19 000 000 "

Es muy probable que en este paulatino e importante aumento de las hectáreas sembradas con cereales de exportación, tenga influencia marcada desde luego, el precio a que ellos hayan sido cotizados en el mercado internacional, atendiendo particularmente a la circunstancia que su producto competidor, procedente de Canadá y Estados Unidos, está sujeto a un recorrido medio terrestre muy superior, según veremos, al que impone al nuestro su concurrencia a puerto; sin duda también, ha debido influir la introducción de más económicos métodos de explotación y el indudable mejoramiento de la semilla. Todos esos factores han tenido una decidida influencia en la producción de aquel acontecimiento, sin que podamos establecer en que proporción. Pero ocurre que mientras el área bajo cultivo no ha excedido los límites dentro de los cuales acusaba en el período 1900/10 cinco millones de toneladas, ha aumentado la densidad de la misma y este hecho se ha producido en regiones en las cuales o se ha aumentado la red ferroviaria o se ha mejorado la caminera o se ha librado a la explotación un nuevo puerto de ultramar.

Tal ha ocurrido en el extremo N. E. de la Provincia de Buenos Aires donde, a la implantación de buen número de ramales que reducen el recorrido terrestre, debe agregarse la de algunos puertos, como San Nicolás y San Pedro, de valor secundario dentro de la estadística general, pero que han hecho posible el acercamiento de la zona portuaria al barco; el mismo acontecimiento se produce en la zona N. E. de la La Pampa por virtud de la extensión de líneas del F. C. O. y del F. C. Bahía Blanca al N. O. y en la zona S. E. de la Provincia de Buenos Aires en la cual la instalación de los puertos Mar del Plata y Quequén, impulsa las áreas bajo cultivo, en los últimos veinte años, desde 200 mil hectáreas hasta un millón y medio que mide en la actualidad.

En el año 1900, cuando la exportación de cereales pasa apenas los dos y medio millones de toneladas, el país disponía para ello de nueve puertos; en 1910, ya cuenta con once, en 1920 aumentan a doce y a partir de 1920, con la incorporación de Mar del Plata y Quequén, la exportación de cereales se efectúa por medio de catorce puertos. Ligando los cuatro acontecimientos que a esta actividad se refieren, tendremos el siguiente cuadro:

Años	Superf. semb	Tonelaje	Puertos	Tonelaje medio por puerto
1900/10	8.614.926	5.269.904	9	585.945
1910/20	13.241.000	6.525.946	11	593.268
1920/30	15.343.949	10.312.513	12	859.376
1930/40	19.053.645	13.146.303	14	939.021

El volumen que señala la exportación de cereales, se alcanza a puerto por ferrocarril, por camión y por lanchas. El primer medio de transporte supone una movilización anual media, de algo más de quince millones de toneladas, incluida en esta cifra la cuota destinada al consumo interno; por ese transporte se paga poco más de 100 millones de pesos. El trigo representa en aquel total el 57 % y recorre en promedio unos 200 kilómetros, cuyo flete equivale a 7,60 \$ m|n. por tonelada, el maíz representa el 30 % y recorre en promedio 150 kilómetros, abonando un flete de 5,20 \$ m|n. por tonelada, el lino representa el 3 % y recorre, en promedio, 140 kilómetros mediante un flete de 7,03 \$ m|n. por tonelada. Si calculásemos el porcentaje de incidencia media del ferroviario, sobre el precio en puerto, de los granos mencionados, comprobaríamos que alcanza al 11 % para el trigo, el 8 para el maíz el 5 % para el lino. Sabiendo que, entre almacenaje en puerto y embarque, en promedio, cada tonelada de cereal, se encuentra gravada en 1,40 \$ m|n., resulta que en el instante de su alojamiento en bodega, el trigo llegado a puerto por ferrocarril, ha exigido un gasto de 9 \$ por tonelada, el maíz, uno de 6,60 y el lino, uno de 8,43 \$.

Compuntando como hemos hecho con los índices expuestos anteriormente el recorrido medio de una tonelada de cereal llegado a puerto por ferrocarril, desde 1900, promediando dicha cifra de diez en diez años, obtendremos:

Años	Flete medio	Recorrido medio
1900/10	4,55 m\$n.	55 kms.
1910/20	5,35 ..	75 ..
1920/30	8,60 ..	200 ..
1930/39	8,01 ..	170 ..

Comprobamos pues, con estas cifras, que los centros de gravedad de las zonas sembradas con cereales, que experimentan durante el período 1920|30 un extraordinario alejamiento de puerto, llegando con la cifra de 200 kms. al punto máximo, se han acercado nuevamente en un 15 % de aquella distancia no obstante que dichas áreas acusan crecimiento de casi 26 % en el mismo período. Es pues, en densidad y no en extensión, que dicho crecimiento se ha producido, no siendo ajeno a ello la mayor capacidad de trabajo y el mayor número de los puertos de ultramar por una parte y el detenimiento en la extensión de la red ferroviaria así como la permanencia de las tarifas que gravan al cereal, que son decididamente incompatibles con la explotación más allá de una cierta distancia de puerto, por la otra. Es muy posible que también haya influido en ello la ampliación del sistema de transporte terrestre gracias a la introducción del automotor y del camino en condiciones de tránsito permanente.

La concurrencia del cereal a puerto, utilizando el camión, está condicionada a varios factores: la posibilidad desde luego, de practicar con ese medio las instalaciones portuarias; el estado de la red caminera de acceso y por último, la densidad del tráfico de retorno a las diversas líneas ferroviarias que sirven al puerto.

No a todos los puertos de ultramar del país, por razones constructivas, es posible el acceso de camiones. A gran parte de ellos, como Bahía Blanca, Campana, Uriburu, San Nicolás, que son puntos terminales de empresas ferroviarias, es de todo punto imposible hacerlo; desde luego, habiendo sido construídos con el propósito de funcionar a manera de estación terminal, la empresa propietaria, no ha previsto más que el acceso por vagón; por otra parte, la mayor parte de ellos han sido construídos en épocas en que el transporte automotor no había alcanzado la difusión que tiene en la actualidad. La empresa ferroviaria, teniendo además mayor interés en la explotación de las vías de acceso que en las operaciones que se practican en el puerto, no habría de facilitar, sino en casos muy extremos, el acceso de otros vehículos que los suyos propios. Cuando en el país se inicia el transporte automotor, la totalidad de las líneas troncales ferroviarias ya estaban trazadas y tenían una dirección definida: la concurrencia directa a Rosario, Buenos Aires o Bahía Blanca. Particularmente el desarrollo de las vías férreas dentro de la provincia de Buenos Aires establece una vinculación

tan directa entre Bahía Blanca y la Capital, que explica por sí misma el relativo atraso que ha sufrido todo el tercio S. E. de aquella provincia. La instalación pues en ese sector de los puertos Quequén y Mar del Plata, que ambos quedan en cierto modo fuera de la ruta, crea un hecho nuevo que la empresa ferroviaria no pudo advertir ni satisfacer. Estos puertos, que además de tener dispuestas sus instalaciones, facilitando el acceso del camión hasta el barco, se han visto favorecidos, especialmente el primero en cuya zona se había iniciado la agricultura y la división de la tierra ofrecía mayor variedad que el otro, por la ejecución del plan de Vialidad, y acaso principalmente, por el empeñoso esfuerzo de sus colonos, a tal punto que en conjunto reciben cereal, desde camiones, anualmente, por un volumen de cerca de 600 mil toneladas, representando el 75 % del total entrado a puerto.

En cumplimiento de la Ley de Vialidad, cuyo artículo tercero establece justamente la preferencia que debe atribuírse a la ejecución de los caminos de acceso a los puertos, es actividad capaz de equilibrar la producción con el embarque en la zona de aquellos puertos que por un deficiente desarrollo de su red ferroviaria, deben someter al cereal a un vicioso recorrido terrestre. La posibilidad de usar el camino en condiciones económicamente practicables, coloca al productor en situación de decidir acerca del puerto en el cual ha de embarcar sus productos, en tanto que, la creación de otros lugares de las costas marítima o fluvial, donde practicar el embarque, es así mismo posible.

El desarrollo de la red vial y su consecuencia, el transporte del cereal por camión, no ha contribuído todavía a abaratar el flete terrestre, si la comparación se efectúa entre un camino que corra paralelamente a una línea ferroviaria y esta última. El transporte por camión ha sustituído más bien al ferrocarril, en aquellos casos en que el desarrollo de vías alargaba el recorrido necesario en forma importante y en cuanto da al chacarero una autonomía en lo que respecta al puerto exportador. En este sentido, el ejemplo de Puerto Quequén y aun el de Mar del Plata, es sumamente elocuente: exigiendo el rumbo ferroviario de una vez y media a dos de recorrido, para alcanzar el puerto, éstos no pudieron trabajar mientras no pudo contarse con el transporte en camión; en la actualidad, el primero de ellos, pese a algunas deficiencias de carácter téc-

nico, es un puerto que, despachando al exterior unas 600 mil toneladas de cereales, casi 450 mil la entregan los camiones.

El flete ferroviario para la distancia de 180 - 200 kms. en que oscila el recorrido medio a puerto, es aproximadamente de 4 a 4 ½ centavos por tonelada y por kilómetro; el flete para el transporte por camiones no podría computarse para esa distancia, porque en general, no es la que se practica en mayor densidad, pero para una de 120 kilómetros no es inferior a ocho centavos por tonelada y por kilómetro. Es verdad, que en el caso del camión, el flete supone el transporte de puerta a puerta, en tanto que por el rumbo ferroviario deben sumarse los términos que corresponden a transportes terminales en estación y puerto, pero aun así, no representa este último, una economía equivalente a la importancia que adquiere el volumen anualmente transportado. Insistimos: la elección del camión se debe en gran parte a la imposibilidad de extensión de la red ferroviaria y a su conexión con el puerto que corresponde a la zona económica de la cual proviene la producción.

Durante el año últimamente transcurrido, el acceso de cereales a puerto por medio de camiones, se traduce por las siguientes cifras, en las cuales no se incluyen ni al puerto de Buenos Aires ni al de La Plata, por no haberse dado a conocer esa cifra:

Puerto	Trigo ton.	Maíz ton.	Lino ton.	Varios ton.	Totales ton.
Santa Fe . . .	20.000	80.000	90.000	30.000	220.000
Rosario . . .	100.000	130.000	100.000	50.000	430.000
B. Blanca . .	80.000	—	—	—	80.000
M. del Plata .	120.000	—	—	20.000	140.000
Quequen . . .	330.000	—	70.000	21.000	420.000
Totales . . .	550.000	210.000	260.000	121.000	1.290.000

Puede observarse en el cuadro precedente, que mientras los puertos del S. E. de la provincia de Buenos Aires han recibido casi el 50 % del total del cereal despachado, en camiones, el puerto de Bahía Blanca, que exporta un millón y medio de toneladas, sólo ha recibido 80 mil, corresponde advertir que esa cifra representa el

90 % del total recibido en uno de sus puertos, precisamente el único que puede recibir desde camión.

La densidad del tráfico de retorno, en las diversas líneas ferroviarias que sirven a los puertos, es por último, causa capaz de decidir la elección a favor del camión. El tráfico de retorno, supone un mayor índice de explotación de la línea considerada y en consecuencia correspondería atribuirle mejores condiciones en el flete; esto no ocurre en general porque las empresas ferroviarias, en virtud de prescripciones legales, deben aplicar la misma tarifa para idéntico producto en todas sus líneas; no obstante ello, el tráfico de retorno en proporción adecuada al tráfico descendente, implica mayor agilidad en el movimiento de trenes; las esperas en estaciones intermedias se reducen considerablemente, eliminando o casi el almacenaje y haciendo posible el embarque directo a vagón desde camión que viene de chacra, con lo cual, a la mayor brevedad, que la oscilación de precios suele exigir al recorrido chacra-puerto; debe agregarse la economía que supone la eliminación de un movimiento y del almacenaje en estación. Pocas son las líneas troncales que cuentan sin embargo, con un intenso tráfico de retorno, a causa de la centralización del mercado importador en el puerto de la Capital y, si en la distribución de esta mercancía, los ferrocarriles resultan favorecidos por aquella característica que ofrece el país, en cuanto atañe al acceso del cereal a puerto, esa misma causa les es perjudicial, impulsando el mayor empleo del camión.

Medio millón de toneladas de cereales se despachan anualmente por medio de lanchones. Proviene esta carga de las zonas próximas a la de influencia del comercio exportador y que no tiene con éste contacto directo; se envía también algún volumen de cereales desde las zonas propias de algunos puertos de ultramar que, en determinada época del año, sus rutas carecen de la profundidad necesaria para el acceso del barco.

Se encuentran entre las primeras, diversas zonas de las provincias de Santa Fe y Entre Ríos situadas al Norte de la línea Santa Fe-Concepción del Uruguay; estas zonas despachan el 95 % de la cifra que mide en conjunto a este movimiento y cuya importancia sugiere la perspectiva que ofrece una expansión del sistema portuario de ultramar, hacia el Norte de dicha línea. Menos importante es la cifra que mide el segundo movimiento, no obstante que se registran máximos de algún volumen.

Del medio millón que representa este movimiento indirecto, cuatrocientas mil toneladas, o sea el 80 %, concurren para su embarque al exterior, al puerto de Buenos Aires, distribuyéndose el 20 % restante, por partes iguales, entre Rosario y Santa Fe.

Estando las zonas de donde proviene este cereal muy próximas a Santa Fe y Rosario, en tanto que distan de Buenos Aires unos 400 kilómetros de navegación, no muy fácil para este tipo de barco, subrayan este movimiento una centralización perniciosa, cuya explicación acaso debe encontrarse en la dificultad que suelen ofrecer en cierta época del año los accesos a Rosario y Santa Fe, que se traducen comunmente por un recargo en el flete naviero.

Esta insuficiencia de los accesos a Rosario y Santa Fe provocan además un desvío del cereal, que debió alcanzar el barco por su intermedio, y cuya importancia puede medirse teniendo en cuenta que en un año normal el 35 % del tonelaje de registro de los cargos salidos de Rosario, lo hacen con destino a Buenos Aires, a completar la carga de su bodega, porque si salieran completos de aquel puerto, encontrarían dificultades en su ruta; el transporte terrestre de ese cereal, se pone en evidencia, observando que los cereales entrados al puerto de Buenos Aires, por el F. C. Central Argentino, cuyo recorrido se efectúa casi completamente fuera de la influencia de ese puerto, representan el 14 % del total entrado y que los llegados por intermedio del F. C. Buenos Aires al Pacífico, cuyas vías quedan también en gran parte fuera de la zona económica de Buenos Aires, representan el 30 % del total. Buena porción del 44 % de los cereales llegados a Buenos Aires por ferrocarril, han realizado pues, por virtud de aquella causa, un recorrido terrestre innecesario y por cuyo transporte el productor local ha pagado acaso, una suma muy superior a la que supone la utilización de su puerto exportador.

---

La exportación de carnes congeladas, representa anualmente el movimiento de unas 650 mil toneladas que se despachan exclusivamente por los puertos de Buenos Aires y La Plata a razón de 70 y 30 % respectivamente, no incluyendo en estas cifras las cuatro mil toneladas de ovino congelado que despachan en conjunto los puertos de la Patagonia que disponen de frigorífico.

Hasta el año 1928, la exportación de carnes congeladas y demás productos de la ganadería, para incluir también la lana y los

cueros, tenía un frente de salida, de igual amplitud que la exportación de cereales; se extendía en efecto, desde Rosario y Colón hasta Bahía Blanca. Posteriormente a esa fecha y si se exceptúa el pequeño frigorífico de Colón, se observa una centralización en Buenos Aires-La Plata, de todas las operaciones atinentes a esta actividad, ocurrida a consecuencia del cierre de los frigoríficos de Bahía Blanca, Campana, Uriburu y de la paralización virtual del de Rosario.

Sin tratar la influencia que esta centralización puede ejercer sobre otros aspectos de la comercialización, es preciso observar que la zona de la explotación de la zona ganadera se extiende, a lo largo de un frente fluvial y marítimo, que desde el Norte de Santa Fe y Corrientes, hasta Bahía Blanca, mide 1500 kilómetros y cuya posibilidad de entregar la hacienda, en puertos tan distantes como Bahía Blanca y Rosario, reducía al mínimo el recorrido terrestre necesario y que entonces no excedía de 300 kilómetros. La centralización de esas operaciones en Buenos Aires lleva la distancia media de acceso al frigorífico, o sea, al puerto de embarque, a superar los 450 kilómetros; no podríamos asegurar si el mejor precio que indudablemente abonará el frigorífico al ganadero — puesto que la centralización supone menor costo de producción — basta para equilibrar el mayor flete a que lo obligue aquella circunstancia. Tratándose de una industria que requiere la proximidad del agua, sus operaciones casi se identifican con el trabajo portuario y a este título se ha incluido esta observación.

---

Si la exportación de cereales no ofrece desequilibrios muy pronunciados, en cuanto se refiere a la continuidad entre la actividad de la zona productora y el puerto de salida al exterior, no podría decirse lo mismo en cuanto atañe a la conexión entre el puerto importador y la zona de consumo de dicha mercancía.

Observemos, desde luego, que excluido el carbón de piedra y la arena, el peso de la mercadería importada es, aproximadamente, de 5 millones de toneladas. La exclusión de la arena, es perfectamente lógica, cuando se trata de establecer promedios de consumo para todo el país, porque ella se introduce para utilización exclusiva de la ciudad de Buenos Aires; algo semejante podría pensarse del carbón, aun cuando su consumo en realidad afecta a toda la zona ferroviaria. Los cinco millones de toneladas restantes,

suponen pues, admitiendo una densidad media uniforme, de 400 kilogramos por habitante y por año y en consecuencia, la zona de los puertos de ultramar, que agrupa 8 millones de habitantes, consume tres millones y cuarto de toneladas, no obstante que, el total de la mercancía de importación, se introduce por su intermedio. Veamos si cuando menos, dentro de ella, la introducción de esa mercancía, se efectúa por sus puertos en forma proporcional al consumo admisible dentro de la zona de explotación de cada uno.

Observemos desde luego, que las indicaciones que contiene el Anuario del Comercio Exterior Argentino a este respecto, podría inducir en error, pues el mismo atribuye operaciones comerciales de esta especie, a no menos de sesenta Aduanas y Receptorías en tanto que, no registrándose el acceso de barcos de ultramar, sino en una decena de puertos, el movimiento atribuido a los otros se refiere a mercancías entradas a alguno de aquellos, de despacho directo, y transportada a su ulterior destino por barcos de cabotaje.

Considerada en períodos de diez en diez años y anotando sus porcentajes, con respecto al total registrado en el país, las cifras de la importación, se incluyen —agregadas a la de la exportación— en el cuadro adjunto. Se observa en él, que esta actividad se encuentra prácticamente monopolizada por el Puerto de Buenos Aires, por el cual además de introducirse dos millones de toneladas de carbón y otro tanto de arena, entran al país el 80 a 85 % de la mercancía que procede del exterior, sin que a lo largo de los cuarenta años a que se refieren las cifras de este cuadro, se perciba tendencia alguna a alterar esos valores relativos. Corresponde observar que el Puerto de Buenos Aires, sirve a una zona de influencia que no contiene más de cuatro millones de habitantes, a los cuales, si bien debe reconocerse una capacidad de consumo superior al promedio que acusa el país, no puede atribuirse sino dos y medio a tres millones de toneladas. Rosario, por cuyo puerto, entra en promedio el 8 % de la importación total, sirve a una zona de influencia cuya población es equivalente a la de Buenos Aires y Santa Fe y Bahía Blanca, disponen a su espaldas de una masa de un millón de habitantes cada una. Correctamente distribuida pues, la entrada de mercancía extranjera al país, Rosario debió recibir de esa procedencia un millón y medio de toneladas y Santa Fe y Bahía Blanca, tres cuartos de millón cada una.

Los porcentajes que el cuadro adjunto atribuye a los princi-

pales puertos de ultramar, corresponden exclusivamente a carbón y material ferroviario, de los cuales, Rosario recibe 350 mil toneladas, Bahía Blanca 150 mil, Santa Fe 150 mil y Ibicuy 70 mil.

Esta absorción del comercio importador por el puerto de Buenos Aires, a la cual no es ajena la acción del Estado, no autorizando dicho comercio por otros puertos, es evidentemente perjudicial para la economía del país. Entran en efecto, durante un año normal, a Rosario, un millón y medio de toneladas de registro en lastre, unas ochocientas mil a Bahía Blanca y cerca de medio millón a Santa Fe, para discriminar la relativa importancia de los demás puertos situados sobre el Paraná y sobre la costa del Atlántico Norte. Son pues, cerca de tres millones de toneladas de registro, que pudieron conducir a su respectivo puerto de entrada, un volumen equivalente de mercancía elaborada en el exterior y seguramente, sin ningún recargo sensible en el flete, puesto que éste no es prácticamente diferente si se aplica a la distancia Amberes-Buenos Aires que a la distancia Amberes-Bahía Blanca. Pero descargando la mercancía en Buenos Aires y trasladándola desde ahí por ferrocarril o camión, hasta el sitio de consumo, si ésta se destina a la zona de explotación de Bahía Blanca, entonces el flete terrestre puede representar un recargo semejante al del flete marítimo.

Si esa importante capacidad de carga llegase además a los puertos mencionados, con la mercancía a bordo, es probable que el flete de retorno o cuando menos el de venida, sufriese alguna reducción. Se trata no obstante de una situación, cuyas cifras características, según expresa el cuadro adjunto, no han experimentado variación perceptible en los últimos cuarenta años y que, manteniendo a dos terceras partes del país prácticamente aisladas del exterior, está vinculada al funcionamiento de su sistema portuario, en la proporción en que las medidas aduaneras en vigencia orientan estas actividades.

---

La zona de los puertos fluviales abarca prácticamente la totalidad de la Mesopotamia, el Norte de Santa Fe, Chaco y Formosa, Santiago del Estero, Salta y Jujuy. La primera, cuya actividad principal consiste en la producción agrícola y ganadera, utiliza sus líneas férreas y en menor escala sus rutas fluviales, para alcanzar los puertos de ultramar; con excepción de la producción

## PUERTOS ARGENTINOS

Porcentajes sobre el total del país

		1900	1910	1920	1930	1939
BUENOS AIRES	Importación %	86,8	74,0	85,6	76,8	82,6
	Exportación %	25,8	41,5	42,4	37,2	39,8
ROSARIO	Importación %	8,2	10,2	4,0	7,6	4,6
	Exportación %	13,1	17,5	20,6	15,2	15,9
LA PLATA	Importación %	0,8	2,5	2,0	1,2	0,6
	Exportación %	1,1	3,8	10,6	10,2	9,7
BAHIA BLANCA	Importación %	1,7	2,1	1,5	2,3	1,8
	Exportación %	4,9	10,5	10,0	6,4	6,7
SANTA FE	Importación %	0,5	1,1	0,4	2,3	1,0
	Exportación %	2,8	2,4	1,6	5,6	3,6
OTROS PUERTOS	Importación %	2,0	10,2	6,2	9,8	9,4
	Exportación %	52,3	24,2	15,1	25,4	24,3
T O T A L	Importación %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	Exportación %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

de Misiones, que se destina al consumo interno, el mayor porcentaje de aquélla tiene por objeto la exportación, realizada en la forma indirecta que se menciona.

La producción del Norte de Santa Fe y Santiago del Estero constituye gran parte de lo que el país remite al exterior bajo el rubro de productos forestales y cuyo volumen medio anual pesa unas 300 mil toneladas. Esta producción y la que de la misma procedencia se destina al consumo interno, constituye la actividad de los puertos fluviales, cuya proximidad con la zona productora no adquiere mayor importancia, ni aún en virtud de su frecuente emplazamiento.

La producción de Salta y el Chaco, tiene acceso, sea a la zona

de mayor consumo de los productos nacionales que elabora aquella provincia, sea a la del comercio exterior, a la cual se destina la del Chaco, mediante los puertos situados en el río Paraguay a partir de Barranqueras. Este y Formosa, mueven en efecto, un volumen anual superior a 600 mil toneladas, esta producción, debiendo alcanzar en gran parte el mercado exterior, se traslada en barcos del cabotaje hasta Santa Fe y Rosario.

---

Los puertos de la costa Atlántica, situados al Sur de Bahía Blanca, sirven a una zona cuya única actividad consiste en la cría del ganado ovino y del cual posee unos 15 millones de cabezas. Disponiendo en los puertos Deseado, San Julián, Santa Cruz, Gallegos y Río Grande, de establecimientos frigoríficos de relativa capacidad de faena diaria, son visitados anualmente por cuatro o cinco barcos, que durante la época propicia, cargan sus bodegas con las 5 ó 6 mil toneladas de carne congelada que producen aquellos establecimientos y descarga la partida de carbón que exige su funcionamiento. El resto de su producción, que alcanza a 100 mil toneladas de lana y cueros lanares, se remite a Buenos Aires para ser reembarcado con destino a puertos europeos. No teniendo pues, la Patagonia, otro contacto con el exterior que el que supone la llegada de algunos barcos chilenos de ínfima capacidad, su comercio, como el de los puertos fluviales, pero peor servidos que éstos y por razones menos comprensibles, debe realizarse por intermedio del puerto de Buenos Aires, de quien recibe también la totalidad de la mercancía que consume, parte de la cual procede del exterior y que representa anualmente, medio millón de toneladas.

Observando que, además de esta apreciable riqueza ganadera, posee establecimientos de producción petrolífera que proveen casi tres millones de metros cúbicos por año y que sus posibilidades en otros órdenes de la producción han sido suficientemente ponderados, sorprende que su red de transportes terrestres ofrezca un aspecto precario y que su sistema portuario no favorezca, ni por las comodidades que ofrece, ni por el excesivo recorrido terrestre a que obliga la considerable distancia que separa uno de otro puerto, mayor asidero a la explotación de aquellos. Teniendo en efecto, la zona a que nos referimos, una superficie de 700 mil kilómetros cuadrados, posee dos cabezas de ganado ovino por hectárea, lo que supone una producción unitaria de seis kilogramos

Esta densidad debilísima, que además dista de ser uniforme, porque los campos situados al pie de la cordillera disponen de una múltiple capacidad de alimentación con respecto a los situados en los cuatrocientos kilómetros que median entre aquella y el mar, impone a la producción que busca los puertos, un recorrido medio superior a los trescientos kilómetros. Este considerable recorrido por el cual se utiliza exclusivamente el camión, a tarifas vecinas de los 0,20 a 0,25 ctvs. por tonelada kilómetro, podría ser reducida apreciablemente si el barco tocara puertos situadas más próximamente entre sí, que los 500 kilómetros que distan en la actualidad los fondeaderos programados en la totalidad de los itinerarios. Es preciso advertir que, caracterizándose la costa patagónica por una sinuosidad que hace posible, cada centenar de millas, la operación portuaria, sin exigir mayores obras de abrigo, la frecuencia del acceso al barco, es posible y se insinúa en la actualidad como una consecuencia, por una parte, de la competencia que el barco de dimensiones más reducidas hace al antiguo cargo de dos mil o más toneladas de registro, y por otra, de la que con respecto al transporte de pasajeros realiza el automotor.

Al referirse a los puertos patagónicos, corresponde aclarar que solamente compete esta designación a las instalaciones que poseen Madryn y Deseado. Comodoro Rivadavia, puerto absolutamente desabrigado, posee algunas obras de atraque, utilizables con buen tiempo; se encuentra en ejecución un dique, obra básica del futuro puerto; los demás, son simples fondeaderos, abrigados, porque se encuentran emplazados en rías profundas, pero en los cuales obra alguna favorece el intercambio entre el barco y la costa.

---

### III) REGIMEN LEGAL Y ADMINISTRATIVO

Los puertos argentinos, en virtud de una vaga disposición de la Ley 3727, que se refiere a la organización de los ministerios nacionales, se encuentran administrados por el Ministerio de Hacienda de la Nación.

El artículo 10 de dicha ley, establece en efecto, que corresponden al Ministerio de Hacienda, todo lo relativo a la administración de los bienes, tesoro, créditos y recursos ordinarios de la Na-

ción... y en particular: 1º formación del tesoro de la Nación; 2º Impuestos, derechos y contribuciones; 4º Aduana; 5º Policía aduanera, marítima y terrestre, etc.

Es preciso advertir que dicha ley que data de Setiembre de 1898, fué dictada con el objeto de organizar los tres ministerios creados por la reforma constitucional de ese año; entre ellos figuraba el de Obras Públicas, cuyas actividades se desempeñaban por una Repartición secundaria, llamada Departamento de Ingenieros.

Esta circunstancia, que supone la inexistencia de cuadros técnicos experimentados o ejerciendo alguna influencia en la marcha del Estado y la más importante aún, de que en la fecha de la sanción de la ley 3727, no existía en explotación puerto nacional alguno en el país, explican que la actividad portuaria quedara diluída en el aspecto rentístico y se pusiese el manejo de un aparato que ofrece un tecnicismo, hoy tan depurado, en manos de funcionarios carentes de toda capacidad técnica, desde que su función queda limitada a "formar el tesoro de la Nación", según expresa el inciso 1º del artículo 10 de la Ley mencionada.

No obstante que el Estado ha invertido 750 millones en obras portuarias y que, el movimiento de 6 a 8 millones de toneladas que los puertos nacionales movían hacia fines del siglo pasado, se ha extendido hasta suponer los 40 millones, las disposiciones de la ley 3727 continúan aplicándose y en cumplimiento de ellas, el Ministerio de Hacienda administra la explotación de los puertos nacionales, para lo cual, a una copiosa reglamentación de carácter aduanero, dispone de las leyes 11244, 11247 y 11250, que se refieren a los derechos que gravan a la navegación, es decir, a los derechos sobre visitas de sanidad, sobre faros y balizas y sobre documentos consulares; de la ley 11251, que se refiere a los derechos sobre puertos, muelles y diques de carena; la 11243, que se refiere a los derechos sobre la tracción en las vías portuarias y de la 11248, que establece los derechos sobre almacenaje y eslingaje.

Estas leyes han sido dictadas para el puerto de Buenos Aires, aplicándose por extensión a los demás puertos nacionales del país. En cuanto a los puertos construídos y explotados por Empresas privadas, la tarificación de los servicios que ellos prestan, se conceptúa actividad privativa de aquellos, imponiéndose como única condición que sus tasas no sean inferiores a las del puerto de Bue-

nos Aires, con lo cual se previene la competencia, pero se impide al usuario participar en los beneficios que supone cualquier mejora de carácter técnico.

Respecto a la razonabilidad y justicia de las leyes que rigen el funcionamiento de los puertos nacionales, mucho se ha escrito, sosteniendo invariablemente que, careciendo de toda base experimental, las tasas que ellas fijan, son en general arbitrarias; no ateniéndose al costo de la operación, ni a la diversidad de sitios en que ellas se realizan, tienen todo el carácter de un impuesto.

Habiéndose librado al servicio público, durante el primer decenio de vigencia de la ley 3727, los puertos de Buenos Aires, La Plata y Rosario, el Congreso sancionó hacia 1912 la ley 8389, que supone la primera tentativa de separar la actividad rentística, netamente aduanera, que debe realizarse necesariamente en los puertos y por intermedio del Ministerio de Hacienda, de la explotación técnica del aparato portuario. Esta ley, que contiene conceptos interesantes y claros, crea un directorio ad hoc para la explotación del puerto de Buenos Aires, en cuya composición, atribuye excesiva ingerencia a los organismos privados que intervienen en aquellas actividades, en tanto que la función reguladora del Estado aparece disminuída o punto menos que neutralizada. Esta circunstancia o factores de otra especie, dieron por resultado la virtual derogación en 1918, de la ley 8389, siendo prácticamente sustituída por la transformación de la Dirección General de Obras Hidráulicas, repartición dependiente del Ministerio de Obras Públicas, dirigida por cuadros técnicos aplicados a la tarea de construcción de los puertos, en Dirección General de Navegación y Puertos. Esta designación, que tiene por indudable finalidad dar a aquellas atribuciones de mayor amplitud en cuanto atañe a la economía y organización de los puertos, se traduce en la práctica por una mayor ingerencia del personal técnico en su administración, en tanto se dicta la ley que separe, en forma neta, las gestiones aduaneras de las portuarias y permita tratar éstas con el criterio peculiar que exige su tecnicismo.

#### IV) POLITICA PORTUARIA

El desarrollo de la actividad portuaria, tanto en lo que se refiere a la ubicación de sus unidades, como en lo que afecta a la

importancia relativa que los caracteriza, ha obedecido a la misma tendencia que define en líneas generales a la economía del país. Durante la segunda mitad del siglo pasado, en la cual la exportación de productos de la ganadería bajo la forma de carne salada, era actividad preponderante, la jerarquía del puerto quedaba establecida por la capacidad de trabajo del saladero, de quien aquel era una simple prolongación. La falta de medios necesarios para crear los puertos artificiales, que multiplicaran los puntos de contacto con el exterior y favorecieran la ampliación de las zonas de explotación de los puertos, imponía a éstos la necesidad de situarse en proximidad de las aguas hondas o al margen de las rutas que conducían más directamente al exterior. Durante ese período, disputaban al puerto de Buenos Aires en importancia, el de Rosario, Paraná, Colón, Ajó, Bahía Blanca y Patagones.

Hacia 1890, la economía del país experimenta, con la extensión de la zona agrícola y la instalación del frigorífico, una modificación-fundamental, a la cual no es ajeno evidentemente el desarrollo de la red de transportes terrestres y que se traduce en seguida por la ubicación, la importancia relativa y el utilaje de sus puertos.

Hacia 1895, prácticamente estaban trazadas todas las líneas ferroviarias troncales; contemporáneamente se libra al servicio público el puerto de Buenos Aires; poco después el de La Plata y el de Rosario. Desde el punto de vista técnico, la ejecución de estos tres puertos, supone una verdadera revolución en cuanto se refiere a la ubicación y conservación de las rutas de acceso. El Puerto de Buenos Aires exige en efecto, la profundización artificial de 40 kilómetros de canal para alcanzar sus muelles; el de La Plata supone la ejecución de un canal ad hoc que lo una con las profundidades naturales y el de Rosario, de acuerdo a la ley de creación que usufructúa la Empresa propietaria, impone al Estado el mantenimiento de una cierta profundidad mínima a lo largo de los 400 kilómetros que median entre el Atlántico y sus instalaciones.

La nueva actividad que transforma rápidamente a la zona litoral y mesopotamia primero y luego a la central, busca el más directo punto de salida y surgen así los tres grandes puertos, Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca, en sustitución de los primitivos muelles, que no siempre tuvieron por objetivo al instalarse, realizar la actividad portuaria propiamente dicha. La Sociedad

Puerto Rosario, hízose cargo de la construcción y explotación del puerto de este nombre y los FF.CC. del Sud y Bahía Blanca Noroeste los puertos de Bahía Blanca. Poco después y con el mismo criterio con que el F. C. S. considera en Bahía Blanca al puerto de Ingeniero White y en Buenos Aires al Dock Sud y el B. B. y N. O. al de Galván, como estaciones terminales de sus líneas, el F.C.C. Argentino construye el de Villa Constitución, el Rosario a Puerto Belgrano el puerto Arroyo Parejas en el estuario de Bahía Blanca y el F. C. O. organiza la recepción de los cereales que transporta y buscan el barco, en el Puerto de Buenos Aires, en Ingeniero Brian, que es en definitiva el puerto de aquella Empresa. Queda así delimitada, en función del desarrollo de las vías férreas, la actividad portuaria del país, en el período que media entre 1890 y 1920 y cuyas líneas fundamentales, no ha sido evidentemente posible variar, en el curso de los últimos veinte años, no obstante el empeño o esfuerzo realizado en materia de construcciones portuarias.

Cuando hacia la terminación de la guerra 1914-1918, el Estado se propone realizar, orgánicamente, un plan de construcciones portuarias que atienda a las necesidades de la exportación y las de ampliación de las zonas de cultivo, asegurándoles al mínimo recorrido terrestre, encuentra la mayor parte de los puntos importantes a este objeto, en posesión de empresas privadas, las que habiendo realizado inversiones no superiores a doscientos millones, realizan el 28 % del total movido por los puertos del país, pero que si se atiende al comercio exterior, se encuentra que exporta el 50 % del total salido con ese destino e importan el 20 % del, que tiene procedencia del exterior. Debe advertirse que esta cifra no comprende sino al carbón, petróleo y demás material introducido por las Empresas ferroviarias para las necesidades propias.

El Estado ha realizado pues, a partir de entonces, construcciones portuarias que, suponiendo una inversión que excede acaso los 500 millones, tiende a crear puntos intermedios de comunicación con el exterior, como Santa Fe, Diamante, San Nicolás, G. Uruburu, Mar del Plata, Quequén y a ampliar dentro o próxima a la zona de los puertos particulares, comodidades capaces de facilitar el comercio de cabotaje.

---

El 35 % de las sumas que constituyen los recursos ordina-

rios del Presupuesto, se obtiene bajo la forma de impuesto aduaneros a las mercaderías importadas y se percibe en los puertos. Este porcentaje representa unos 350 millones de pesos, de los cuales el 90 % se recaudan en el puerto de Buenos Aires, no estando habilitado para recibir con amplitud mercaderías del exterior, sino este puerto.

El monopolio del comercio importador en el puerto de Buenos Aires, tiene evidentemente hondas raíces históricas y era explicable durante el período en que el país no contaba con otro núcleo importante de población, siendo ésta una necesaria condición de aquél. La existencia de grandes ciudades portuarias como Rosario y Bahía Blanca, no parece justificar la permanencia de este régimen, cuyos fundamentos actuales son de naturaleza preferentemente aduanera. La vigilancia sobre las fuentes principales de la renta, que antes era solamente eficaz y cómodo practicar en Buenos Aires, ha perdido actualmente ese privilegio, porque desde luego, la sujeción a las rutas navieras es un hecho indeclinable y además, otros puertos que aquel, disponen de recintos bien definidos, donde exclusivamente es posible realizar operaciones portuarias.

Nuestra política portuaria, influenciada fuertemente por las atendibles necesidades del presupuesto de la Nación, ha estimulado evidentemente la tendencia histórica a reducir el panorama portuario del país, a los límites estrechísimos del puerto de Buenos Aires, conservando en manos del Estado y centralizándolas en él, las actividades de la importación que son las únicas productivas, desde el punto de vista fiscal, y facilitando la dispersión y el traspaso a empresas privadas de los que afectan a la explotación, que teniendo una importancia superior para la economía del país, no son productivas desde aquel punto de vista.

---

Existen pues, causas de quebranto para la economía nacional en las relaciones del tráfico interno con la actividad o emplazamiento de los puertos. Una, deriva del recorrido que, el monopolio de la importación en el puerto de Buenos Aires, somete a la mercancía de esa procedencia y cuyo monto en flete terrestre es posible calcular, atribuyendo desde luego un aproximado consumo a la zona de los otros puertos y estableciendo la diferencia de recorrido entre aquel y el centro de gravedad de su zona y este punto y el

puerto de Buenos Aires. Estimaciones que se esfuerzan por traducir lo más exactamente la cifra que las mide, atribuyen a este aspecto de la modalidad señalada, cien millones de pesos por año. Esta circunstancia, que encarece el consumo de mercadería importada más allá de cierta distancia del puerto, favorece indudablemente la elaboración de mercancías nacionales.

La exportación de cereales aparece también gravada, sea por los recorridos que impone el trazado de vías, cuyo propósito principal es alcanzar los puertos que funcionan a manera de estaciones terminales, sea por los transbordos y recorridos terrestres adicionales, que implica el acceso del cereal producido en la mesopotamia, hasta el puerto de Buenos Aires. Y por último, el embarque de carnes congeladas, cuya elaboración supone el recorrido hasta los puertos de Buenos Aires y La Plata, ventajosamente emplazados para satisfacer el embarque, pero sensiblemente distantes del centro de gravedad de la zona productora, contribuye con sumas apreciables con cierta aproximación en veinte millones de pesos anuales, a medir la tasa que corresponde abonar al productor y al consumidor nacional para utilizar incorrectamente su sistema de transporte, en cuanto este tiene relación con la actividad portuaria.

Es probable que, si el sistema portuario no hubiera reconocido más propietario que el estado nacional, estas causas de quebranto habrían carecido de motivo. Siendo indiferente, a los efectos de la percepción de la renta emergente del comercio importador, el acceso del barco a cualquier puerto, la habilitación y desde luego, la posibilidad de operar —de que en general carecen los puertos privados— habrían sido más que posibles, necesarios, eliminando así el giro incorrecto que lo caracteriza y que en definitiva estimula el tráfico interno. En cuanto se refiere a la exportación de productos nacionales, es inegable que ella se encuentra dirigida por las líneas ferroviarias que concurren de preferencia y con la mayor densidad, a los puertos explotados por la empresa que explota también las vías de acceso. El alto porcentaje que el trabajo portuario representa en el monto total de sus operaciones, decide o induce, a dirigir el tráfico a estas "estaciones terminales", en las cuales el uso del muelle, del elevador, etc., son tan remunerativas como el de la vía. Es esta una dualidad que ocasiona decidida preferencia por puertos que no siempre satisfacen la necesidad del

mínimo recorrido y que además del exceso de flete que ocasiona, tiende a neutralizar o a reducir la ventaja que con respecto a su competidor del hemisferio Norte tiene el productor nacional en lo que se refiere a la distancia media a puerto.

El Estado, por su parte, ha iniciado a partir de 1920, la ejecución de obras portuarias en densidad proporcional a sus recursos y a las actividades que caracterizan a este período. Uno de los aspectos de ella, consiste en subsanar las deficiencias que presentan los puertos privados, completando las instalaciones con secciones destinadas al movimiento de cabotaje, lo que supone dar más posibilidades a la utilización de las vías fluviales, y al comercio importador. Corresponde expresar que ellas no se ejecutan con el carácter de anexos de la obra privada ni implican continuidad alguna con ésta. Hallándose la mayoría de los puertos privados superados por las modernas modalidades del transporte, la gestión del Estado parece encaminarse preferentemente a una necesaria sustitución de aquellos, mediante la ejecución de obras portuarias, adaptadas a las corrientes de tráfico que tiende a satisfacer.

#### V) LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

La marina mercante nacional, cuyas actividades fuera de cabos pueden considerarse como una prolongación de las que efectúan los puertos de ultramar, y como un punto de partida para el transporte de nuestra mercancía de exportación, no realiza, sino como excepción, la navegación de este porte; se desempeña exclusivamente en el cabotaje, sea este nacional, efectuado en consecuencia entre puertos nacionales; sea internacional, efectuado entre puertos nacionales y extranjeros.

Corresponde a las líneas de cabotaje costero o mayor, las que vinculan al puerto de Buenos Aires, con los situados en la costa Atlántica, hasta Ushuaia, y a las líneas de cabotaje mayor internacional, las que unen los puertos de Bahía Blanca, Quequén, Mar del Plata y Buenos Aires con los de la costa del Brasil, hasta Pernambuco, prolongadas por excepción hasta Venezuela, parte de cuyo petróleo consume el país.

Para realizar el primero de los servicios señalados, el país dispone a flote de veinticinco embarcaciones con registro neto total de 13 mil toneladas o sea un registro medio por barco de 500 to-

neladas, no obstante que cuatro de ellos que también transportan pasajeros tienen un registro en conjunto de casi ocho mil toneladas. Estas embarcaciones están afectadas al servicio de tres líneas cuyo punto inicial es siempre el puerto de Buenos Aires: una de ellas toca los puertos del Norte Atlántico hasta San Antonio; la segunda, toca como primer puerto a Madryn y se extiende hasta Gallegos; y la tercera hace el mismo recorrido que la anterior, pero su puerto terminal es el chileno Magallanes. Accidentalmente, algunos de los vapores afectados a estas líneas, toca también los puertos de Tierra del Fuego, hasta Ushuaia.

Los barcos al servicio de estas líneas, efectúan anualmente — excluyendo el petróleo crudo de Comodoro Rivadavia — un tráfico de Sud a Norte de 160 mil toneladas y uno en sentido inverso de 330 mil. Al primero corresponde un recorrido total de 220 millones de toneladas-kilómetros que equivale a un recorrido medio de 1400 kilómetros o sea, 750 millas marinas; al tráfico descendente, es decir, el que corresponde a mercancías despachadas desde el puerto de Buenos Aires, corresponden un recorrido total de 360 millones de toneladas-kilómetros, o sea, un recorrido medio de 1175 kilómetros, igual a 630 millas marinas. Si aplicamos a este recorrido medio, la tarifa que corresponde al término medio del clasificador, resulta que el producido en las condiciones en que nos hemos colocado, es de \$ 11 por tonelada en el primer sentido y de 13 por m<sup>3</sup>. en el segundo.

Hemos sintetizado en el cuadro adjunto, en número de barcos entrados y salidos, su respectivo tonelaje de registro y de carga y en el número de Empresas armadoras, el movimiento total registrado durante un año normal en los puertos de la costa Atlántica, en cuanto se refiere al cabotaje nacional. Se observa en él, desde luego, un reducido número de Empresas armadoras y un porte medio superior a 700 toneladas de registro por buque, en tanto que el índice de carga por unidad, no parece justificar tal capacidad.

Para el transporte de dos y medio millones de toneladas de petróleo crudo que produce la zona de Comodoro Rivadavia y envía a La Plata y San Lorenzo, las diversas Empresas que explotan yacimientos, disponen de una flota de quince barcos, de los cuales once pertenecen a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y cuatro a Empresas privadas; su capacidad total de transporte es de toneladas 102.000.

El cabotaje mayor de carácter internacional, se practica por medio de veinte barcos, cuyo registro por unidad oscila alrededor de 1.000 toneladas. Las posibilidades de esta línea, entre las que debe exceptuarse el tráfico de pasajeros, se manifiesta en un millón de toneladas de productos nacionales que consume el Brasil y en las 700 u 800 mil toneladas, que corresponden al tráfico de vuelta. De éste, solo realiza el que corresponde a los sesenta barcos salidos de los puertos de Buenos Aires, Mar del Plata, Quequen y Bahía Blanca, transportando 250 mil toneladas de cereales y regresando prácticamente en lastre.

---

Según información no suficientemente rigurosa, que contiene el Lloyds Register, correspondiente al año 1939, la marina mercante argentina excluyendo remolcadores y embarcaciones menores, se compone de 337 unidades, con un tonelaje neto total de 313 mil. De estas, corresponden 240 mil tns., igual al 75 % del total, a 226 barcos a vapor; 51 mil toneladas o sea 16 %, a 169 navíos a motor y 22 mil, o sea 9 % a 42 navíos a vela. El porte medio es pues de 1000 toneladas para los barcos del primer tipo, 700 para los del segundo y 500 para los del tercero.

En cuanto se refiere al material de su casco expresa que, de los 226 navíos a vapor, 210 lo poseen de acero, 12 de hierro y 4 de madera. De los 69 navíos a motor, 63 lo poseen de acero, 4 de hierro y 2 de madera.

Si descontamos el tonelaje total, atribuido por el Lloyds Register, a la marina argentina de comercio, el que corresponde a los 45 barcos destinados al servicio de la costa Sur y del Brasil y que suman 30.000 toneladas y las 190 mil que corresponden a los buques tanque, cisternas y chatas, que constituyen el total de la flota petrolera nacional y particular, quedan 90 mil toneladas, que constituyen la flota de los ríos.

Las embarcaciones señaladas en primer término son pues las que totalmente transportan el comercio de cabotaje, no habiéndose capacitado el país para el transporte a ultramar, no obstante su condición de exportador de productos voluminosos y de poco precio y por el que abona anualmente unos 300 millones de pesos en fletes marítimos.

En un año normal, entran a sus puertos, con procedencia de ultramar —y presumiblemente sale el mismo número— 3000 buques de bandera extranjera, con un registro que excede 10 millones de toneladas. Ocupan el primer lugar los barcos de bandera inglesa, que suman 1000, con cuatro millones de toneladas de registro; le siguen los de bandera griega con 500 barcos, registrando un millón y medio de toneladas; los de bandera alemana y noruega, con 200 barcos cada una y 900 y 600 mil toneladas de registro, respectivamente; acusan también cifras elevadas, los barcos de bandera holandesa, norteamericana, italiana, yugoeslava, dinamarquesa y francesa, con más de cien barcos.

Si se observa que Grecia absorbe el 0,6 % de nuestra exportación, y contribuye con el 0,19 de nuestra importación, en tanto que los barcos de su bandera, computando solamente el tráfico de salida, cargan tres millones de toneladas, e integran un flete de sesenta millones de pesos, se obtiene una aproximada idea del quebranto que supone nuestra incapacidad de transporte. Ello ocasiona otros: desde luego la penetración u obtención de otros mercados, desde que ningún tráfico comercial permanente puede crearse, si el instrumento que los vincule no está suficientemente homologado con las necesidades de la demanda. La costa del Pacífico, el Golfo de México y la zona adyacente de América Central, está absolutamente alejada de las posibilidades comerciales del país, en tanto no disponga de este medio insustituible.

Particularmente y por tratarse de una tema que tiene palpitante realidad actual, referiremos los votos formulados a este objeto, en diversa ocasión, por Conferencias Panamericanas: la primera, reunida en Washington en 1889, aprobó varias recomendaciones relativas al establecimiento de comunicaciones marítimas entre los Estados Unidos, Brasil y el Río de la Plata, y entre países del Golfo de México y del Caribe y el fomento de los transportes en el Océano Pacífico. La cuarta conferencia reunida en Buenos Aires en 1910, insistió sobre aquellas conclusiones, confirmándolas en términos generales. La quinta conferencia Panamericana, reunida en Chile en 1923, aprobó cinco recomendaciones sobre estímulo al comercio directo entre los países americanos, protegiendo el servicio de comunicaciones marítimas, la celebración de convenciones para reglamentar el comercio marítimo en los puertos, el goce de los puertos de tránsito por parte de los barcos mercantes estable-

cidos por iniciativa nacional o con el apoyo de los Estados participantes de la Conferencia. La Séptima Conferencia reunida en Montevideo en 1933 refirmó conclusiones votadas por las anteriores; la Comercial Panamericana de 1935, reunida en Buenos Aires, trató en su temario el proyecto de mejora de las comunicaciones terrestres, marítimas, fluviales y aéreas, aprobando una recomendación a los gobiernos en el sentido de que se concedan ventajas y facilidades a los buques que realicen servicios entre los países de América. Y por último, tanto la Conferencia de Consolidación de La Paz, reunida en Buenos Aires en 1936, como la Panamericana, reunida en Montevideo en enero de 1941, prestaron sanción favorable a sendos proyectos, recomendando a los países americanos, que tengan interés en fomentar las comunicaciones marítimas, entablen negociaciones para celebrar convenios a fin de organizar servicios de vapores, obtener franquicias en los puertos y demás atributos de esta actividad.

Se trata pues, de un anhelo cálidamente expresado y acerca de cuya realización, la situación actual supone acaso un impulso favorable. Por lo que respecta a la intervención que incumbe al país en la realización de este propósito, corresponde expresar que desde los sectores de la más diversa especialidad, sin excluir al Parlamento y al propio Poder Ejecutivo Nacional, se ha manifestado expresa concordancia y firme confianza en su capacitación técnica.

MOVIMIENTO DE NAVEGACION Y NUMERO DE EMPRESAS ARMADORAS REGISTRADO EN  
LOS PUERTOS DE NAVEGACION COSTERA  
AÑO 1939

PUERTO	BUQUES ENTRADOS				BUQUES SALIDOS			
	Nº Emp. armadoras	Nº de buques	T.R.N.	Carga entrada Kg.	Nº Emp. armadoras	Nº de buques	T.R.N.	Carga salida Kg.
Mar del Plata . . . . .	9	222	58.014	39.519.500	9	216	49.692	39.111.797
Quequén . . . . .	7	183	94.437	20.223.465	6	157	63.485	21.035.355
Bahía Blanca . . . . .	11	166	81.986	97.110.600	9	146	47.945	26.683.000
C. de Patagones . . . . .	2	12	3.863	5.082.000	2	12	3.863	4.442.000
San Antonio Oeste . . . . .	2	35	10.375	14.062.775	2	35	10.375	6.200.553
Madryn . . . . .	8	159	141.028	21.193.224	8	159	141.028	13.668.945
Comodoro Rivadavia . . . . .	6	142	142.683	49.577.000	6	142	142.683	11.411.000
Deseado . . . . .	7	126	133.181	14.486.312	7	125	132.903	6.097.355
San Julián . . . . .	5	122	130.185	13.512.000	5	122	130.185	7.097.500
Santa Cruz . . . . .	6	95	101.656	16.056.000	5	94	101.629	7.535.000
Río Gallegos . . . . .	5	103	102.633	28.255.622	5	103	102.633	9.660.588
Río Grande . . . . .	2	12	3.001	1.876.569	2	12	3.001	1.033.550
Ushuaia . . . . .	5	24	1.313	480.255	5	24	1.313	9.400
<b>TOTALES . . . . .</b>	<b>1.401</b>	<b>1.004.355</b>	<b>321.435.322</b>	<b>1.347</b>	<b>930.735</b>	<b>153.986.043</b>		



# VIDA DEL COLEGIO

---

## DANIEL COSIO VILLEGAS EN EL COLEGIO

La tribuna del Colegio fué honrada por la incorporación de Daniel Cosío Villegas que dictó una conferencia sobre "Un panorama del México actual". El Dr. Cosío es docente de la universidad de México y de su Escuela de Economía que es una de las instituciones que se destacan a la cabeza de los organismos docentes de las ciencias económicas en Iberoamérica. El Dr. Cosío es asimismo Director de la Editorial "Fondo de Cultura Económica", que realiza una labor análoga a la de la Biblioteca del Economista publicada en Italia, que debió suspender, desgraciadamente, sus ediciones. El Fondo de Cultura Económica divide sus publicaciones en dos secciones dedicadas a los clásicos y a los autores más modernos. A estas secciones agrega el cuidado de la investigación de los propios problemas económicos mexicanos lo mismo históricos que modernos. Cuenta con valiosas publicaciones. La Editorial ha extendido su campo a ciencias afines —especialmente a la Sociología— e inclusive a la cultura histórica y literaria.

Daniel Cosío Villegas tuvo ocasión de conocer lo que se aprecia en la Argentina su labor y la de la Editorial que dirige. Sus conferencias en el Colegio Libre, en la Universidad Popular Alejandro Korn, de La Plata y en la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, dieron motivo a la exteriorización de este afecto por numerosos oyentes y la preparación de nuevos planes en los cuales solicitó la colaboración de estudiosos de nuestro país.

## INAUGURACION DEL CURSO DE ECONOMIA DE ENTRE RIOS

La Filial del Colegio, en Paraná, ha organizado el curso de Economía de Entre Ríos con una conferencia del Dr. Alejandro E. Shaw, Tesorero del Colegio, sobre "Porvenir del mercado interno". Anteriormente inauguró el curso del Dr. Bernardino C. Horno con las siguientes palabras:

“Señores: El Colegio Libre de Estudios Superiores ha creído que en las horas nuevas que comenzamos a vivir, era indispensable realizar un estudio completo de las economías regionales del país, como manera de conocer con exactitud sus problemas.

Dentro de éste propósito general, inició el año pasado en Bs. Aires, con marcado éxito, el curso colectivo de Economía Argentina, que se denominara luego cátedra Lisandro de la Torre.

El plan a desarrollar en toda la República, los fines del mismo y el nombre que le sirve de motivo ideológico, constituyen una seria responsabilidad para quienes han sido llamados a realizar la tarea.

Con mucha esperanza y optimismo en el futuro de Entre Ríos, iniciamos la nuestra. Comprenderá el curso un ciclo de conferencias sobre temas no tratados aún en forma amplia e integral, cuya suma revelará el estado actual de su economía, que se apuntala en la producción agropecuaria, y de las cuales surgirán conclusiones de valor real para quienes se interesen por ésta clase de estudios.

Entre Ríos posee características propias, sin negar la estrecha relación que tienen entre sí los fenómenos económicos, aunque se refieran a otras zonas con otras modalidades.

Apuntaré algunas de ellas, como manera de hacer ver la importancia que tiene el estudio de las mismas, enfocadas desde diversos ángulos.

En primer lugar, frente al problema de la despoblación de la campaña y su concentración en las ciudades, fenómeno que iniciara su ciclo en el siglo pasado en todas las naciones y que se acentuara en éstos últimos años, debo anotar que si bien en la provincia se ha producido dicha circunstancia, la distribución actual de su población ofrece un interesante examen, que debemos tomar como punto de partida para el estudio de nuestra situación.

De los 797.793 habitantes que tiene, de acuerdo a la estadística provincial al año 1939, 499.777 viven en la campaña, comprendiendo los centros poblados rurales. El resto, o sea 298.016, viven en ciudades, con desarrollo más o menos análogo. No hay grandes centros urbanos que monopolicen, por decir así, la vida integral de grandes zonas de influencia.

Este hecho extraordinario debe hacernos pensar muy seriamente. Las soluciones de los problemas deben estar ajustadas a la realidad del medio a los cuales se aplican. Y tal estado de cosas es necesario se mantenga y aún se consolide.

Urge crear y fortificar la vida campesina, formando un ambiente favorable y civilizado en ella.

Por ese motivo el estudio del sistema impositivo, del crédito agrario, del régimen de la tierra, de los cultivos, del trabajo, de las industrias, de la red de comunicaciones fluviales y terrestres y en fin de todos los temas que se desarrollarán con entera libertad y elevados pro-

pósitos en ésta cátedra, tienen esa orientación y esa finalidad; por ello la cátedra Sarmiento vinculará sus estudios al medio rural.

Obsérvese este otro hecho que se relaciona con lo expresado.

Las estadísticas del Censo Nacional Agropecuario de 1937, que son las que cito en esta breve exposición, que por sí solas señalan circunstancias de sumo interés de la provincia, nos revelan: que sobre una masa productora de 27.691 entre agricultores y ganaderos que viven en el campo, se cuentan entre varones y mujeres 142.877 hijos. De éstos, sólo 83.181 son alfabetos. Esta gran masa campesina, en la cual se encuentran los futuros agrarios, necesitan no sólo que se les enseñe a leer y escribir, sino también que se los capacite para las tareas del futuro y además que se contemple el problema de su arraigo a la tierra en que han nacido y en que forman su personalidad; de lo contrario en gran parte abandonarán el campo, acentuando el éxodo hacia las ciudades.

Hay que pensar y estudiar también la situación de los actuales productores. Sobre 33.397 explotaciones agro-pecuarias, son propietarios 14.197, el resto o sea 19.200 agrarios, son arrendatarios o aparceros.

La base de la economía provincial siguen siendo el trigo, el lino y la carne. Ello presenta cuestiones difíciles de resolver. Se nota una interesante tendencia hacia las explotaciones mixtas y diversificadas.

Lo mismo hacia la formación de industrias transformadoras. No obstante, sacando dos empresas, la Saladeril de Concordia y el Frigorífico de Gualeguaychú organizadas por ganaderos, y algunas otras pequeñas industrias, no se ve un mayor desarrollo de éstas.

Tenemos 1.711.869 Hs. cultivadas, que representan el 6.1 % del total.

Buenos Aires, tiene el 39.6 %, Santa Fe el 16.1 % y Córdoba el 24 %.

Existe enorme superficie apta sin cultivar, prácticamente despoblada de habitantes, y establecimientos ganaderos extensos, muchos de cuyos propietarios viven en el extranjero o fuera de la provincia, y son administrados en forma deficiente.

A la ganadería se le plantean problemas importantes. Entre ellos, orientar la producción en forma más conveniente y racional y aprovechar la tierra mejor. La ganadería no debe ser un obstáculo para el incremento de la población interior.

Además la improvisación del productor, que se transforma de agricultor en ganadero y viceversa, según las perspectivas comerciales de los productos, es un grave mal, pues ese hecho provoca desequilibrios económicos y crisis periódicas, que llevan la ruina y la desesperanza a los agrarios.

Omito referirme al problema de la tierra pues sería extenderme en esta exposición de síntesis y de lineamientos generales.

Otro punto que debe merecer también un estudio amplio, es el

tema de los regímenes impositivos y especialmente el impuesto a la renta establecido por la nación como de emergencia y que se está transformando en permanente, sin que se acuerde a las provincias la participación que les corresponde por tratarse de un recurso que les pertenece.

Señores: He señalado hechos, como simples anotaciones en las tareas que hoy emprendemos. Nuestro propósito es estudiarlos con seriedad.

A nadie escapa que existe un disloque económico que es también moral, tanto interno, como en los demás países.

Que el pueblo en su gran mayoría, que la gente que trabaja — aunque resulte decirlo una cruel paradoja — vive un nivel de vida inferior, desnutrida y miserablemente.

Tal es una observación sin réplica, concretada por los mismos delegados oficiales en la Conferencia Internacional del Trabajo de Santiago de Chile y extendida a todos los pueblos de América. En cambio la principal preocupación continúa siendo en el país, colocar el trigo y la carne en el exterior.

Esto no puede seguir ocurriendo. Debemos aumentar el consumo interno, mejorando la capacidad adquisitiva del pueblo, organizando la distribución y comercialización de los productos y acrecentando la población.

En el momento en que vivimos, es menester adelantarse a los tiempos y prever las circunstancias o contingencias futuras. La actual estructura económica, sin duda alguna, sufrirá modificaciones como consecuencia de la guerra que soporta el mundo, y las perspectivas de los países productores por excelencia, son inquietantes e inciertas.

Para lograr soluciones hay que comenzar por estudiar sin prejuicios, conocer lo que tenemos y las modalidades propias; saber cuál es la verdad de nuestra situación, para obrar luego en consecuencia. Ese es el orden. Los términos no pueden invertirse.

Dicha tarea inicia el Colegio Libre de Estudios Superiores de ésta, con la esperanza de que podrá ser útil al desarrollo progresista de Entre Ríos.

## INAUGURACION DE LA FILIAL DE LA PLATA

La Filial del Colegio de La Plata inauguró sus actividades con una conferencia del profesor Emilio Mira. Anteriormente pronunció el Dr. Ernesto Malmierca Sánchez, Secretario de la Filial, las siguientes palabras:

Señores:

Quando inauguramos esta Filial del Colegio Libre de Estudios Superiores, dijimos que estas filiales presuponen, que en los medios en que les toca actuar hay que convertir la apatía argentina en una cul-

tura militante, progresista, de características propias, que nos lleve a ritmo de grandes épocas.

Consecuentes con estas ideas, nos pusimos a la tarea de elaborar el plan de trabajo adecuado, abordando problemas básicos e insistiendo en los que se refieren a la Provincia de Buenos Aires, en que actuamos.

Así ha surgido el programa general de cursos.

En la Cátedra de Economía se estudiará la tierra y su producción, la elaboración y comercialización de los productos agropecuarios, la ganadería, las industrias en la Provincia, en conexión con la vida industrial de nuestra ciudad, y la financiación de todas estas riquezas.

Realizada esta primera valoración económica, pasamos a ocuparnos de otros aspectos. El histórico, en donde se pretende explicar las fuentes de algunas ideas necesarias para comprender nuestro presente; Rosas y su época, etapa indispensable para comprender nuestras instituciones políticas, que hemos de estudiar más adelante.

Se llama también a posibles simpatizantes con ideas generales para que formen los grupos que han de investigar en filosofía y estética. Deliberadamente no presentamos en estas disciplinas un plan de enseñanza magistral, porque mantenemos al respecto la posición que con toda claridad tomó nuestro maestro y fundador del Colegio, Alejandro Korn, cuando dijo: "La filosofía no se enseña, se aprende."

Por eso queremos que previamente se acerquen a la Cátedra un grupo de personas, aunque reducido, pero con vocación, que esté dispuesto a conservar la posición indispensable para la problemática de las ideas generales.

Se desarrollará también, como tarea de especialización, un curso sobre medicina, cuyo trazado está a cargo de nuestro compañero de Consejo Directivo, el doctor Manuel Estiú.

He dejado para el final, la consideración de la Cátedra Sarmiento, cuya primera lección se dictará enseguida.

En esta Cátedra se estudiarán los temas que son de utilidad para la formación del maestro de escuela. Comenzando por los problemas de la psicología, se pasará por la organización de los grados, estudios sobre alumnos, adecuación de programas, asistencia social, influencia de los medios, del hogar, etc., etc.

Para todos los cursos anunciados se ha buscado a profesores de cuya competencia dirán los oyentes.

Las primeras 4 lecciones sobre psicología, las dictará el profesor Emilio Mira. No es necesario presentar al orador porque se trata de una personalidad conocida en la ciencia a que se dedica. En nombre de la Filial, le agradezco su colaboración, y en nombre de todos los que tengan interés por los problemas psicológicos, saludo al eminente profesor que realiza una obra fecunda en pro de nuestra cultura.

Dijimos también, que la Filial suponía la existencia de un núcleo homogéneo de personas con sentido de solidaridad para el trabajo, des-

pojados de prejuicios, y que comprenda la imperiosa necesidad de subordinar el accidente cotidiano a un alto ideal de vida argentina.

Efectivamente, esas personas existen. Ya se han agrupado en las Cátedras de Economía y de Educación. De esta última habrán tenido la oportunidad de considerar la tarea realizada por las conferencias para maestros con temas que pertenecían a una encuesta realizada, que se propalaron por la Radio de la Provincia.

El resultado ha sido bueno. Ya trabaja silenciosamente, un grupo ponderable. En Tres Arroyos y Mar del Plata se han formado corresponsalías de estas Cátedras. En otros puntos se inician actividades similares.

---

Ahora bien, de nada valdrá la obra del Colegio, si estos grupos no se hacen cada vez más numerosos y sólidos. El Colegio no quiere público para una conferencia más. Bastante difundidos están los conocimientos en todas las ciencias, desde lo elemental hasta lo especializado y al alcance de los espíritus inquietos. Lo que queremos es que se realice el trabajo colectivo sobre los problemas de la cultura, actividad que aun no se nota entre nosotros.

A veces se nos pregunta: ¿Qué hace el Colegio Libre? ¿Qué dicen sus estatutos? ¿Qué cosas se enseñan?

Si tuviera que abarcar en una sola idea la contestación a estas preguntas, diría que el Colegio Libre lo que pretende es que cada mujer y cada hombre, dejen de ser la maestra, el médico, el obrero, el abogado, el profesor, para convertirse en sujetos activos de una cultura militante. Porque el vivir, por el mero vivir, es tarea fácil. Hasta los micro-organismos lo hacen y lo hacen bien. Pero, como dice Francisco Romero, "El deber de conciencia y el deber de conducta derivan, pues, de la fundamental unidad de la persona, y son las maneras de realizarse y actualizarse, la autoposesión y el autodomínio esenciales a la unidad de la persona."

Esto es lo que quiere el Colegio que suceda. Que cada uno adquiera el deber de conciencia y el deber de conducta. Ya no hay tiempo que perder. No nos olvidemos que la persona ha desaparecido del viejo continente; y que, de no preocuparnos por afirmarla entre nosotros, podemos ser arrastrados a las regiones más oscuras, imposibles de imaginar.

Por consiguiente, pues, el Colegio quiere que se formen grupos de trabajadores según las predilecciones de cada uno. Quiere también que los componentes de esos grupos, sepan que hay que costear de su peculio estas actividades. Es una falta de educación notoria en nuestro medio, gastar sumas de dinero en ocios mal dirigidos y ser reacio, en cambio, a costear actividades culturales. Nosotros, a riesgo de perder adherentes, pensamos que la política cultural debe ser costeadada por

los militantes, pues constituye este aporte la base para fortalecer la conciencia de lo que se hace.

En nuestro acto inaugural hicimos mención a la acogida auspiciosa que nos hizo el hogar de los periodistas. Hoy tenemos que celebrar un acontecimiento igualmente valioso. El señor Director General de Escuelas, doctor Angel Acuña, se adhiere a nuestro acto y dirige, desde la Cátedra Sarmiento, la palabra a todos los maestros de la Provincia.

Esta cooperación es valiosa por dos motivos: por la persona de que se trata, dedicada a los problemas educacionales, y porque significa ver realizada una de las ideas fundamentales del Colegio. El Colegio sostiene que es indispensable la coordinación de los organismos técnicos del Estado con instituciones que, como la nuestra, se dedican a la libre especulación de los problemas nacionales. Solamente así, por medio de la conexión del pensamiento libre con la política cultural que imprime el Estado, según sus fines, se puede pensar en una Argentina grande, libre de intereses menguados.

No se trata de una actitud presuntuosa de nuestra parte; es, cabalmente, el deseo del bien.

Si la presencia del señor Director General de Escuelas, por lo que su persona significa, y por la realización del anhelo expresado, da un sentido a nuestro primer curso de hoy, habremos esbozado con un acto modesto, grandes proyecciones para el futuro.

Doctor Acuña, le ofrecemos la Cátedra y le agradecemos su colaboración.

---

La Cátedra Sarmiento, organismo de la filial La Plata del Colegio Libre de Estudios Superiores, alienta, por sobre toda otra aspiración, la de servir el interés del maestro en la difícil misión que éste cumple como educador. El propio nombre que la designa es una definición del carácter de la obra que se propone realizar, pues el programa Sarmiento, inconcluso, cuando no mutilado, sigue siendo el fundamento de nuestro progreso social en materia educativa.

La acción de la Cátedra estará subordinada a aquella finalidad primordial, y estimulará, asimismo, tratando de satisfacerlos, los afanes de mejoramiento que manifiesten los educadores en el orden profesional y sus preocupaciones por los problemas de la cultura.

El programa de la Cátedra Sarmiento comprende puntos cuya sola mención explica la magnitud y la naturaleza del esfuerzo que supone su realización:

- Poner la educación en un primer plano como fuerza directora de la formación nacional.
- Colaborar con el maestro que ha de impartirla, alentarle en la tarea, contribuir a desarrollar su conocimiento del medio en que vive y su conciencia social.
- Unir en esta obra a todos los que estén vinculados al desarrollo y

- al destino de la enseñanza, los padres de familia en primer término.
- Despertar el sentido de la responsabilidad para el sostenimiento de la educación pública mediante contribuciones generosas, grandes o pequeñas.
  - Llevar el auxilio escolar a maestros y alumnos a los lugares que más lo requieran.
  - Propiciar reformas, exponer y debatir problemas, dictar cursos, editar publicaciones, seleccionar textos, estudiar y contribuir al cumplimiento de soluciones que favorezcan el progreso de la enseñanza, y a que ésta se ajuste a la realidad social, institucional y económica del país, fijando así el concepto de que en un estado democrático todo descansa en la educación popular.

### ENCUESTA REALIZADA ENTRE LOS MAESTROS

Señor maestro:

La Cátedra Sarmiento quiere que su plan de trabajo para 1941 sea la expresión de su auténtico interés y sirva ampliamente las exigencias perentorias de la enseñanza argentina. De ahí la importancia que atribuimos a su respuesta.

La encuesta que formulamos más abajo tiene, pues, un sentido concreto. Hemos adoptado este medio de comunicación con usted para conocer sus verdaderas inquietudes y para sumar un aporte útil al propósito de superar las dificultades con que usted tropieza en el desempeño de su labor docente. No desconocemos los obstáculos que retardan o debilitan su esfuerzo; sabemos de su afán por acrecentar su cultura. A ello responde que la presente encuesta comprenda dos aspectos:

- a) El maestro frente al niño, es decir, su labor docente.
- b) El maestro frente a sí mismo, esto es, su preocupación por la cultura en lo que atañe a la integración de la propia en el orden literario, filosófico, artístico y profesional.

— A —

1. —¿Qué hechos, motivos o causas dificultan su labor docente? (Considere el niño, el hogar, el plan de estudios, los elementos didácticos de que dispone, el medio social en que actúa — urbano o rural —, y cómo influye esta diferenciación en la orientación y en la eficiencia de la enseñanza).

2. —¿Cómo ha intentado usted solucionar esos problemas y con qué resultado?

3. —¿Qué otros recursos no aplicados por usted le parecen eficaces para llegar a soluciones apreciables?

## — B —

- 1.—¿Cree usted que las dificultades señaladas en el capítulo anterior son imputables, en parte, a deficiencias de su información profesional?
- 2.— A qué fuentes recurre usted (libros, revistas, conferencias, cursillos, audiciones radiotelefónicas, etcétera), para acrecentar su información profesional?
- 3.—¿Siente usted la necesidad de que se le oriente en materia de cultura general? Concrete sus aspiraciones.

## LOS LIBROS

DE LO ESPIRITUAL EN LA VIDA HUMANA, por Enrique Molina. — Ed. Atenea, CHILE.

El espíritu — lo indefinible por excelencia — y su presencia en la vida del hombre, es el tema estudiado en el presente libro. Sobre planos diversos, persigue el autor la solución recurriendo a los datos que proporciona la Historia de la Filosofía, la Historia de la Cultura, las declaraciones de los escritores, hechos concretos, investigaciones, todo ésto unido a la clara visión de su experiencia personal. Interroga en procura de una solución aceptable a los pensadores antiguos y modernos; variedad de procedimientos que utilizada con recto juicio, no compromete la unidad de desarrollo de su obra.

No escapan a su examen los obstáculos que presenta el problema del sentido de la vida. Lo relaciona ante todo, con el progreso; considera a éste como una de las formas de realización de la vida espiritual, pasando enseguida a analizar las particularidades y las divergencias en la posición de los diversos pensadores. Recuerda la actitud asumida al respecto por los ensayistas, filósofos y escritores contemporáneos, dentro del pesimismo filosófico y empírico, analizando con detención las causas, modalidades y principios del progreso.

Nos informa luego de los resultados de su indagación en torno al espíritu y a sus principales formas, ocupándose del significado del término y de algunas definiciones del mismo, citando la tesis de N. Hartmann sobre las esferas del ser.

Otro interrogante que se plantea, es la posibilidad de concebir un espíritu puro así como también la existencia de una sustancia espiritual. Nos encontramos más adelante en presencia del problema de la libertad. Se relaciona con lo tratado en este capítulo la definición de la personalidad. A continuación se estudian los valores considerados como una función de la espiritualidad.

Un nuevo aspecto del espíritu lo constituyen las formas del ca-

rácter y sus manifestaciones superiores. Una parte del libro está dedicada al examen de las relaciones entre lo espiritual y lo económico deteniéndose ante un punto del mayor interés: la vida espiritual de los pueblos ibero-americanos. Motiva nuevos desarrollos el encuentro de los conceptos del mundo material y mundo espiritual.

---

¿Qué sentido tiene la vida? A esta pregunta responde el autor: la vida es ante todo acción y sólo por medio de la cultura se eleva a contemplación. Cuando no llega a formularse bajo la forma de un sistema filosófico, esta vocación contemplativa se orienta hacia la actitud religiosa. A veces, ante las múltiples contradicciones de la experiencia se producen reacciones. Una de éstas nos la proporciona el pensamiento de Unamuno con su "desesperación irremediable" ante la idea de la muerte; a pesar de esta impresión desoladora que comparten con él otros pensadores, si se analiza el resultado y los productos de la actividad del hombre, puede advertirse que esta acción va dejando un sedimento que es la cultura. La historia atestigua un progreso, una exigencia de creación espiritual inagotable.

Examina el autor las primeras concepciones griegas que representan con preferencia una preocupación por la felicidad del hombre. Recuerda la respuesta de la escuela pragmatista a estos interrogantes con la divisa de Bacon: "saber es poder". Las escuelas del pensamiento moderno aguijoneadas por una misma inquietud, también se han ocupado de la idea de progreso.

Considera el Sr. Molina que el principal problema del hombre es la realización de su vida espiritual. Rastreando la idea de progreso por los dilatados campos de la leyenda y de la historia, refiere el episodio mitológico de Prometeo y las narraciones del Génesis.

Algunos hechos, como la fijeza e inviolabilidad de la tradición en las sociedades primitivas y las alternativas de progreso y estancamiento, suscitan una filosofía de la historia ya en Herodoto y en el pensamiento antiguo de la India. Más tarde, corresponde a Séneca y a Lucrecio defender la idea de progreso, que vemos reaparecer en la época moderna con Fontenelle en el siglo XVII. Un mismo esfuerzo dialéctico realizan los Enciclopedistas y Economistas; Turgot y Condorcet descubren las leyes del progreso a través de la evolución histórica de la humanidad.

Otro testimonio en favor de esa idea la ofrecen las doctrinas de los saint-simonianos y la ley de ley de los tres estados de Comte. Spencer sostuvo asimismo la identidad de evolución y progreso. Una firme creencia en la marcha progresiva de la humanidad y la ciencia, es lo esencial en el mensaje de Renan, de Guyau, de Pasteur, en el orden científico — y finalmente, Bergson, expresa en una bella imagen su fe en el porvenir del hombre.

El desacuerdo que reina en este punto permite comparar cul-

dadosamente las anteriores opiniones con las de los pensadores contrarios al progreso: Chateaubriand, De Maistre, Lamennais. Sistemático y riguroso, Schopenhauer condensa en su sistema filosófico los principales argumentos del pesimismo oriental.

La literatura, actividad sensible a las corrientes ideológicas que la rodean, se ha contaminado en nuestro tiempo de este pesimismo. En este sentido, puede citarse la opinión de André Maurois a propósito de la Exposición de Chicago de 1933, y la de Bernard Shaw, quien dotado de agudo sentido crítico hace esta pintoresca y sugestiva observación: "Hombres como Ruskin y Carlyle, predicarán a Smith y a Brown por amor a la predicación, precisamente como San Francisco predicaba a los pájaros y San Antonio a los peces. Pero Smith y Brown, como los peces y los pájaros siguen siendo lo que son".

En otros terrenos podemos comprobar nuevas formas del pesimismo: bajo la influencia de modernas investigaciones biológicas, ciertas direcciones de la antropología filosófica han llegado a considerar contraria a los fines de la vida, la superioridad y desarrollo de la inteligencia del hombre.

Tratando de caracterizar la idea de progreso, comprueba el Sr. Molina que éste consiste, ante todo, en una idea nueva y original, de naturaleza individual. Admitida esta noción enumera las causas del progreso: 1) geográficas; 2) biológicas; 3) económicas; 4) institucionales; 5) intelectuales; 6) religiosas; 7) educacionales. Se ocupa luego de las modalidades del progreso:

- a) Es raro que el progreso se manifieste a la vez en todos los órdenes de actividades y que sea común a todos los pueblos de una época dada.
- b) El progreso depende del estado social anterior.
- c) Las diferentes funciones sociales influyen unas sobre otras recíprocamente siendo mayor la acción de las más fundamentales.
- d) Un progreso definitivo, la constitución de la sociedad ideal en que no haya cambios, es una quimera.
- e) No es posible inferir deducciones sociales con la precisión propia de las ciencias matemáticas, astronómicas, físicas y químicas.
- f) El progreso está en razón directa de la dominación del hombre sobre la naturaleza, y en razón inversa de la dominación o explotación del hombre por el hombre.
- g) Sin esfuerzo no hay progreso.

La inquietud misma que lo inspira, encamina al autor hacia el tema principal en el capítulo: "Del espíritu y algunas de sus principales formas". Remontándose hasta el origen de la cuestión, trata de aclarar el significado de la palabra, cuya imprecisión le obliga a recurrir a comparaciones. Llega así hasta el origen de la creencia en la existencia

del espíritu, utilizando los datos proporcionados por la antropología y la etnología, deteniéndose en la concepción del espíritu considerado como un doble del cuerpo y en las prácticas del culto de los muertos.

Cita luego la distinción hecha por N. Hartmann acerca de las esferas del ser: —orgánica, anímica y espiritual—, cuyos fundamentos refuta en parte. Esta conexión con este tópico recuerda las creencias espiritualistas de la India, y cita las doctrinas de Hegel, Eucken y Uexküll. Examina algunas proposiciones de Bergson, subrayando el hecho de que en Bergson, el espíritu queda casi identificado con el impulso vital.

Considera con especial atención el sistema de Spinoza, por el cual muestra preferencia, transcribiendo sus definiciones de sustancia, atributo y modo. Expresa su propio punto de vista sobre la interpretación de la idea de sustancia. Recalca la hipótesis de la identidad establecida entre cuerpo y alma, aceptada en nuestros días por pensadores de tan diversas tendencias como Höffding, Russel y Alexis Carrel.

Es interesante la contraposición entre la incolora inmortalidad impersonal ofrecida por Spinoza y la inmortalidad personal que constituye un problema central en las meditaciones de Unamuno.

La existencia de una sustancia espiritual universal en la forma en que la presenta Bergson, no concuerda sin embargo con el concepto que nos formamos del espíritu a través de los productos de la cultura. Respecto a esto nos dice el autor: :“Lo espiritual no es principio, sino un resultado que a su vez se convierte en causa. No es la causa eficiente de nuestras creaciones sino la flor de nuestra actividad creadora, que en forma concreta se incorpora en obras y en forma abstracta en valores”.

El espíritu ejerce una acción estabilizadora frente al fluir de la duración. Por medio del espíritu el hombre manifiesta designios, y para llevarlos a cabo, debemos admitir que está dotado de libertad. La libertad es una de las notas que caracterizan al concepto de espíritu.

Considerando al hombre dentro del conjunto social, distingue el autor espíritu personal, espíritu objetivo y espíritu objetivado. Entiende por persona una entidad espiritual que se va haciendo a sí misma según un modelo. Espíritu objetivo sería una red formada por la colectividad, y Espíritu objetivado podría definirse como “las expresiones del espíritu vivo incorporadas en algo material”.

Una de las funciones en que se manifiesta la espiritualidad es la valoración. Establece la radical oposición de los valores instintivos frente a los valores de la razón y del espíritu. Esto le da oportunidad para exponer y refutar extensamente las ideas de Nietzsche, denunciando las contradicciones inherentes a su sistema al cual juzga severamente.

Nuevamente el pensamiento de N. Hartmann es citado aquí: “Los valores no son poderes reales, son entidades esenciales, dicen lo que debe ser. No se realizan por sí mismos; no tienen la fuerza coercitiva

de las leyes de la naturaleza. El simple "debe ser" no mueve el curso de las cosas. La realización de los valores depende de si encuentran en el mundo real un ser sensible a sus exigencias ideales, que ponga su real energía a su servicio".

Una nueva oposición se declara en este punto, pues el Sr. Molina refuta abiertamente dos de las tesis de N. Hartmann: la existencia de un reino de las esencias y la afirmación de que el ser de los valores posee una existencia en sí.

El carácter, encarado como expresión de grandeza espiritual, culmina en dos de sus más altas formas: el santo y el héroe. "El santo y el héroe consumen y aquilatan su vida en aras de valores superiores" — nos dice el Sr. Molina —; "son creadores de espiritualidad", — agrega luego con William James.

Distingue tres diferentes momentos o formas en la realización de la vida espiritual: 1) hecha a base de resignación; 2) con un substrato económico deficiente; 3) la que florece en armonía con un progreso material sólido.

La primera forma puede observarse en los santos y en los ascetas, cuyo saber espiritual procede de una revelación interior. Ejemplo de ella hallamos también en la sabiduría oriental.

La segunda forma, basada en un régimen económico deficiente es, — según el Sr. Molina —, la que se desenvuelve en los países de hispanoamérica, cuya vida espiritual sufre las consecuencias de una industria y comercio poco desarrollados, y donde se observan otros factores contrarios: indiferencia religiosa, desorientación política, escepticismo.

La tercera forma es la que realizaron las civilizaciones de Atenas, la Roma de Augusto, Florencia del Siglo XV, ciudades cuya cultura conocemos gracias a reconstrucciones sabias y eruditas, y que responden fielmente al modelo de una vida espiritual elevada.

Cree, no obstante, el autor de este libro, que el mundo iberoamericano llegará, obedeciendo a la exigencia de realizaciones nuevas y superiores, a producir una nueva cultura, que no sea exclusivamente una civilización materialista, sino que llegue a constituir una cultura integral. Esta cultura no debe confundirse con civilización, aunque exista entre ambas una compenetración recíproca. "La cultura necesita de la civilización o sea de las formas externas, sociales y políticas de la vida que le sirven de soporte. La civilización debe buscar en la cultura lo hondo de las cosas, del alma, para no caer en el vacío formulismo".

La exploración de este extenso campo — del cual apenas hemos intentado dar una idea — es hecha por el autor con abundantes referencias a territorios vecinos, a disciplinas afines y auxiliares. Investigador sagaz, vigoroso en la crítica, sigue con atención las corrientes diversas de pensamiento. Por la originalidad de sus puntos de vista y la

inteligente selección de autores y textos utilizados, este libro es una contribución al desarrollo de los estudios filosóficos en América.

C. Saúl Villar

## LIBROS RECIBIDOS

JOHN DEWEY: "La ciencia de la educación". — Publicaciones de la Revista de Pedagogía de la Universidad de Tucumán. Traducción del inglés de L. Luzuriaga. Editorial Losada. Buenos Aires, 1941. 107 páginas.

CONSTANCIO BERNALDO DE QUIROS: "Cursillo de Criminología y Derecho Penal". Editora Montalvo. Ciudad Trujillo, 1940. 273 páginas.

DANTE ALIGHIERI: "De la Monarquía". — Biblioteca Filosófica bajo la dirección de Francisco Romero. Traducción de Ernesto Palacio. Editorial Losada. Buenos Aires, 1941. 155 pág.

CORTES PLA: "Ideas y obra universitaria". — Publicaciones de la Facultad de Ciencias Matemáticas Físico-Químicas y Naturales de la Universidad del Litoral. Serie: Universitaria. Rosario, 1940. 354 pág.

FRANCISCO AYALA: "El pensamiento vivo de Saavedra Fajardo". — No. 14 Biblioteca del pensamiento vivo. Editorial Losada. Buenos Aires, 1941. 217 pág.

ALDOUS HUXLEY: "Viejo muere el cisne". — Colección de las grandes novelas de nuestra época. Editorial Losada. 280 pág.

FRANCISCO JAVIER A. BELGODERE: "La verdad, la ciencia y la filosofía". Francisco Marruenda. México, 1939. 257 pág.

ANDES AVELINO: "Metafísica categorial". — Editora Montalvo. Ciudad Trujillo. 417 pág.

JULES SUPERVIELLE: "La desconocida del Sena". — Colección "La pajarita de papel" de la Editorial Losada. Traducción de María Luisa Pombal. Buenos Aires, 1941. 220 pág.

JOAQUIN XIRAU: "La Filosofía de Husserl. Una introducción a la Fenomenología". — Biblioteca Filosófica. Editorial Losada. Buenos Aires, 1941. 248 pág.

RAMON DEL VALLE INCLAN: "Tirano Banderas". — Biblioteca Contemporánea. Editorial Losada. Buenos Aires, 426 pág.

EDUARDO IRIGOYEN DUPRAT: "Páginas americanas". Buenos Aires, 1940.

DR. VENTURA MORERA: "Bioquímica del humo del tabaco". Curso dictado en el Colegio Libre de Estudios Superiores. Buenos Aires. 1939. 99 pág.

GILBERTO HORACIO MOLINA: "Poemas de la senda clara". Córdoba, 1940.

SEGUNDO A. TRI; GABRIEL DEL MAZO; LUIS REISSIG; JO-

SE LUIS ROMERO: "Alejandro Korn". — Publicaciones de la Universidad Popular Alejandro Korn. La Plata, 1941.

RODOLFO LEHMANN: "Introducción a la Filosofía". — Publicaciones de la Revista de Pedagogía de Tucumán, dirigida por Lorenzo Luzuriaga. Traducción del alemán de Julián Marías. Editorial Losada. Buenos Aires, 1941. 228 pág.

THOMAS MANN: "Carlota en Weimar". — Traducción de Franco Ayala. Colección "Las grandes novelas de nuestra época". Editorial Losada. Buenos Aires, 1941. 372 pág.

GIORDANO BRUNO: "De la causa principio y uno". — Traducción, notas y prólogo de Angel Vassallo. Biblioteca Filosófica. Editorial Losada. Buenos Aires, 1941. 156 pág.

SARA DE IBÁÑEZ: "Canto". — Prólogo de Pablo Neruda. Editorial Losada. Buenos Aires. 110 pág.

HUMANIDADES: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata. — Volumen XXVIII. Historia y Geografía. La Plata, 1940. 650 pág.

RODOLFO MONDOLFO: "El Materialismo Histórico de Federico Engels". — Versión castellana de Alberto Mantica. Librería y Editorial "Ciencia". Rosario, 1940. 360 pág.

ALFREDO CASTELLANOS: "A propósito de los géneros Plophorus, Noprachtus y Panochtus". 2a. parte. — Publicaciones de la Facultad de Ciencias Matemáticas, Físico-Químicas y Naturales de la Universidad Nacional del Litoral. Serie: Técnico-Científica, No. 20. Rosario, 1940. 150 pág.

M. E. WELLS: "Un programa desarrollado en proyectos". — Traducción de Fernando Sainz. Biblioteca de la Revista de Pedagogía de Tucumán. Editorial Losada. Buenos Aires, 1941. 200 pág.

CORTES PLA: "Ideas y obra universitaria". — Universidad del Litoral. Rosario, 1940. 354 pág.

MODESTO CHAVEZ FRANCO: "Biografías Olvidadas". — Imprenta y talleres municipales. Guayaquil, 1940. 304 pág.

CORTES PLA: "Algunos aspectos de la física moderna". — Universidad Nacional del Litoral. Rosario, 1939. 186 pág.

ÑUZ VIEIRA MENDEZ: "Fundamentos Psico-espirituales de una Pedagogía". — Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, 1940. 24 páginas.

AGUSTIN ZAPATA GOLLAN: "Camino de América". — Con referencias previas de Juan Mantovani. Ministerio de Instrucción de Santa Fe, 1940. 84 pág.

FELIPE FORTUNATO DELRIO: "Poder de compra del obrero argentino". Buenos Aires, 1940. 14 pág.

SOBRE EL PETROLEO DE MEXICO: "Conferencias editadas por la Secretaría de Educación Pública". 1938, México. 109 pág.

LEA JORDAN: "Los elementos lingüísticos de la Lógica. — Tra-

ducción de A. Waismann. Imprenta de la Universidad de Córdoba. 1938. 293 páginas.

IGNACIO MALDONADO ALLENDE: "Algunos hombres y hechos de importancia en la historia de la Medicina". — Imprenta de la Universidad de Córdoba. Publicaciones del Instituto de Humanidades. Córdoba, 1940. 23 pág.

ALFREDO FRAGUEIRO: "Derecho natural de contenido variable". — Publicaciones del Instituto de Humanidades. Imprenta de la Universidad Nacional de Córdoba. 26 pág.

GALILEO VITALI: "Hidrología mendocina". Contribución a su conocimiento". — Mendoza, 1941. 250 pág.

RAUL ROA: "Mis oposiciones". — Valoración por Emilio F. Camus. Ediotrial Alfa. La Hazana, 1941. 177 pág.

ELENA FORTUN: "Pues señor ". — Cómo debe contarse un cuento y cuentos para ser contados. Buenos Aires, 1941. 170 páginas.

ARTURO RIVAS SAINZ: "Prehodiernia". — Guadalajara, 1940. 132 pág.

HECHOS E IDEAS: "Edición dedicada al estudio de la recuperación de la economía nacional". — Año VI, Nos. 38-39. Buenos Aires, 1941. 544 pág.

ANGEL ACUÑA: "Origen y evolución de las instituciones educativas". — Instituto de Didáctica de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1940. 120 pág. Trabajos de Investigación y Tesis. No. IV.

MONTAIGNE: "Ensayos" - Editorial Losada, Colección "Las Cien Obras Maestras de la Literatura y del Pensamiento Universal" - Buenos Aires, 1941 - 300 páginas.

BERNARDO VERBITSKY: "Es difícil empezar a vivir" - Editorial Losada, Colección "Novelistas de España y América" - 300 pág.

HANDBOOK OF LATIN AMERICAN STUDIES: Harvard University Press - Cambridge (Massachussets) 1940, 470 pág.

BALTASAR GRACIAN: "El criticón" - Editorial Losada, Colección "Las Cien Obras Maestras de la Literatura y del Pensamiento Universal" - 279 pág. Buenos Aires, 1941.

ERNESTO GIETZ: "Bibliotecas y elementos bibliográficos" - Publicaciones del Colegio Nacional de Buenos Aires - Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1940 - 76 pág.

ALFRED ADLER: "La psicología individual y la escuela" - Biblioteca Pedagógica, Traducción del alemán por el Dr. José Salas - Editorial Losada, Buenos Aires, 1941 - 175 pág.

ENRIQUE V. ZAPPI: "Tratado de química Orgánica" - Editorial El Ateneo - Buenos Aires, 1941 - 520 pág.

GEORGE SANTAYANA: "Diálogos en el limbo" - Editorial Losada, Colección "La Pajarita de Papel" - Buenos Aires, 241 pág.