

## ASPECTO GEOGRAFICO-ECONOMICO DEL PROBLEMA ADUANERO ARGENTINO-CHILENO

La posición austral con respecto a todo el continente que ocupan la Argentina y Chile plantea caracteres muy particulares a los problemas de la geografía humana de ambas naciones, la Argentina, república del Atlántico, y Chile, país del Pacífico, pese a las diferencias notables de su geografía física parecen vincularse profundamente en la antropogeografía de ambos pueblos, sugiriendo quizá, urgentemente una nueva estructuración económica.

Las relaciones internacionales pasan actualmente por cambios profundos que tal vez sean definitivos, políticamente, para algunos estados y las naciones americanas, resueltas las cuestiones de límites que absorbieron a generaciones enteras, buscan establecer entre ellas nuevas posibilidades que facilita la geografía humana entre la Argentina y Chile.

No creemos actualmente en uniones políticas problemáticas y difíciles, no imposibles en el futuro, pero sí en una efectiva cooperación económica y financiera que podría resultar de enormes beneficios para ambos países que tienen su interland en dos océanos distintos.

La unión aduanera Argentino-Chilena a cumplirse mediante etapas sucesivas de automática realización constituye la exclusiva política concordante con los principios del hispanoamericanismo económico; el postulado básico, de absoluta libertad comercial permitiría eliminar los problemas de las relaciones con otros países en cuanto influyen en sentido contrario al estrechamiento de las relaciones comerciales y políticas con Chile y la manera paulatina de la aplicación del principio daría cuenta de las objeciones que hoy se hacen a la franquicia para ciertos productos chilenos. Últimamente se

han cristalizado esas objeciones en el presunto bajo costo de la producción ultracordillerana, debido a la depreciación monetaria, factor que no puede durar muchos años.

La idea de hacer de un “modus vivendi” de regateo el principio de una labor continuada de incremento de comercio recíproco, no puede ser más contradictoria porque el mismo respeto de los intereses creados que había precedido el difícil nacimiento del tratado comercial de 1933 obraría en sentido contrario a su ampliación, aparte de que ese propósito de ampliar el comercio no se puede conciliar con la precariedad de un convenio por sólo un lapso de tiempo limitado.

El problema fundamental entre los dos países es el siguiente: ¿Se adoptará el principio de la unión aduanera o no se adoptará? Ésa es la cuestión primordial. Con la unión aduanera y económica argentino-chilena desaparecerían los parásitos financieros con adaptación o eliminación total de las correspondientes industrias mediante un proceso beneficioso, que no es por cierto lo que sucedió cuando se establecieron las tarifas contra el comercio y la producción extranjera. Y por otra parte la obra de evolución creadora del librecomercio, haría surgir nuevas industrias de vida propia y proficua y se desarrollarían las que más que con la protección ganarían mejorando sus instrumentos y métodos de producción por estímulo de la competencia indispensable.

La índole del trabajo no me inclina a efectuar una historia detallada de todos los tratados comerciales y ensayos de geografía económica entre ambos países, concretándome en las presentes líneas a expresar mi opinión decidida en favor de la unión de los dos países más australes de hispanoamérica.

Muchos productos que en el primer “modus vivendi” del 12 de noviembre de 1931 tenían una rebaja del 50 %, la perdieron por el acta llamada de Mendoza, canjeada el 10 de febrero de 1933, a saber: cebollas, pastas de tomate, pimentón, cebada malteada, avena aplastada, semilla de cáñamo, y cáñamo en rama, ciruelas y manzanas a secas, frutas al jugo y en almíbar y frutas al natural y en agua, espárragos al natural o en agua, ostras en conserva y azufre en bruto, azufre en polvo, azufre sistema Frasch y similares, nitrato de sodio para la industria, sulfato de cobre impuro, carbonato de cobre, yeso, cola común y ácido tartárico.

Por su parte la República Argentina debió sacrificar las ventajas otorgadas para la exportación a Chile de sus carnes enfriadas y envasadas: cecinas, salazones y conservas de carne.

¿Qué porvenir financiero le puede esperar al actual trasandino y al que tan laboriosamente se construye por Salta si se va a impedir el comercio real entre dos pueblos hermanos?

La pérdida del dinero invertido en la construcción del trasandino por Juncal debido a los aluviones del Río Plomo que produjo hace seis años la catástrofe de Cacheuta, planteó en la vinculación geográfica con ambos países la indispensable necesidad de las reparaciones destinadas a facilitar el tráfico con el país hermano.

Para evitar la actual situación, que el Poder Ejecutivo Federal, pese a la ley de compra del Trasandino, no ha resuelto aún, se proyectó el reemplazo de la tracción actual por la eléctrica más moderna, rápida y económica, estableciéndose una fábrica de fuerza motriz más poderosa que la capacidad reclamada por el tráfico ferroviario actual, y el flúido sobrante expandería sus beneficios a lo largo de la línea, permitiendo a las poblaciones y moradores aislados los beneficios de la energía eléctrica abriendo en rutas inhospitalarias nuevas y profundas perspectivas para las industrias, especialmente la minera.

Podría quizá no convenir a la empresa del Trasandino el cambio de la tracción en la línea, aun cuando sería en provecho mismo de la economía en el costo de la tracción, por ser el proyecto de una envergadura que sobrepasaba la simple actividad ferroviaria y quizá la posibilidad misma de su realización por la compañía, ahora efectuada la compra de la empresa por el Estado corresponde sin duda tan radical modificación técnica al gobierno argentino.

Si la tracción eléctrica resultara la más conveniente al interés general, ella debiera efectuarse, pese al costo que los técnicos podrían expresar por cuanto el problema no sólo es técnico sino también político en el más alto significado internacional americano del vocablo; lo primordial es que el gobierno argentino, en sus dos ramas colegisladoras tenga conciencia cabal de la obligación en que se encuentra de reconstruir la línea lo antes posible.

En Chile el ex presidente Arturo Alessandri y el actual

Aguirre Cerdá han proclamado como idea fundamental de sus gobiernos la de establecer con las naciones vecinas el libre cambio de productos, en la última década, el lema de cordillera libre se ha cambiado por el más exacto de unión aduanera.

En las relaciones comerciales chileno-argentinas, desgraciadamente lo que se manifiesta es la prepotencia absurda del interés creado artificialmente, porque en verdad, si la unión económica absoluta entrase en la política de los respectivos gobiernos se comenzaría por reducir al mínimo posible la preferente y privilegiada atención del interés creado, dejándolo a la expectativa de una adaptación gradual al nuevo sistema con todo el apoyo del gobierno en las regiones productoras de las materias que podrían sentirse afectadas para atenuar en esas regiones el nuevo estado de cosas.

La riqueza y la potencialidad económica de Alemania después de 1870 se debieron en grado fundamental a la unión económica que realizaba Bismarck con su unión política; un mercado total de veinte millones de habitantes como es el de Argentina y Chile debe ofrecer mayores perspectivas que dos bloques económicos distintos; las posibilidades ilimitadas de los Estados Unidos tienen su fundamento básico en el libre cambio absoluto y total.

La visita del ex Ministro de Obras Públicas Manuel R. Alvarado a Chile en abril de 1933 pone en mi opinión como ejemplo típico la posición respectiva de cada gobierno en el problema de su vinculación económica, la misión no obtuvo mayor resultado, pese a los discursos protocolares y a las declaraciones diplomáticas, la incomprensión anterior subsistió ampliamente e impidió romper el círculo vicioso del comercio dirigido por los prejuicios y las improvisaciones de los funcionarios que no se atrevieron a reemplazar ese concepto por el de la política de abrir puertas al intercambio en forma de permitir su desarrollo natural.

El gobierno chileno se inclinó al principio de la cordillera libre, que conduciría a la unión aduanera y al régimen del comercio autónomo; pero los delegados argentinos encontraron que no podía adoptarse esa fórmula. Sus prejuicios proteccionistas le impidieron ver que el comercio es un cambio de productos y que las exportaciones chilenas a nuestro país determinarían exportaciones argentinas a Chile. Miraron como

un sacrificio la competencia que a favor del régimen de cordillera libre haría la producción chilena a la nuestra y subordinan al interés particular que pudiera resultar afectado, el interés general de una política económica de largo alcance como es la unión aduanera.

Descartada ésta, los delegados argentinos hicieron entrega a los chilenos de una lista de los productos nuestros sujetos a pagar derechos en aquel país y a su vez, los chilenos les entregaron una lista análoga respecto de sus exportaciones a nuestro país, y esas listas fueron objeto de un estudio detenido de uno y otro lado hasta el 15 de abril de 1933, de modo que los delegados chilenos y los argentinos estaban en condiciones de decidir cuáles productos deberán ser declarados libres de derechos y cuáles deberán someterse a una tarifa especial que necesitaba ser estudiada detenidamente.

La delegación argentina propuso el establecimiento de la llamada “cordillera libre”, en la zona al sud del paralelo 42 y en la zona de Salta y Antofagasta. El principio de la unión aduanera que debía ser la piedra básica del sistema de las relaciones comerciales con un pueblo hermano, les había sugerido esta proposición que lo desvirtúa totalmente.

La unión aduanera tiene por objeto hacer de dos unidades económicas nacionales, una sola, y las zonas susodichas harían con parte de cada una de ellas una tercera unidad económica, que sin suprimir en la otra parte la diferencia nacionalista, para el intercambio entre los dos países, la suscitaría dentro de cada país para los cambios entre las zonas de cordillera libre y el resto de su territorio. Para que dentro de un criterio mercantilista de regateos, estrechos, los chilenos estudiaran el mejor tratamiento a aplicar a las exportaciones de nuestro país, y los argentinos hicieran lo propio respecto de las exportaciones de aquella nación, no se necesitaba por cierto, que ceremoniosa y protocolarmente se canjeasen listas innecesarias con detalles estadísticos cuyas fuentes poseen unos y otros, y es verdaderamente inexplicable que de una y otra parte se hubiesen omitido opiniones concretas sobre las franquicias máximas o mínimas, que, en concepto de cada delegación debería delinear la fórmula del tratado.

Y es así como actos que deben ser revestidos de la mayor seriedad para inspirar confianza y resultar eficientes se pre-

sentan insignificantes e intrascendentes cuando una reserva calculada oculta el fondo de las conversaciones o cuando éstas aparecen insustanciales debido a la falta de estudio y de los consiguientes principios bien meditados. Los funcionarios deberían llevar tales principios a esas conversaciones en forma de ideas bien definidas y de conclusiones concretas y certeras.

Si existiera la preparación previa indicada en algunos funcionarios, la idea de la cordillera libre por zonas nacionales no habría sido suscitada por la delegación argentina, que, por lo menos debían saberla absolutamente impracticable, debido a restricciones elementales de derecho constitucional.

Con la idea de ese principio que en vez de unificar alejaba el régimen económico, el asunto se complicó más aún y el problema pasó a un terreno extraviado en perjuicio de soluciones posibles.

Los delegados argentinos debían haber propuesto la condenación perentoria de todo impuesto diferencial, compensatorio de las facilidades del transporte, y tendiente por lo tanto a la anulación de éstas; por ejemplo, los que existen en la tarifa chilena para los animales transportados por vapor o por ferrocarril.

Como en la modificación del “modus vivendi”, en la preparación del tratado que le servirá se iría directamente a sacrificar el único principio fecundo del hispanoamericanismo en materia económica que es la cooperación mediante el abatimiento total y absoluto de las barreras aduaneras entre los dos pueblos. Sólo ese régimen inspiraría la confianza en su duración, que es necesaria para que de cada lado surja la producción más adecuada al máximo desarrollo del intercambio que ese régimen mismo pondría en las condiciones necesarias para su realización. La unión aduanera debió ser descartada en 1933 cuando lo propuso concretamente la delegación chilena por influencia de los prejuicios y de los intereses creados proteccionistas que asedian a los círculos argentinos y confunden sus ideas hasta el punto de llevarlos a provocar directamente el contrabando y perder la renta por no rebajar derechos absurdos y prohibitivos, las autoridades se ven condenadas a girar en el círculo vicioso de dos conceptos que resultan antagónicos: el de franquicia para los productos vecinos y el de altas tarifas para las importaciones de los

demás. Como el beneficio de la nación más favorecida extendería las primeras a otros países, el problema se complica desde ese punto de vista. Es un hecho comprobado que la modificación de la fórmula originaria del “modus vivendi” se debe al prejuicio doctrinario de la condicionalidad aplicada a una cláusula de la nación más favorecida en materia aduanera, so pretexto de que en el mismo tratado existe el beneficio indicado con carácter condicional para materia diferente, y pese al significado patente de tal diferenciación.

En consecuencia se quiere buscar entre las exportaciones chilenas aquellas que poco más o menos tengan carácter de provisión proveniente exclusivamente de ese país, o aquellas a las que pueda atribuírseles el mismo carácter mediante especificaciones aduaneras burladoras del beneficio de la nación más favorecida para admitir esos productos libres de derechos o con derechos reducidos a cambios de favores análogos.

Es evidente que esa posición argentina conspira contra sus propios intereses en el futuro, porque el desarrollo de cada exportación favorecida se volvería en el país importador la razón de una campaña para suprimir la correspondiente ventaja aduanera que lograría al fin su supresión en virtud del principio mercantilista de tal régimen equivocado.

El caso de las relaciones geográficas y políticas con Chile, debe ser tratado como algo más trascendental que la sola mantención del servicio ferroviario del trasandino, problema común que nadie discutirá racionalmente y que debe involucrar el comienzo de una política aduanera mediante el abatimiento de las murallas económicas que divide a hispanoamérica como verdaderos compartimentos estancos.

Y si Chile desea que cada provincia y territorio argentino esté unido por una carretera pavimentada con la respectiva provincia chilena a través de la cordillera, es que contempla la unión aduanera, sin la cual esos caminos sólo servirían para revelar en su soledad infinita la incoherencia de ideas de los gobernantes que los trazasen o ejecutasen, cuando de un lado abrirían tales vías de comunicación y del otro prepararían los instrumentos que las habrían de volver improductivas. La experiencia del actual ferrocarril trasandino no puede ser más elocuente a este respecto.

Todo hispanoamérica debe contemplar con simpatía e interés el propósito de impulsar la libertad comercial en países que han alcanzado desenvolvimiento político y económico con casi veinte millones de habitantes en total.

La unión aduanera no puede constituir amenaza de ningún carácter para ningún otro país o para los vínculos comerciales que ligan a las dos repúblicas con sus hermanos del continente. Está perfectamente probado ya que en nuestro hemisferio los entendimientos, pactos y acuerdos jamás van dirigidos contra terceros ni contra intereses legítimos de quienes sean extraños a su firma y, por lo tanto la idea no puede suscitar resistencias legítimas y honestas.

Es dable comprender que nuestro progreso, no alcanzará el desarrollo a que tiene derecho en razón del número de habitantes de las dos repúblicas y la variedad de sus riquezas y producciones, mientras subsista el aislamiento impuesto por altas tarifas aduaneras y reglamentos administrativos que se convierten en obstáculos insuperables para el librecambio.

Estados Unidos como ya lo tengo expresado alcanzó su indiscutible prosperidad económica que le permite resistir los efectos desastrosos del proteccionismo en el comercio con el extranjero, sencillamente porque su inmenso territorio está libre de aduanas, su mercado interno tiene ciento treinta millones de habitantes, sus diversos productos de las regiones cálidas, templadas y frías con que cuenta su vasto suelo circulan libremente, no hay dificultad política geográfica de ninguna especie para transitar del Atlántico al Pacífico o de Florida y Nueva Orleans al Canadá. Sus materias primas y manufacturadas se hacen competencia libre unas a otras y llegan a los consumidores sin trabas ni recargadas por impuestos de aduanas, como las que sin razón alguna hemos alzado en la frontera que limita Argentina y Chile.

Si estos países formaran una unión aduanera podrían intercambiar carnes, cereales, azúcar, petróleo, minerales que la Argentina no posee, energía eléctrica, tabaco, madera, productos manufacturados y carbón de Chile que la Argentina tampoco posee, en condiciones ventajosas para la economía de todas nuestras repúblicas. Como la libre circulación eliminaría antes de mucho tiempo las industrias y los cultivos artificiales protegidos a costa de todo un pueblo, las energías y capitales

que se emplean en mantenerlos serían utilizados para dar nacimiento a actividades con posibilidades de existencia real y no artificial.

La economía fácil obligaría a aumentar los medios de transportes; la iniciativa privada tendría como desarrollarse en un campo de enormes alicientes para múltiples empresas; aumentaría el trabajo en zonas que van despoblándose porque no pueden comerciar con la vecina debido a que existe una frontera política y no hay cómo ganarse la vida; y el incremento de las transacciones elevaría, a buen seguro, las fuentes de ingresos fiscales y con ello los medios para llevar a cabo obras públicas de interés en los dos países ligados por una unión aduanera.

Las dificultades cada día más grandes, con que tropiezan ambos pueblos para comerciar con los consumidores como Gran Bretaña, Francia, Italia, Alemania y Estados Unidos obliga a buscar la salvación económica en la unión aduanera de dos países que tienen intereses políticos comunes.

Corresponde reconocerlo, sin timidez, con amplia energía a fin de que en cada uno de los países se forme una conciencia clara sobre la necesidad de buscar en la unión aduanera la base del progreso y de la prosperidad general y de muchos millones de habitantes futuros. El intercambio cuenta con posibilidades enormes, pero insospechadas por desgracia, la unión aduanera debe ser el primer paso o la ocasión para la reunión de dos pueblos hermanos en un afán general para permitir que cada uno produzca y consuma dentro de un territorio cuya unidad está prescripta por la naturaleza y por dos océanos como el Atlántico y el Pacífico.

En la geografía política se ha sostenido siempre como opinión abonada por la experiencia que las relaciones entre gobiernos y pueblos se intensifican y se estabilizan cuando las fomentan activos intercambios comerciales de común beneficio.

Es indudable que los intereses económicos ejercen y ejercerán una poderosa gravitación como factores de estrechamiento o de relajamiento en la amistad que vincula a unas naciones con otras. Pueden más ellos para anular amistades o estimular desconfianzas que la frase alambicada e intrascendente de la cancillería y los lugares comunes del protocolo.

Peca, sin duda, por exceso el aserto que denuncia a la dis-

cordancia en especulaciones materiales como causal provocadora de las guerras que han ensangrentado el mundo y que atormentan la humanidad, pero no podría negarse sin cerrar los ojos a la evidencia, la parte abominante que tuvieron en muchas luchas armadas conflictos de ese orden. Escaramuzas aduaneras han excitado más de una vez el instinto belicoso de las multitudes, induciéndolas a la fuerza para dirimir ambiciones contrapuestas.

Especialmente expuestos a ese peligro encuéntranse los países que usan y abusan del sistema proteccionista entre pueblos hermanos como arbitrio asegurador de una mediocre prosperidad industrial.

El caso de la Argentina y de Chile es típico e ilustrativo al respecto. Por ascendientes morales y humanos que vienen del pasado, por razones naturales que aconsejan la fecunda combinación de esfuerzos en los pueblos americanos bajo un concepto de amplia mutualidad, la unidad y la homogeneidad de sentimientos e ideales debieran consolidar la concordia definitiva entre ellos. Debiera decir que a esa situación pudieron llegar en virtud de leyes fatales que la necesidad impone al hombre.

Y sin embargo, no sólo claudica con frecuencia la cordial amistad a que parecen llamados sino que la misma paz continental se ve a ratos gravemente comprometida de no tener papel anarquizante ciertos afanes sensuales, otra sería la suerte de la región del mundo que el acaso nos ha deparado. Así se explica que los argentinos nos veamos presionados por conveniencias puramente económicas o de finanzas internas a sustanciar a veces enojosas y molestas cuestiones con nuestra vecindad. Los aranceles operan como fermento maleante en la armonía que debiéramos mantener con pueblos vecinos. Productos como carnes, las yerbas, los vinos, el tabaco y hasta los porotos y los garbanzos germinan en discordias y marcan distancias políticas. Por efecto de la caducidad de una rebaja transitoria se castiga al ganado argentino que debiera pasar a la ultracordillera en 1935 y todo ello en virtud del tratado de 1933, que empeoró el "modus vivendi" anterior como ya lo tengo expresado.

Apresurémonos a dejar constancia que el gobierno de Chile que en esa época duplicó el derecho de entrada al ganado

argentino respetaba perfectamente las cláusulas pertinentes del Tratado de 1933 pero el hecho simbólico de que los criadores salteños suspendieron de inmediato la remesa de tropas, demuestra que la gabela restablecida resultaba realmente prohibitiva para los intereses del norte.

Si se recuerda que el abastecimiento de carnes procedente de las provincias del noroeste argentino llenaría necesidades permanentes y urgentes realmente premiosas de algunas zonas chilenas, la de Antofagasta verbigracia, debe arribarse a la conclusión de que el proteccionismo recíproco de ambos países no anticipa porvenir muy halagüeño al ferrocarril que a costa de tantos sacrificios pecuniarios tendemos hasta Socompa. Quizás le está reservado el éxito del trasandino, cuyo tráfico no se normalizaba por la escasez de las cargas.

La madurez de juicio en gobernantes chilenos y argentinos debiera empeñarse en suprimir esas causas de malestar derivadas de una política fiscal extraviada.

En la Argentina importantes intereses creados, noblemente orientados han contemplado el problema con el acierto que el mismo requiere, la Sociedad Rural Argentina ha elevado diferentes petitorios en varias oportunidades al Poder Ejecutivo y al Presidente de la Cámara de Diputados bregando por la ratificación del protocolo adicional concertado con Chile posteriormente al tratado de 1933 y recordando a los poderes públicos que el pacto convino la libre entrada en la vecina república de sesenta mil cabezas de ganado bovino en el período comprendido entre el 1º de junio y el 31 de diciembre de cada año y haciendo advertir que esta cláusula abre a la producción ganadera argentina un importante mercado consumidor dado que ofrece colocación remunerativa a las haciendas de extensas zonas nacionales.

Es de todo punto de vista evidente la conveniencia de ampliar lo que proyectó la Sociedad Rural Argentina, no sólo por razones económicas y geográficas sino también por consideraciones elementales de geografía política y aún de técnica ferroviaria. Las razones económicas y geográficas están abonadas por la necesidad de estimular el intercambio entre dos países limítrofes con una extensísima frontera común, sólo separados por la cadena de los Andes, pero unidos por otros motivos, la estrecha fraternidad de la raza y la historia que en

épocas anteriores enseña la activa vinculación económica existente entre Cuyo y el Pacífico. En los años de la crisis reciente desgraciadamente, las transacciones disminuyeron casi a la mitad de su anterior monto, el término medio del primer cuarto de este siglo se cifra en veinticinco millones de pesos moneda nacional, anual, baja en 1931 a diez millones para volver a ascender después lentamente a 16.000.000 en 1935, a 19.000.000 en 1936 y a 21.000.000 en 1937, pero es preciso tener en cuenta que tanto los obstáculos fiscales como las trabas aduaneras son las que oponen las mayores trabas al desenvolvimiento de los negocios a través de la cordillera.

Los proyectos de reconstrucción total del trasandino, convertido en ley pero aun no efectuado, la construcción de otra vía de comunicación por Socompa y el que tiene el propósito de llevar los rieles argentinos hasta la república vecina por Lonquimay serían prácticamente inútiles y ninguna de estas tres bocas de unión podrá alcanzar eficacia si no se preparan las convenciones comerciales para facilitar los intercambios. La comisión mixta que estudió las condiciones para la construcción de la línea por Juncal, fué precisamente la que formuló el proyecto de protocolo adicional que el Poder Ejecutivo anterior, poco antes de dejar el poder envió al Congreso para su ratificación.

Como ya lo tengo mencionado el pacto de 1933 comprendía la rebaja de derechos recíprocos de pocos artículos. Por la parte argentina figuran las maderas de la flora chilena, algunos de los moluscos y crustáceos del Pacífico, legumbres, frutas, salitre y carbón de piedra; por parte de Chile figuran el ganado en pie, mantecas, grasas, lana, trigo, extracto de quebracho, semillas de algodón y de lino, semillas de alfalfa y de alpiste, plumas de avestruz y quesos finos. El principal agregado del protocolo de 1937 es el de la liberación para el ganado que entre en el segundo semestre de cada año.

El gobierno argentino que ha tenido momentos de incompreensión con respecto a las relaciones comerciales con Chile no puede carecer de ideas generales acerca del problema que plantea la reconstrucción inmediata del ferrocarril trasandino por Uspallata. No es cuestión de sancionar la ley y no convertirla en realidad, como la norma legislativa que obliga a los ferrocarriles del Estado a modificar la variante del Volcán y que

después de cinco años aun no se ha efectuado en nuestras comunicaciones con Bolivia, no es posible seguir prestando acatamiento inadmisible a sugerencias proteccionistas antes del desastre que destruyó la línea y la actitud de esfinge que después se adoptó durante mucho tiempo.

La desaparición de gran parte del capital representado por la línea a reconstruirse, ahora a cargo del gobierno argentino, favorece el proyecto de electrificar el trasandino, porque queda muy poco de lo que antes hubiera sido necesario abandonar para realizarlo, y las ventajas de la modificación quizá llegarían pronto a compensar la pérdida sufrida.

Los gastos de explotación serían menores, los fletes se abaratarían correlativamente, la comunicación con el país vecino sería más frecuente, el volumen del tráfico se acrecentaría y produciría lo necesario para su sostenimiento a condición naturalmente, de que desapareciesen las barreras aduaneras.

Es lógico pues, que algunas personas en Chile hayan pensado que la mejor política es la de no invertir un solo peso en construir trasandinos que sólo atravesarán la cordillera para tropezar contra las murallas aduaneras que los destruirían económicamente.

El Poder Ejecutivo de Chile ha proclamado como idea de su gobierno la de establecer con los vecinos el libre cambio de productos. Y el lema de cordillera libre que será elegante mas no la expresión exacta de esa idea se había cambiado en las manifestaciones diplomáticas por el de unión aduanera, no es éste, sin embargo, el principio que informa los convenios que ha celebrado en su oportunidad con la Argentina.

Se dirá que los intereses creados se oponían a la realización de la unión aduanera, pero si este desiderátum de libre cambio entrase verdaderamente en la política de los respectivos gobiernos, se comenzaría por reducir al mínimo posible el indebido provecho del interés creado y se le dejaría a la expectativa de una adaptación gradual al nuevo sistema.

Desaparecerían así los parásitos económicos con adaptación o eliminación final de las correspondientes industrias mediante un proceso suave, que no es por cierto lo que sucedió cuando se establecieron las tarifas contra el comercio y la producción extranjera. Y por obra de la evolución creadora del libre cam-

bio, surgirían nuevas industrias de vida propia y proficua, y se desarrollarían las que más que con la protección ganarían mejorando sus instrumentos y métodos de producción por estímulo de la competencia.

Lo que se manifiesta en los “modus vivendi” de Chile con Argentina es la prepotencia del interés creado. Éste dicta a cada gobierno la valla en que deberá detenerse el propósito de establecer las relaciones comerciales con el vecino sobre bases seguras que den a cada una de las partes la confianza necesaria al desarrollo de las industrias para las cuales es más apta, con vistas al intercambio entre ellas.

Productos declarados libres en las tarifas hasta que se inició la guerra comercial entre nuestro país y Chile y que por tanto podían volver a serlo sin amenaza para industria alguna, quedaron gravados.

La Argentina puede y debe producir todos los productos en competencia con los de cualquier otra procedencia.

Los productos como el azufre, que el país no produce se retiraron del primer “modus vivendi” y reaparecieron en el segundo, para no cejar en la guerra contra las importaciones de otras procedencias, como por ejemplo la del azufre italiano.

Como se ve, se ha caído en un círculo vicioso. No se celebra la unión aduanera con Chile para defender a ciertas producciones nacionales parasitarias de la competencia de los artículos similares de ultracordillera. Y no se concedía a Chile un mercado más amplio para evitar que lo aprovecharan los países que podrían invocar la cláusula de la nación más favorecida, lo cual se prevendría precisamente con la unión aduanera.

En verdad, también, parte de la lamentable situación actual se debe a incomprensión de algunos círculos de intereses chilenos.

Últimamente han recrudecido por ejemplo los clamores originados por la escasez de abastecimiento propio de carnes. Se calcula que entre producción y posible consumo o demanda, existe una diferencia en menos que fluctuaría entre ochenta y dos mil y noventa mil animales vacunos, pero que, a juzgar por las importaciones de bovinos argentinos en tiempos pasados, fluctuaría alrededor de ciento ochenta mil cabezas.

Ese déficit podría desaparecer mediante el abastecimiento de carnes argentinas, pero a ello se han opuesto los productores de Chile, al extremo de ocasionar una carestía que sólo se ha logrado atenuar mediante importaciones oficiales de ganado argentino o permisos de importarlo libre de derechos durante cortos períodos con lo que no podrá reemplazarse un régimen de abastecimiento capaz de llenar los déficit de la provisión nacional automáticamente como lo exige toda necesidad de alimentación de un pueblo.

Es notorio, y nadie podría haberlo olvidado que mediante la tarifa de importación chilena quedó anulado el abastecimiento de ganado argentino, y sobrevino, como consecuencia de ese cierre de la cordillera, la paralización del tráfico en el ferrocarril Trasandino.

A fin de remediar este lamentable desenlace de la guerra de tarifas se concertó el 15 de noviembre de 1932 entre los Ejecutivos de los dos países un "modus vivendi" para seis meses, según el régimen de la importación de ganado bovino y carnes frescas argentinas, sería el de las leyes chilenas que el artículo primero de ese acuerdo menciona, sin explicar su contenido, de modo que nada se sabía a su respecto, aparte de la sospecha de haberse retrotraído al nivel extremo de mil novecientos treinta el proteccionismo chileno, que en sucesivos avances había alcanzado el punto de la prohibición arriba indicada.

Pero poco después el Ejecutivo argentino quiso retractarse de ciertos beneficios concedidos en aquel convenio, y a título de reciprocidad el Ejecutivo chileno hizo otro tanto y resultó de ahí el acuerdo de febrero de mil novecientos treinta y tres, por el que quedaron eliminadas las presuntas ventajas concedidas a las carnes enfriadas y en latas, cecinas, salames y conservas de carne, como ya lo tengo expresado.

Si es cierto que las ventajas aduaneras restantes debieron producir beneficios parciales, no se alcanzó el objeto general del "modus vivendi" con respecto a la reanudación de nuestras exportaciones de carnes, pues el ferrocarril trasandino quedó paralizado.

En marzo de mil novecientos treinta y tres fué una comisión argentina a Santiago y con ella el ministro de obras pú-

blicas de la Nación, y a juzgar por los discursos, su éxito no, habría podido ser mayor. Uno de los ministros de Chile, en esa época, proclamó que la unión aduanera y la facilidad, rapidez y economía de los trasportes, harían estrechas, sólidas y pro-ficuas las relaciones de toda clase entre los dos países. Nuestro ministro de obras públicas corroboró ese pensamiento, diciendo además que la frase bella y útil es un instrumento de gobierno porque es un medio de acción o influencia.

Pero cuando apareció el convenio de veintiuno de octubre de mil novecientos treinta y tres, fecha del canje de sus rati-ficaciones, verificado en Santiago de Chile, comprobamos que se había disipado, como el humo que resultaron ser, aquellas bellas palabras.

Por ese convenio se fijó un derecho de sesenta y ocho pesos de seis peniques, por cabeza, para la importación en Chile de ganado vacuno argentino, o sea 1.7 libras esterlinas, que al cam-bio de la misma en nuestro mercado libre equivalen a treinta pesos y cuarenta centavos argentinos. Según un estudio del cónsul argentino en los Andes, el régimen anterior de impor-tación de ganado por esa vía, consistía en un derecho princi-pal de veinticuatro pesos de seis peniques, más un adicional de quince, de modo que el convenio habría aumentado ese ré-gimen en veintinueve pesos para dicha vía y en cuarenta y cuatro para las demás, en que no regía el adicional.

Y por combinaciones o fórmulas monetarias aplicables a las tarifas aduaneras, el Ejecutivo chileno manipularía el de-recho del tratado, de acuerdo con la noticia telegráfica de Salta, del once de enero de mil novecientos treinta y cinco, según la cual de la primera a la segunda quincena de ese mes el derecho pasó de ciento ochenta a trescientos sesenta pesos chilenos mo-neda corriente.

El negociador argentino creyó sin embargo, que con ese gravamen podría reiniciarse la corriente de exportación de ga-nado vacuno hacia Chile. El negociador chileno, entretanto de-fendía en Santiago su gestión, diciendo que el precio del ga-nado que entonces era en Santiago de 1.25 pesos por kilogramo vivo, debería subir a 2.10 para que conviniera la importación del vacuno argentino.

El precio del ganado en Chile pasó de pesos 2.10, pero la

importación de ganado argentino, que había sido en mil novecientos treinta y tres de un mil novecientas sesenta y dos cabezas, en mil novecientos treinta y cuatro fué de cuatro mil setecientos dos, en mil novecientos treinta y cinco de diez mil ochocientos veintinueve, en mil novecientos treinta y seis de veinte mil seiscientos siete y en mil novecientos treinta y siete de veintisiete mil cuatrocientos doce, cuando en otros tiempos fué de cerca y de más de doscientas mil cabezas. Y, prácticamente, no se hubiera importado nada sin las intervenciones a que se viera obligado el gobierno chileno por la gravedad de la carestía.

En febrero de mil novecientos treinta y ocho se celebró, con el título de protocolo adicional el tratado de comercio de mil novecientos treinta y tres, un convenio, según el cual el régimen de la importación de ganado vacuno argentino, sería libre de derechos para una cuota de sesenta mil cabezas entre el primero de julio y el treinta y uno de diciembre de cada año, y sería libre de derechos durante cualquier tiempo en que el precio medio armónico, en ferias de Santiago, del kilogramo vivo de vacuno contratado por el Ministerio de Agricultura de Chile, fuera superior a 1.80 pesos moneda corriente chilena; pero en caso contrario pagaría un derecho de sesenta pesos moneda corriente por cabeza por cada diez centavos o fracción abajo de ese precio.

La Cámara de Diputados argentina aprobó el convenio en el mismo año de su celebración, pero la Cámara de Senadores lo encarpetó, no obstante la clara conveniencia de pronunciarse en seguida para obligar moralmente al Congreso chileno, y porque así se hacía posible la exportación de sesenta mil vacunos y una experiencia que sería muy útil en el sentido de adelantar hacia la solución de nuestras relaciones comerciales con Chile. Se sabría hoy por lo menos, en qué consiste ese precio medio armónico de que habla el protocolo y que hasta ahora nadie ha tratado de explicar, ni nadie puede definir.

Entretanto, en Chile ha continuado la batalla por la liberación de todo derecho de importación al vacuno argentino y se combate la protección a la ganadería chilena, protección que lejos de favorecer el desarrollo de esa industria habría producido su estancamiento y estimulado la explotación del mer-

cado en perjuicio del consumidor, al que se le priva de un alimento necesario. Se suscitó también el punto de crear un régimen para la importación de carnes enfriadas y congeladas, que facilitara un abastecimiento más fácil, más adecuado y moderno, y permitiera vender carne barata a quienes hoy no la comen, sin perjuicio de que la carne de los mataderos de Chile pudiese venderse a precio más elevado, como sucede en otros mercados.

Se ha vuelto a hablar allá de la política de la cordillera libre y se ha presentado un memorial al presidente de la república en el sentido de poner término a la política de dar la espalda al desiderátum de la unión aduanera, llamada, no a destruir industrias chilenas, sino a obligarlas a producir mejor y a más bajo precio y a elevar así el patrón de vida del pueblo chileno.

Ahora que el gobierno argentino ha emprendido la reconstrucción de las líneas del Trasandino, como lo querían los gobernantes chilenos, se hace más imperativo completar mediante un convenio de unión aduanera la unión ferroviaria.

El tráfico ferroviario, para ser efectivo entre los dos países y para asegurar con su baratura una vía de tránsito al comercio chileno con los demás países del Atlántico y ultramar, necesita no ser estorbado por barreras aduaneras.

Desde luego ambos países deberán aprobar el protocolo adicional de mil novecientos treinta y ocho. Y en seguida, para ser consecuentes, habrán de preparar un tratado de unión aduanera por cincuenta años, que podrá admitir excepciones temporales dirigidas a hacer menos brusca la eliminación de ciertas situaciones artificiales, mediante rebajas anuales de los derechos protectores, que serían eliminados en un plazo no mayor de diez años.

Conozco y aprecio en el valor que tienen el inconveniente para la unión aduanera de la depreciación de la moneda chilena que ha reducido de una manera impresionante la capacidad adquisitiva del pueblo hermano en el exterior.

Muy bajo está el peso argentino y, sin embargo equivale a más de seis chilenos y en algún momento no hace mucho alcanzó hasta ocho. No se ha producido en el vecino país todavía el reajuste de valores consiguiente a la depreciación

monetaria, pero que sólo se opera al cabo de algunos años. Los sueldos y los salarios convertidos en moneda argentina, resultan sumamente reducidos y si alcanzan para cubrir los gastos de la vivienda y de una alimentación en la que faltan algunos productos muy estimables no dejan margen para la adquisición liberal de mercaderías importadas ni de muchas de fabricación nacional, exentas de las competencias de las similares extranjeras por razón del alto costo de las divisas de otros países.

Algunos ejemplos darán idea de la situación. Específicos por los que pagábamos dos pesos, nos cuestan ahora cinco, pero los mismos se venden en Chile a cuarenta pesos de la moneda del país, trajes de confección para hombre que aquí cuestan setenta pesos se venden en Chile a trescientos cincuenta. Los libros de ediciones económicas que en el país se adquieren por sesenta centavos, tienen fijado el precio de tres pesos en la república vecina. Cigarrillos parecidos a los nuestros de treinta centavos valen allí un peso y setenta. Los sueldos y salarios no se hallan a la altura de esos costos.

En zonas ganaderas del Sud, el peón recibe la casa, la comida y sesenta pesos mensuales equivalentes a unos nueve o diez pesos argentinos. ¿Qué puede comprar con tan poco dinero, si los precios son tan elevados, exceptuados los de la vivienda y alimentación? Los empleados de modesta categoría suelen recibir sueldos de doscientos pesos mensuales equivalentes a veinticinco o treinta argentinos según las oscilaciones internacionales del cambio.

Parece evidente, que por ahora, el pueblo chileno no podrá ser importante comprador de mercaderías en el exterior. Un tratado de comercio liberal con la Argentina como implicaría la unión aduanera, daría ocasión a un aumento importante de las compras de este país en el vecino que, al principio por lo menos, no estaría compensado con las adquisiciones chilenas.

Establecida mi posición doctrinaria no puede extrañar entonces que crea no ser un inconveniente decisivo el desnivel entre las importaciones y las exportaciones de los dos países; pero otro es el criterio de los gobernantes argentinos y, sobre todo de ciertos funcionarios que manejan la concesión de los cambios. Agréguese a esto la protesta, que será inevitable de los productores argentinos de artículos similares a los chilenos de posible importación, por el bajísimo costo de producción

del vecino país, y se convendrá en que desgraciadamente cualquier proyecto de tratado digno de tal nombre hallará aquí fuerte resistencia. Y no será menor la que se le oponga del otro lado de la cordillera, en defensa de intereses que no son a nuestro juicio, los de la mayoría del pueblo chileno.

No debe verse en estas reflexiones nada más que una simple y somera valoración de los inconvenientes, dificultades y obstáculos que el proyecto de unión aduanera levantaría en uno y otro país, sólo he deseado reflejar, en este aspecto, la realidad que existe entre ambos pueblos y de paso he creído conveniente dar una impresión acerca de la consecuencia del envilecimiento de la moneda. La depreciación a que ha llegado el peso de Chile impone a la mayoría del pueblo, constituido por los trabajadores del campo, las minas y las fábricas y por los empleados públicos y particulares, grandes privaciones. En un país como ése, bien dotado por la naturaleza, siempre es posible una rápida reacción máxime apoyada en un vecino leal y sincero.

Dos naciones fronterizas en una prolongada extensión, como la Argentina y Chile unidas por tradiciones de raza y de historia, a pesar de encontrarse separadas por una barrera de montañas que se cuenta entre los cordones geográficos más altos del mundo podrían, por cierto, haber desarrollado estrechas y abundantes relaciones comerciales. El intercambio registrado es, sin embargo, exiguo, y en ello ha influido decisivamente la falta de vías de comunicación adecuadas para su desarrollo, pero es indudable que tras de la barrera natural siempre se ha levantado permanentemente la barrera aduanera que se ha tratado de abrir inútilmente en los recientes protocolos y en los trabajos de las comisiones mixtas, a veces poco felices, para establecer las concesiones recíprocas.

Una observación sencilla, por cierto, demuestra hasta la evidencia esa necesidad. Antes que el desprendimiento de los cerros cortara las vías del ferrocarril trasandino, el tráfico de mercaderías transportadas no alcanzaba a cubrir los intereses de los capitales invertidos en la obra, las dificultades de orden fiscal oponían una traba insalvable a las operaciones regulares de las empresas de ambas vertientes comerciales. La reconstrucción de la línea destruída o la apertura de otras líneas por

Socompa o por Lonquimay tienen que prepararse repito, por entendimientos económicos entre ambos países, puesto que la continuidad del tráfico, único medio de sostener los servicios de tan costosas vías de comunicación como son los ferrocarriles de montaña depende del volumen de la carga y ésta a su vez deriva del monto de las transacciones comerciales.

*Marco Aurelio PESSAGNO ESPORA*