

Revista

de

Ciencias Económicas

Publicación mensual del "Centro estudiantes de ciencias económicas"

Director:

Mario V. Ponisio

Administrador:

Eduardo S. Azaretto

Secretario de Redacción:

Rómulo Bogliolo

Redactores:

**Italo Luis Grassi - Mauricio E. Greffier - Luis Marforio
José H. Porto - Jacobo Waisman - Juan F. Etcheverry**

Año V

Octubre de 1917

Núm. 52



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

Ideas y comentarios

Sobre la cuestión internacional

El comentario, que acerca de la situación internacional, publicamos en el número pasado, ha tenido la virtud de despertar recelos y comentarios entre algunos de los lectores de la Revista de ciencias económicas. Creíamos haber sido lo suficientemente explícitos pero constatamos que nos hemos equivocado. Aclaremos.

Por sobre todos los partidos somos argentinos y en ese carácter nos permitimos opinar en estos momentos.

Creemos que los dos bandos beligerantes tienen sus defectos y no pretendemos negar sistemáticamente los de uno y machacar, a veces, malévolamente, sobre los del otro. Sin embargo, consideramos que los aliados, a pesar de sus errores, cuya causa principal—y fuera ingenuo creer que es la única—reside en el exceso de individualismo, están más cerca de nosotros, espiritualmente, que las masas germánicas disciplinadas y militarizadas, en todos los órdenes de la actividad humana.

Creemos también que debemos más al apoyo moral de los aliados que al de los alemanes; nuestra civilización incipiente es producto del capital inglés y del brazo italiano, español y francés. Ahora bien, decir que el esfuerzo del dinero fué pagado con creces puede admitirse, pero aceptar que la contribución que los inmigrantes aportan a nuestro país, ligándose a él por los vínculos de la sangre, no tiene ninguna importancia ni merece nuestra atención, nos parece sencillamente una herejía.

Estamos enlazados con los aliados por una cadena de afectos y de intereses; se pueden olvidar los intereses pero no se deben olvidar los afectos, aunque las vueltas de la vida demuestren, a menudo, lo contrario.

Sin embargo, nosotros no podemos descender al lodazal del odio que aniquila las mentes y convierte en cavernas de sombra las más puras luces del alma; no podemos ni debemos odiar a un pueblo que algunos llaman *bárbaro*, y que si lo es, no será por instinto propio, por disposición natural, sino por un vicio de organización, por el militarismo llevado a sus peores extremos.

De acuerdo con esto, nosotros anhelamos la democratización de Alemania y pensamos que una vez que ese pueblo inteligente, como lo prueban sus obras, pueda tomar sobre sus hombros la soberanía, cuando deje de imperar la creencia del origen divino del emperador y el "fetichis-

mo" del mauser y de los entorchados, entonces, repetimos, Alemania será una *verdadera* gran nación.

Entre tanto, debemos alejarnos de ella y repudiar sus procedimientos actuales y la Argentina más que cualquier otro país, porque es la que marcha a la cabeza de sus hermanas las repúblicas latino-americanas.

Las ofensas inferidas a nuestros representantes y a nuestro pueblo, podrían — con mucha buena fe — atribuirse a la impericia o a la incapacidad de un representante y en tal carácter, disculparse, pero, la insidia continuada que tiende a enemistarnos con nuestros vecinos y el desprecio absoluto por los nacionales y los bienes de nuestro país, — que garantizó siempre ampliamente las personas y las propiedades de los súbditos alemanes — nos parecen hechos que rebasan los límites de lo tolerable y que nos impulsan fatalmente al rompimiento de las relaciones con el gobierno que impera en Alemania.

Pero, aún descartando las consideraciones morales y yendo al terreno de las conveniencias prácticas, resulta inconcebible que, por continuar vinculados a una nación que no puede adquirir nuestros productos ni enviarnos los suyos, nos exponamos a no vender nuestra producción, desde que los aliados, en uso de un derecho perfectamente reconocido, pueden favorecer con sus compras a las naciones que les han demostrado mayor buena voluntad.

Nuestra situación financiera es bastante precaria y dependemos del extranjero para el cumplimiento de nuestros compromisos. ¿Qué países nos han ayudado y nos ayudan en esta contingencia? no han sido ni son los imperios centrales. Ahora bien, ¿quién podrá impedir que los aliados nos nieguen su dinero, basándose primero en la libertad de comerciar y, segundo, en que nuestra tolerancia por las vejaciones alemanas implica, una servidumbre, por lo menos una complicidad más o menos encubierta?

Por eso, quedar en la actual situación es exponernos al ridículo más oprobioso y es confesar que nuestros gobernantes solo saben ocuparse de bajas y mezquinas politiquerías, en lugar de sostener bien altos los prestigios de nuestra soberanía y de nuestro honor.

No queremos la guerra, pues fuera pueril suponer que nuestras escasas fuerzas puedan influir en el enorme conflicto europeo, pero pedimos una actitud que esté en consonancia con nuestro pasado y con nuestro futuro, que sea una protesta viril de un pueblo pequeño por su potencialidad, pero grande por su espíritu y por su alma. — *M. V. P.*

La consecuencia inmediata de la huelga ferroviaria que acaba de sacudir tan violentamente la economía nacional, ha sido el aumento del 22 % en las tarifas, a partir del 20 de noviembre próximo, aumento del cual ya se venía hablando desde mediados de este año, como resultado

**Aumento
de las tarifas
ferroviarias (1)**

(1) No creemos en la bondad de las argumentaciones presentadas por las empresas ferroviarias, que el señor Greffier acepta. Entendemos que hasta la fecha únicamente se ha considerado el interés de los capitalistas; el trabajo y el consumo no han sido tomados en cuenta para nada. Mientras al primero las empresas inglesas le negaban las mejoras que los ferroviarios ingleses han conquistado desde hace muchos años y lo tenían

del mayor costo de los elementos indispensables para la explotación de los ferrocarriles y por la reducción del tráfico, debido a la disminución de las importaciones y al menor rendimiento de las cosechas.

El aumento de sueldos que han obtenido los obreros ferroviarios, implica un desembolso inmediato del 10 % más de lo que hasta ahora se había pagado por ese concepto. En 1915, lo invertido por este rubro alcanzó a la cifra de 55.291.539 \$ o/s. para todos los ferrocarriles de la República (118.113 empleados, artesanos y peones); por lo tanto, el aumento precitado importa 5.529.153 \$ o/s., lo que dá un total de 60.820.693 \$ o/s. para esta categoría de gastos. Además, es necesario tener presente que la nueva reglamentación del trabajo implantada en los ferrocarriles significa aumento de personal, que origina a las compañías nuevas erogaciones.

Los precios de los elementos necesarios para la explotación normal de los ferrocarriles han sufrido un incremento considerable, y la inversión de cuantiosas sumas de dinero sólo ha obtenido retribuciones inferiores a las de los años de prosperidad general de los negocios. Este aumento se calculaba por la gerencia del F. C. O., en una nota del 8 de agosto ppdo., dirigida a la Dirección general de ferrocarriles, comprendida dentro de un máximo del 430 % y un minimum del 27 %, tomándose como promedio 107 %.

Dentro de estos materiales de explotación, el carbón que constituye el elemento de consumo más importante, alcanza precios extraordinarios, debiendo ser substituído, en su mayor parte, por la leña, que proporciona una cantidad menor de calorías y por lo tanto exige un consumo mayor para obtener la misma energía. En tesis general, una tonelada de hulla equivale a 2,8 toneladas de leña. En el año económico 1912-13, el carbón de piedra valía 10,92 \$ o/s. la tonelada, mientras que en el de 1917-18 puede estimarse en 34,61 \$ o/s., es decir, un aumento de 216 %.

El ferrocarril del Sud, que consideramos como ejemplo, consume en un año 260.000 toneladas de carbón; por lo tanto, este aumento de precio le ocasiona un mayor gasto de 6.159.400 \$ o/s. por año. Reemplazándolo por leña, de acuerdo con la proporción citada anteriormente, consumirá 728.000 toneladas que, al precio de 10 \$ o/s. nos da un total de 7.280.000 \$ o/s., es decir, un mayor gasto de 4.440.800 \$ d/s. para 1912-13.

El ferrocarril del Oeste, en la nota ya citada, calcula el aumento de

dominado por la fuerza del monopolio y, a veces, de las bayonetas, al segundo se le trataba en forma poco correcta, usando toda clase de recursos para que las responsabilidades y los perjuicios recayesen exclusivamente sobre él.

La última huelga ferroviaria, avivada acaso por la inexperiencia gubernativa, estableció de una manera clara y terminante las condiciones precarias en que se desarrolla la vida de más de 100.000 obreros y sus familias, y la reciente presentación del centro de consignatarios ha demostrado que las empresas cometen impunemente una serie de violaciones que redundan en detrimento de los intereses de los consumidores que, pese a quien pese, son los verdaderos intereses nacionales desde que corresponden a la gran mayoría de la población y no a un círculo de personas radicadas en el extranjero.

Disentimos, pues, con las opiniones del señor Greffier; sin embargo, fieles al programa de nuestra revista, las publicamos como un aporte para el estudio de un problema de actualidad. — *N. de la D.*

los gastos de explotación del año 1917-18 con referencia al de 1912-13 en 10.648.365 \$ o/s. y respecto al de 1915-16 en 7.335.498 \$ o/s.

Mientras aumenta, como vemos, en una forma tan considerable el costo de la explotación permanecen fijas las tarifas y disminuye el tráfico por una menor producción y consumo.

Al disminuir el tráfico los gastos no se reducen en el mismo porcentaje. Es sabido que los gastos de una explotación ferroviaria se clasifican en *indirectos*, que comprenden los intereses del capital invertido en la construcción de la vía, los de su conservación (vías y obras), los del servicio de estaciones (tráfico), y los de dirección, siendo su importe más o menos constante, cualquiera que sea la carga transportada; el ingeniero Schneidewind los calcula en el 72 % de los gastos totales. El 28 % restante corresponde a los *directos*, que comprenden los de trenes (movimiento) y los de locomotoras (tracción), siendo variables y aumentando o disminuyendo proporcionalmente a la carga transportada.

Resulta de estas explicaciones, que al reducirse el tráfico no pueden las compañías disminuir en una forma notable sus gastos, pues esta reducción sólo podría influir sobre el 28 % de sus gastos totales.

Es decir, el tráfico efectuado no influye sobre el total de los gastos, 79.660.353 \$ o/s. en 1915, sino solamente sobre una parte de ellos, \$ o/s. 22.304.899.

Esta cantidad puede ser objeto de prudentes reducciones, en lo que se refiere a la mano de obra, para evitar la producción de conflictos obreros.

La disminución del tráfico ha hecho que el ferrocarril Central Argentino, como lo manifiesta en su nota de agosto 3 ppdo., haya visto reducir sus entradas de \$ m/n. 74.338.472,92, correspondientes al año 1912-13, a 63.715.759,82 \$ m/n. para el de 1915-16; el producido de las demás compañías ha mermado en un porcentaje más o menos parecido.

Este hecho que se nota en los ferrocarriles, del aumento de los gastos de la explotación correlativamente con la disminución del producido bruto, se ha observado también en algunos servicios industriales del estado, tales como los de las diversas instalaciones portuarias que han obligado al P. E. a someter a la aprobación del congreso, dentro del proyecto de presupuesto para el próximo ejercicio, modificaciones de importancia en las tarifas que hasta ahora han regido para retribuir los servicios que prestan al público en general.

Como es sabido, los principales artículos transportados por los ferrocarriles son de producción nacional y sus precios han sufrido notables aumentos, asegurando a productores y exportadores beneficios muy elevados, por lo cual pueden soportar fácilmente un pequeño recargo en los fletes ferroviarios. Así, tomando como ejemplo el trigo, tenemos que se cotizaba, en 1915, a 51,70 \$ o/s. la tonelada y actualmente a 73,48 \$ o/s., o sea, un aumento del 42 %; respecto al año 1913 que debe considerarse como un año normal, el aumento es mucho mayor, pues entonces valía 38,80 \$ o/s., llegando el mayor valor a 89 %. El flete para transportar el trigo era, en 1913, de 2,53 \$ o/s. (F. C. S.), en la actualidad es de 2,78 \$ o/s. y de acuerdo con la nueva tarifa será de 3,30 \$ o/s., es decir, un aumento del 30 %, de modo que la ganancia de 89 % del productor o exportador, se verá reducida en un 2,25 %, quedándole un margen suficientemente amplio y alentador.

Además, este aumento de los fletes ferroviarios quizás repercutiría

total o parcialmente sobre el comprador extranjero. Esto depende de varias circunstancias concomitantes, entre las cuales pueden anotarse como principales, el resultado de la cosecha mundial y nuestra política internacional.

El nuevo sistema de tarifas debe procurar que ciertos artículos de consumo popular, importados del extranjero y que por esta causa son de precios muy elevados, sufran en una mínima parte del mayor flete ferroviario.

El aumento proyectado del 22 % está comprendido dentro de las disposiciones legales que reglamentan la explotación de los ferrocarriles en la república; el artículo 9.º de la ley 5315, fija como máximo del producido bruto el 17 % del capital reconocido por el poder ejecutivo, siempre que los gastos no excedan del 60 % de las entradas brutas.

El decreto reglamentario de abril 30 de 1908 dispone que si el producido líquido de cada año no alcanzara al 6,80 % del capital reconocido, las empresas pueden establecer sus tarifas en los términos de la ley 2873 y sus reglamentos.

Este máximo del 6,80 % nunca ha sido alcanzado por ninguna empresa ferroviaria de nuestro país y, por el contrario, en muchas compañías los accionistas no perciben dividendos o los perciben muy reducidos, lo que ha traído como consecuencia el desprestigio de los títulos representativos de los capitales ferroviarios. En cuanto al otro límite del 17 % tampoco ha sido alcanzado y en 1915, el promedio correspondiente a todos los ferrocarriles ha sido del 8 % (capital 1.485.029.127 \$ o/s., entradas brutas 125.174.288 \$ o/s.), siendo mayor el total de los gastos del 60 % de las entradas brutas (gastos 79.660.353 \$ o/s., 60 % del promedio bruto 75.104.572 \$ o/s.). El dividendo máximo distribuido ha sido del 4,29 %, correspondiente al año 1915 y al ferrocarril del Sud.

El ferrocarril Central Córdoba, en su nota de agosto 10 ppdo., dice que el producido bruto, relacionado con el capital, ha dado los siguientes porcentajes:

1913-14	9,77 %
1914-15	8,28 %
1915-16	7,51 %

El ferrocarril del Sud, en su nota de agosto 7 ppdo., estima el porcentaje del producido bruto, sobre su capital reconocido por decreto de julio 5 de 1911, en 13,45 % (capital 208.000.000 \$ o/s., producido bruto 27.968.000 \$ o/s.); agregando el aumento proyectado del 22 %, se tiene 16,23 %, o sea, un producido bruto de 33.760.000 \$ o/s., y como se calculan los gastos totales en 21.749.960 \$ o/s., tenemos que exceden al máximo del 60 %, fijado en la relación de los gastos con las entradas brutas, en 1.493.960 \$ o/s.

Resulta evidente la necesidad de aumentar las tarifas ferroviarias para permitir a los ferrocarriles nacionales solventar sus gastos y obtener un dividendo suficiente para el mantenimiento del prestigio del crédito de la Argentina en el exterior, desde que necesitamos de los capitales extranjeros para todas las explotaciones industriales de cierta importancia, pues los nacionales son reacios a todo progreso y prefieren el estancamiento en las instituciones bancarias, al extremo de que, al 31 de diciembre de 1915, sobre una circulación fiduciaria de 987.312.067 \$ m|n. c|l., existía un encaje bancario de 659.312.067 \$ m|n. c|l.

El aumento proyectado, que no puede perjudicar a los productores y exportadores, permitirá la mejor distribución de los sobrebeneficios obtenidos de la guerra, concentrados en pocas semanas.

El éxito de la próxima cosecha ha de contribuir al mejoramiento de la situación general del comercio y, por ende, de los ferrocarriles.

Todo esto queda en gran parte supeditado a la política exterior, pues sería irrisorio querer ignorar la íntima relación que existe entre el rumbo de nuestras relaciones internacionales con el progreso económico y mantenimiento de nuestra importancia en el concierto universal de las naciones libres, como país democrático civilizado y de gran prosperidad. La neutralidad será nuestra ruina moral y material. — *M. E. G.*

**La organización
del trabajo en la
Gran Bretaña
después
de la guerra**

El ministro plenipotenciario del Uruguay en el Reino Unido, Dr. Pedro Cosío, ha enviado recientemente al gobierno de su país, un interesante informe, cuyo resumen damos a continuación, sobre la organización industrial en la Gran Bretaña, después de la guerra.

Es tal la importancia del problema de la reorganización industrial posterior a la guerra, que el gobierno inglés ha creado, con el objeto de atender únicamente a ella, un ministerio de "reconstrucción". El doctor Addison, ex ministro de municiones, que desempeñará este nuevo ministerio, concentrará en su secretaría toda la obra que estaba confiada al gran comité, constituido anteriormente, para estudiar el plan de operaciones que adoptará el gobierno. Este gran comité, que continuará su labor probablemente con más éxito, desde que cuenta con el concurso de una secretaría de estado que trata de resolver el mismo problema, está dividido en varios subcomités. El que tiene a su cargo las "relaciones entre patrones y obreros" ha presentado ultimamente un informe al gobierno, en el cual hace consideraciones muy importantes respecto al rol principalísimo que esas relaciones desempeñarán al llegar la paz y examina muy particularmente, lo que significará el restablecer las leyes del trabajo en aquellas partes que fueron declaradas en suspenso durante la guerra.

De las leyes que establecen ciertos derechos en favor de las "trade unions", la más importante es la "trade disputes act" de 1906, que reconoce el derecho de huelga y la libertad de acción para gestionar por medios pacíficos el mejoramiento de la situación del trabajo, y que ha constituido para los obreros la única arma poderosa para alcanzar el triunfo de algunas de sus legítimas aspiraciones. Al organizar el gobierno, en 1915, las industrias de la guerra se consideró que el estado-patrón, actuando como industrial, para proveer a la defensa nacional, no podía quedar sometido a la ley común, es decir, expuesto a las consecuencias de las huelgas. Las "trade unions" lo reconocieron así, y con el consentimiento de ellas se dictó la "munitions of war act", que establece el único procedimiento por el cual los obreros y los industriales que trabajen para el gobierno arreglarán sus cuestiones, quedando también sin efecto la "arbitration act" de 1889.

Según la "munitions of war act", las diferencias entre patrones y obreros de los trabajos de municiones de guerra, serán sometidas al "board of trade", el cual debe resolverlas en un término breve, intentando siempre todos los medios conciliatorios, y siendo su resolución definitiva.

Pero, queda reservado a los patrones el derecho de "lock-out" y a los obreros el de huelga, cuando pasados veintiún días de sometidas las cuestiones al "board of trade", éste no las haya resuelto en los términos previstos por la ley.

Trabajos de municiones de guerra significan, en general, todas las industrias que sirvan a la guerra, y que la ley especifica.

Con el propósito de que el "board of trade" sólo resuelva aquellos casos en que pueda conciliar los intereses en pugna, o cuando la solución exceda el término de veintiún días sin arreglo, la ley pone a disposición de dicha oficina, el procedimiento a adoptar, que es el de someter la cuestión a uno de estos tres tribunales:

- a) un comité denominado de "producción", nombrado por el primer lord de la tesorería;
- b) un árbitro aceptado por las partes, o, en caso de desacuerdo, designado por el "board of trade";
- c) una corte de arbitraje, compuesta por un número igual de personas representativas de los empleadores y de los trabajadores, con un presidente designado por el "board of trade".

En el informe del subcomité mencionado se nota el cambio de la palabra "patrones" (masters) por la de "empleadores" (employers), lo cual implica el propósito de considerar a empleados y empleadores como elementos de igual valor social, borrando la impresión de superioridad y la idea de "clases".

El subcomité plantea el tema de su trabajo especial en estos términos:

1.º Hacer y considerar indicaciones o ideas conducentes a asegurar un mejoramiento permanente en las relaciones entre empleadores y trabajadores.

2.º Recomendar medios para asegurar que las condiciones industriales que afecten a las relaciones entre empleadores y trabajadores serán sistemáticamente revisadas por los interesados, con el propósito de mejorarlas en el futuro.

La forma en que el subcomité presidido por el diputado Mr. Whitley se ha expedido, ha sido elogiada por la prensa, sobre todo por la prensa liberal, que considera el informe como un proyecto práctico y definido para anular las malas tendencias y orientar los verdaderos intereses nacionales. Se aplaude igualmente el ideal que ha inspirado al subcomité, cuyo anhelo es el de que "para después de la guerra la cooperación de todas las clases, establecida durante la lucha, continúe y especialmente en lo que afecta a las relaciones entre empleadores y empleados".

Es opinión general que con la paz se presentarán los más formidables problemas de reconstrucción y que la base de toda solución feliz está en la nueva orientación que se dé al régimen de garantías para las relaciones entre trabajadores y empleadores, cuyo mejoramiento debe fundamentarse en algo más que en una cuestión de salarios, lo que es reconocido por todos los que esperan ver, como uno de los frutos de esta guerra, el establecimiento de una política nacional que tendrá que considerar en primer término y por sobre todo, la felicidad de la nación en su conjunto de elementos.

El ideal es que el obrero sea un asociado natural en la industria, que participe en su dirección, que se empeñe en su perfeccionamiento y en sus triunfos económicos, que el capitalista no haga cálculos de gran-

des ganancias al precio de la miseria y de la opresión del trabajador. El ensayo de una cooperación de buena fé hecho durante la guerra ha demostrado que si las energías humanas se aprovechan metódicamente, puede alcanzarse un poderoso desarrollo de la industria mejorándose la situación de los trabajadores.

Trátase ahora, de que al reajustar las cosas después de la guerra, el obrero, que ha sido el soldado defensor de la patria y el sostenedor de su vitalidad económica, no tenga que rebelarse contra el puesto de sumisión y de sacrificio que le estaba antes reservado. Por eso se le preparan derechos políticos más amplios, que le asegurarán mayor influencia en el gobierno y en la acción legislativa.

El subcomité sugiere que en cada industria haya un organismo representativo de los capitalistas y de los obreros, para que conozca y reglamente las cuestiones relativas al progreso y bienestar industrial y comercial, "desde el punto de vista de todos aquellos elementos comprendidos en sus actividades y en cuanto sea compatible con el interés general de la comunidad". Esto tiende, no solamente a apaciguar las agitaciones en el orden interno del país y al aprovechamiento de la vitalidad industrial con la colaboración libre de todos los elementos, sino también a afrontar la lucha internacional de competencia económica que sucederá a la lucha armada, punto éste muy importante, por cuanto los rumbos de las grandes naciones beligerantes para alcanzar, después de la guerra, su más rápida y segura reconstrucción económica y financiera, están en el comercio exterior, en la mayor explotación de productos.

A este respecto la situación inglesa para trazar su política comercial futura, tiene, como la de las otras naciones beligerantes, sus ventajas e inconvenientes. Consisten las primeras en su posición marítima y en la integridad de sus instalaciones fabriles anteriores a la guerra, en su tradicional prestigio de honestidad y formalidad en los tratos y en su capacidad financiera. Sus inconvenientes son: 1.º la política del libre cambio frente al proteccionismo irreducible de todo el mundo, pues Inglaterra permanece, no obstante algunas pequeñas transacciones con el proteccionismo, fiel al noble postulado de la escuela de Manchester, cuya práctica le ha deparado en los últimos años una posición económica cada día más desventajosa en la concurrencia internacional; 2.º, su obrero, que no se presta para la producción de competencia "en precios", porque no admite ya, sino por excepción, más de ocho horas de trabajo diario, quiere un día y medio de descanso por semana y exige buenos salarios, lo cual, en lo exterior se manifiesta como producción fabril de costo elevado, que no puede competir con la mercadería originaria de los países de mano de obra barata. No obstante estas desventajas, se piensa que sería una verdadera regresión, todo lo que tendiera a poner límites al bienestar de los trabajadores en holocausto a planes de preponderancia en la política comercial externa.

Sin embargo, para los fines de la vida colectiva de cada nación como tal, es necesaria cierta dosis de proteccionismo defensivo, con el que transigen por patriotismo hasta los hombres y los partidos que con más calor han predicado el libre cambio.

Los alemanes cimentaron toda su organización industrial y comercial en un nuevo concepto doctrinario llamado "economía nacional", opuesto al ideal puro de la "economía política". Los estados germáni-

cos eran librecambistas; el "zollverein" les hizo establecer aduanas. Bismarck proclamando el proteccionismo dijo: "El libre cambio sería una doctrina muy hermosa si la practicaran todos, pero practicada por uno solo es un suicidio económico". A pesar de las protestas contra esta doctrina, Bismarck triunfó y desde entonces se adoptó la protección-tutela que ampara a la industria naciente. Más tarde, dióse al proteccionismo mayor impulso, con el objeto de alcanzar el perfeccionamiento industrial y la subordinación absoluta del mercado interno para hacerlo inaccesible al producto extranjero, como base para que el comercio exterior no pudiera ser dominado.

Sea cual fuere el término de esta guerra, las energías económicas de Alemania resurgirán con bríos para vencer en la competencia comercial, lo cual preocupa intensamente a los gobiernos aliados.

Si Inglaterra no modifica su legislación en el sentido de una protección siquiera defensiva, no podrá consolidar su situación anterior a la guerra, ni dar mayor expansión a su comercio. Las industrias nacidas a raíz del bloqueo submarino, para afrontar el agotamiento del stock de trigo, azúcar, lana, cueros y muchos otros artículos de fundamental necesidad, a las que se encuentra vinculada la existencia de millones de personas, mujeres en su mayoría, no pueden ser abandonadas, al volver el régimen de paz, entregando esa obra inmensa a los azares de una competencia libre con los productos extranjeros. Defender estas nuevas producciones será una necesidad imperiosa por lo que afecta a la situación de los gremios obreros que se han adaptado a este medio de vida, y a los capitales que han respondido al llamado del gobierno en horas críticas, como también desde el punto de vista de la economía que la nación debe exigirse a sí misma, restringiendo las importaciones, para restablecer en breve plazo la solidez del régimen financiero del estado.

Inglaterra ha instituido la "british trade corporation", con un capital de 10.000.000 de libras, que persigue esta finalidad económica: proporcionar ocupación y medio de vida a la población británica asegurando la venta de los productos en todas partes del mundo; conquistar por ese medio el mayor tributo posible del exterior para afianzar el "confort" social del pueblo británico y para atraer el oro con que ha de reponer las enormes sangrías de la guerra. Alemania se prepara a hacer lo mismo y hasta tiene adquiridos grandes stocks de lana en el Uruguay y en la Argentina, para abastecer de esa materia prima a sus fábricas de tejidos, en cuanto la paz le permita reiniciar su actividad fabril.

Todo induce a creer que con la paz volverá a resurgir el proteccionismo económico, sino con los rigores con que existió en Inglaterra en los pasados siglos, tal vez con un carácter circunstancial, de transacción, defensivo de ciertas industrias que haya interés nacional en mantener y que evidentemente no se sostendrán bajo la política del "free-trade".

Pues bien, las "trade-unions" son contrarias a esto. Entre los argumentos que aducen para ello está el temor de la carestía de la vida, de que se culpa al proteccionismo en los países que lo han adoptado. Pero la observación de los hechos en las sociedades modernas revela que si ciertamente en algunos casos particulares un artículo de consumo se paga más caro debido a los derechos protectores, en cambio, como ley general, el costo medio de la vida en cada sociedad está en relación con el método de vida que la población sigue, con el grado de "confort" que se costea.

con la proporción de tiempo y energías que dedica al trabajo. Además, el ideal no es la baratatura de la vida; el ideal es hacer compatible la capacidad adquisitiva del salario con el goce de un "confort" adecuado a lo que por tal se entiende en cada sociedad, según sus gustos y costumbres.

Con el objeto de solucionar este conflicto, Mr. Whitley aconseja que se organice el medio de que los obreros colaboren en la dirección que ha de imprimirse a la magna obra de reconstrucción, lo que es plausible, mayormente ahora que hay grandes factores nuevos que ejercerán acción positiva y sensible en la dinámica social, pudiendo determinar actitudes imprevistas y cambios radicales en algún orden de cosas, como aconteció en Rusia.

La monarquía inglesa, que era ya una democracia avanzada, prepara, para después de la guerra, leyes electorales que muchas repúblicas civilizadas no han alcanzado todavía. La extensión del derecho de sufragio a algunas clases antes excluidas y la institución del voto femenino, aportarán un fuerte concurso de fuerzas nuevas. La guerra ha hecho sentir vivamente el interés de solidaridad que anima a los hombres, como una fuerza de concentración a la que sólo se opone el egoísmo.

Como los trabajos no podrán reanudarse en pocos días, después de haber estado paralizados varios años y como se cuenta por millones la cantidad de obreros que después de marchar a la guerra han sido reemplazados por mujeres, se presentará el fenómeno de la falta de trabajo para muchos hombres a pesar de la enorme cantidad de bajas producidas.

Esto explica la razón de los que calculan un mínimo de dos años a la "desmovilización" que seguirá a la paz, pues aquella tiene que efectuarse por etapas, siguiendo un orden de licenciamiento gradual, a medida que se realiza el reemplazo de cada soldado en su anterior situación de trabajo. El estado no abandonará a los defensores de la nación hasta que todos tengan su medio de vida asegurado. Es lo más justo y lo más humano. El subcomité mencionado dice al respecto, al proyectar los consejos industriales de patronos y obreros: "las cuestiones relacionadas con la desmovilización reclaman una atención por anticipado".

El subcomité indica como puntos principales de las cuestiones que deben ser consideradas por los consejos de distrito para ilustrar a los consejos nacionales, los siguientes:

I. La mejor utilización de los conocimientos prácticos de los trabajadores.

II. Medios para asegurar a los trabajadores mayor acción y responsabilidad en la determinación y en la observancia de las condiciones bajo las cuales se realiza el trabajo.

III. El arreglo de los principios generales que rigen las condiciones en que se dará colocación a los trabajadores, incluso los métodos de fijar, pagar y reajustar salarios, teniendo en consideración la necesidad de asegurar a los obreros una acción en el aumento de prosperidad de la industria.

IV. El establecer métodos regulares de negociaciones para arreglar las diferencias surgidas entre empleadores y empleados, con el fin de prevenir las cuestiones y de arreglarlas mejor si se producen.

V. Métodos de asegurar a los trabajadores la mayor garantía posi-

ble de ganar y de tener colocación, sin restricciones indebidas respecto a cambio de ocupación o de empleador.

VI. Método de fijar y arreglar utilidades, precios del trabajo a destajo, etc., y de las múltiples dificultades que surgen respecto al procedimiento y monto de los pagos, aparte de fijar una tarifa general de salarios, a lo que alude el párrafo III.

VII. Instrucción técnica y práctica.

VIII. Encuestas industriales y completa utilización de sus resultados.

IX. La provisión de medios para el estudio y aprovechamiento de las invenciones y perfeccionamientos proyectados por los trabajadores, y para la debida salvaguardia de los derechos de los autores de tales mejoramientos.

X. Perfección de procedimientos, de maquinaria, organización de los medios de examinar y aplicar los experimentos industriales, con especial referencia a la cooperación en la adopción de nuevas ideas, y tomando completamente en cuenta el punto de vista de los trabajadores en relación con todo ello.

XI. Legislación proyectada que afecte a la industria.

Como se ve, estos ideales de armonía son algo así como un programa de pacificación que se trata de aplicar a la vida industrial, hasta ahora dividida en dos bandos opuestos y siempre en actitud agresiva; un programa de democratización del gobierno de la industria; la aplicación de los principios de igualdad a la vida del trabajo.

Para los ingleses, después de la guerra, el interés nacional dependerá del porvenir de la industria, a la que deberán dedicarse todos.

El discurso del canciller Michaelis, al señalar su orientación política, y los aplausos con que fué recibido, demuestran que la preocupación dominante en Alemania, para después de la guerra, es la reconstrucción económica sobre la base de comercio exterior.

Los países sudamericanos serán, entonces, mercados que recibirán el desborde de productos que la competencia europea arrojará fuera, a bajos precios. Dada la situación económica fuerte, en virtud del ahorro realizado durante la guerra, las fabulosas sumas de oro acumuladas en los bancos, el premio de la moneda sobre la extranjera, etc., estos países serán los primeros en recibir la avalancha de mercaderías que arrojará la competencia, movida por intereses nacionales palpitantes, porque de ello dependerá la reposición más o menos rápida del enorme desgaste de fuerzas sufrido por el organismo económico de las naciones beligerantes. Grande va a ser entonces el tributo de los países sudamericanos, disputado por la viva competencia fabril europea. — *J. F. E.*