



# 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**

Subadministrador:

**José Poggi**

---

Redactores:

**Italo Luis Grassi - Mauricio E. Greffier - Luis Marforio**

**José H. Porto - Jacobo Waisman - Juan F. Etcheverry**

---

**Año VI**

**Marzo de 1918**

**Núm. 57**

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

**CHARCAS 1835**

**BUENOS AIRES**

## Ideas y comentarios

### El gobierno y los ferrocarriles en los E.E. U.U.

En los últimos meses del año pasado, el tráfico ferroviario sufrió, en los Estados Unidos, una enorme congestión, determinada por las siguientes causas:

- a) las exportaciones siempre crecientes a los aliados.
- b) las enormes remesas de productos hacia los campos de concentración, para mantener a los ejércitos en formación.
- c) el transporte, en cantidades enormes, de las materias primas y combustibles necesarios para el funcionamiento de las industrias guerreras.

Las empresas decidieron afrontar esta delicada situación, organizando los transportes en una forma más eficiente; de allí nació una especie de unificación privada que, bajo la denominación de *Railroad's war board*, intentó coordinar los esfuerzos de los particulares obteniendo, así, un mayor rendimiento. Decimos, intentó, porque el nuevo organismo fué inpotente para descongestionar el tráfico, aduciendo, las empresas, para justificar esta incapacidad, las siguientes razones:

- a) La existencia de varias autoridades oficiales con facultad de expedir órdenes de preferencia para determinado producto; así, por ejemplo, el "administrador de combustibles" pretendía que estos fuesen transportados con preferencia, el "dictador de alimentos" entendía que estos debían cargarse antes que cualquier otro y las autoridades militares se expresaban en los mismos términos.

Estas órdenes de preferencia a menudo contradictorias han sido uno de los principales factores funcionales en la actual congestión del tráfico.

- b) La continua necesidad de nuevos capitales para invertir en mejoras y en aumento de material así como también en reposición del material gastado — cuyo porcentaje de amortización fué enorme en los últimos tiempos; debido a la dura acción a que se encontró sometido.

Las acciones ferroviarias habían bajado de 85.70 (nov. 1916), a 52.06 (dic. 1917). Por consiguiente, a las empresas no les era posible obtener el capital necesario para adquirir las 6.000 locomotoras y los 180.000 vagones que necesitaban.

- c) Los reclamos de los obreros quienes pedían mayores salarios que las empresas no se encontraban en condiciones de satisfacer.

Estas eran, pues, las principales razones que las empresas aducían. Por supuesto que ellas se "olvidaban" de una causa importante: el choque de intereses entre las diversas compañías.

Las órdenes de preferencia podían ser arregladas procurando que una sola autoridad tuviese facultad de dictarlas y que lo hiciese sesudamente. Pero, ¿y los otros inconvenientes?

La cuestión se debatió largamente; surgieron defensores e impugnadores del gobierno y, como es natural, se presentaron las más variadas proposiciones, de las cuales reproducimos las más serias e importantes:

a) Permitir a las empresas un aumento en las tarifas, lo que mejoraría su condición económica, creando la confianza alrededor de sus títulos y permitiéndoles obtener el capital requerido.

b) Aprovechar de la unificación privada para introducir representantes del gobierno, del comercio y de los obreros en la junta directiva. A cambio de esta concesión, el gobierno prestaría su apoyo a las empresas, garantizándoles cierto dividendo; facilitándoles dinero y permitiéndoles un aumento en las tarifas que tonificara sus acciones y obligaciones. La correcta inversión de la ayuda gubernamental estaría garantizada por la fiscalización de los representantes referidos.

c) La administración por el estado.

d) La propiedad por el estado.

En favor de estas dos últimas se adujeron los argumentos conocidos en pro y en contra, pero, existían para este caso especial, fundamentos tan importantes como los siguientes: suprimiría el choque de intereses entre las compañías; el tráfico podría ser encauzado de acuerdo con las necesidades militares; el aumento de las tarifas por parte del estado no despertaría recelos en el público; cesarían las reclamaciones de los obreros, por patriotismo o por la fuerza (recuérdese el discurso de Wilson ante la federación del trabajo, en Buffalo y la incorporación de Mr. Gompers al grupo que dirige la marcha del país).

En contra de estas medidas se puso el ejemplo de otras ramas de la administración que adolecían, según denuncias, de graves vicios de organización.

Mr. Wilson optó por tomar la administración de los ferrocarriles por el tiempo que dure la guerra, decisión que se hizo efectiva el 28 de diciembre y Mr. Mc. Adoo, ministro de hacienda, ocupó el puesto de director general de ferrocarriles.

La proclama de Mr. Wilson garantiza a las empresas una compensación igual al promedio del producto neto de los tres años anteriores al 30 de junio de 1917.

Esta solución ha sido aceptada favorablemente por las empresas y por el público. Este último, o mejor dicho, el país, tiene en sus manos el instrumento de más eficiente influencia para su desarrollo económico y para su potencialidad militar. Los "stockholders" ven garantizados sus intereses por la cláusula que les asegura un dividendo en concordancia con el producto de las explotaciones en los últimos años, que fueron muy buenos. Los empleados de las compañías siguen en sus puestos, y el gobierno se vale de los presidentes de las empresas para administrar los transportes. No otra cosa podía hacer, pues no se improvisan directores de ferrocarriles.

¿Triunfará la administración del estado? En caso afirmativo es muy posible que de la administración se pase a la propiedad. Pero, existe un factor enigmático, pues el estado se vale, para administrar, de los que dirigían las empresas particulares; de ellos depende el éxito y... ellos son los enemigos naturales del estado propietario. — *José Ignacio Azpiazu.*

New York, febrero 1918.

**La escasez  
de bolsas  
de arpillera**

Entre nosotros el agricultor debe luchar con una serie de elementos naturales y artificiales para poder obtener resultados que compensen sus esfuerzos. Después de haber vencido las dificultades agrológicas y climatéricas se encuentra con que carece de los medios necesarios para recoger el fruto de su labor. Los especuladores, que han de tratar de adquirir la cosecha a precios muy reducidos para obtener así cuantiosos beneficios, comienzan a hacer sentir su acción con el acaparamiento de las bolsas de arpillera indispensables para el envase de los cereales.

Este hecho lo observamos en la actualidad, en que muchos agricultores ven perder su cosecha por falta de envases que les permitan resguardarla de la inclemencia del tiempo. La carestía de las bolsas producida en gran parte por el acaparamiento ha traído como lógica consecuencia el aumento excesivo de sus precios, hasta llegar a 1,50 \$ cada una.

La escasez de materia prima para su confección no es un argumento que pueda justificar este precio. Los cargamentos de arpillera procedentes de Calcuta se han sucedido en estos últimos tiempos sin que se notara el más leve descenso en las cotizaciones. La causa principal del encarecimiento reside en la especulación de los fabricantes que han aumentado excesiva y arbitrariamente los precios para obtener grandes beneficios en perjuicio de los agricultores, de los fertilizadores de la tierra, a quienes los grandes capitalistas les arrebatan los legítimos frutos de su tarea.

Las soluciones del problema son varias:

1.<sup>a</sup> — Acción del gobierno nacional para asegurar con anticipación, la existencia en plaza de arpillera en cantidad suficiente para satisfacer las necesidades del consumo. Se deberían firmar convenios con los países exportadores de este artículo a fin de que permitieran su remisión a nuestro país, consignado a las autoridades nacionales para sustraerlo a la especulación de los negociantes.

2.<sup>a</sup> — Desarrollo de la industria textil nacional sobre la base de la explotación de las plantas fibrosas aborígenes que abundan en la región del litoral, obteniéndose el tejido necesario para confeccionar las bolsas destinadas a la cosecha.

3.<sup>a</sup> — Remisión de los productos a granel, mediante la construcción de elevadores de granos en los centros agrícolas. Esto permitiría usar varias veces el mismo envase en el levantamiento de la cosecha.

Si todas estas soluciones urgentes se arbitraran, se podría eliminar uno de los factores importantes de perturbación del desarrollo de nuestra agricultura. — *M. E. G.*

**Banco  
de la Nación  
Argentina**

El creciente desarrollo de nuestro comercio exterior evidencia la importancia económica adquirida por la Argentina en el concierto de las grandes naciones. Los últimos convenios celebrados con los países que ocupan los primeros puestos en las finanzas universales, demuestran que sus relaciones internacionales se van estrechando continuamente y señalan la preferente atención que se debe dedicar a su aspecto económico. Uno de los medios más eficaces para acrecentar aún más su desarrollo, sería el establecimiento en el extranjero de agencias del banco de la nación argentina, las cuales, entre otras funciones, deberían sustituir a las actuales legaciones, en cuanto se refiere a sus gestiones financieras, limitándose estas a su verdadero rol diplomático, con la supresión de su actual carácter bancario.

La creación de estas agencias en París, Londres y Nueva York tendría resultados benéficos e inmediatos. El pago en el exterior de los servicios de la deuda pública y de las cédulas hipotecarias se haría entonces por intermedio de estas agencias, que sustituirían a la legación argentina en Londres, en cuanto se refiere a esta función de pago, y a diversos bancos particulares. Además serían los banqueros obligados de nuestros comerciantes para sus operaciones en el exterior como así mismo de los argentinos residentes en el extranjero. Con una sabia dirección podrían hacer conocer detalladamente a todo nuestro país, señalando las diversas explotaciones que en él pueden emprenderse con éxito.

Las actuales funciones de la embajada argentina en Washington, como receptora del oro destinado a la caja de conversión, serían transferidas a estas agencias, que vendrían a dar al banco de la nación argentina una de sus principales funciones de banco del estado: ser el representante financiero y económico del país en el exterior.

Al terminarse la actual guerra, normalizado el comercio, resultaría conveniente establecer agencias en centros comerciales de gran importancia como ser: Amberes, Hamburgo, Génova, etc. — *M. E. G.*

**Carestía  
de aceite  
comestible**

En la actualidad se observa un encarecimiento excesivo del aceite comestible, debido a su escasez, consecuencia de la restricción de su importación y de la insuficiencia de la producción nacional, que por otra parte, es de una calidad muy inferior al artículo extranjero.

El comercio exterior del aceite ha sufrido los efectos inmediatos de la guerra universal, desde que uno de los países de mayor producción y exportación está en lucha y debe reservar todas sus fuerzas para satisfacer las necesidades del mercado interno; Italia, exportaba solamente a la Argentina, en 1914, 12.657.882 kilos de aceite, sobre un comercio total de importación de 20.943.627 kilos, mientras que España solo remitía 6.663.357 kilos, cantidad que al año siguiente aumentó a 8.287.257 kilos mientras que la importación de Italia se reducía a 11.808.044 kilos para llegar en la actualidad a una cifra insignificante.

La producción de España debe entonces satisfacer no solamente las necesidades del consumo interno sino también la de los demás países importadores de aceite. Su insuficiencia y la escasez de bodegas para el transporte ha hecho que nuestro comercio exterior de este artículo

se redujera enormemente. Por esta razón, los 20.943.627 kilos importados en 1914 se reducen a 12.182.290 kilos para los nueve primeros meses de 1917.

Esta disminución de la importación concurre al encarecimiento del artículo, conjuntamente con el mayor precio del mismo en el mercado universal y la elevación de los fletes marítimos.

La situación de nuestra plaza, en el rubro del comercio del aceite es tal, que nuestro gobierno ha debido iniciar gestiones diplomáticas con España, a fin de que permitiera preferentemente su exportación a la Argentina, en cambio de nuestras autorizaciones de venta de trigo con destino a dicho país. No es sino el desarrollo lógico de toda buena política comercial basada sobre la reciprocidad. España necesita de nuestro trigo; se lo remitiremos, pero, a condición de que ella nos envíe el aceite que es indispensable para la alimentación de los habitantes de la Argentina. — *M. E. G.*

**Cotización  
de cédulas  
hipotecarias**

La cotización a la par de las cédulas hipotecarias nacionales ha sido objeto de muy variados comentarios. Ella revela la prosperidad del banco hipotecario nacional y la confianza que los capitalistas poseen en el desarrollo normal de la institución.

De esta cotización pueden hacerse las siguientes deducciones:

1. — Plétora de dinero. que no encuentra inversión productiva y se convierte en títulos de renta que aseguran a su poseedor la percepción cómoda de un rédito fijo sin ningún esfuerzo personal.

2. — Posibilidad para el banco hipotecario nacional de ampliar sus operaciones, emitiendo nuevas cédulas para facilitar la explotación del suelo por aquellos propietarios que carecen de capitales. Es condición indispensable que esta institución antes de acordar el préstamo tenga la seguridad de que la inversión del dinero solicitado ha de ser productiva, pues en el caso contrario debe negarlo. Así se evitará el desarrollo tan perjudicial de los consumos improductivos por parte de los propietarios de tierras sobre la base del crédito hipotecario.

3. — Conveniencia de encaminar los capitales a la explotación de las industrias nacionales, para poder producir todos aquellos artículos cuya materia prima poseemos y evitar la importación de los similares. Para esto sería necesario la liberalidad de crédito por parte de las instituciones bancarias.

4. — Posibilidad de emitir un empréstito interno para consolidar la deuda flotante. La tranquilidad política y la armonía entre los diversos poderes que constituyen el gobierno federal y en las relaciones de este con las autoridades provinciales, es la base fundamental de esta política financiera. — *M. E. G.*