

Revista

de

Ciencias Económicas

Publicación mensual del "Centro estudiantes de ciencias económicas"

Director:

Rómulo Bogliolo

Administrador:

Roberto E. Garzoni

Sub-administrador:

Rafaël Sánchez

Redactores:

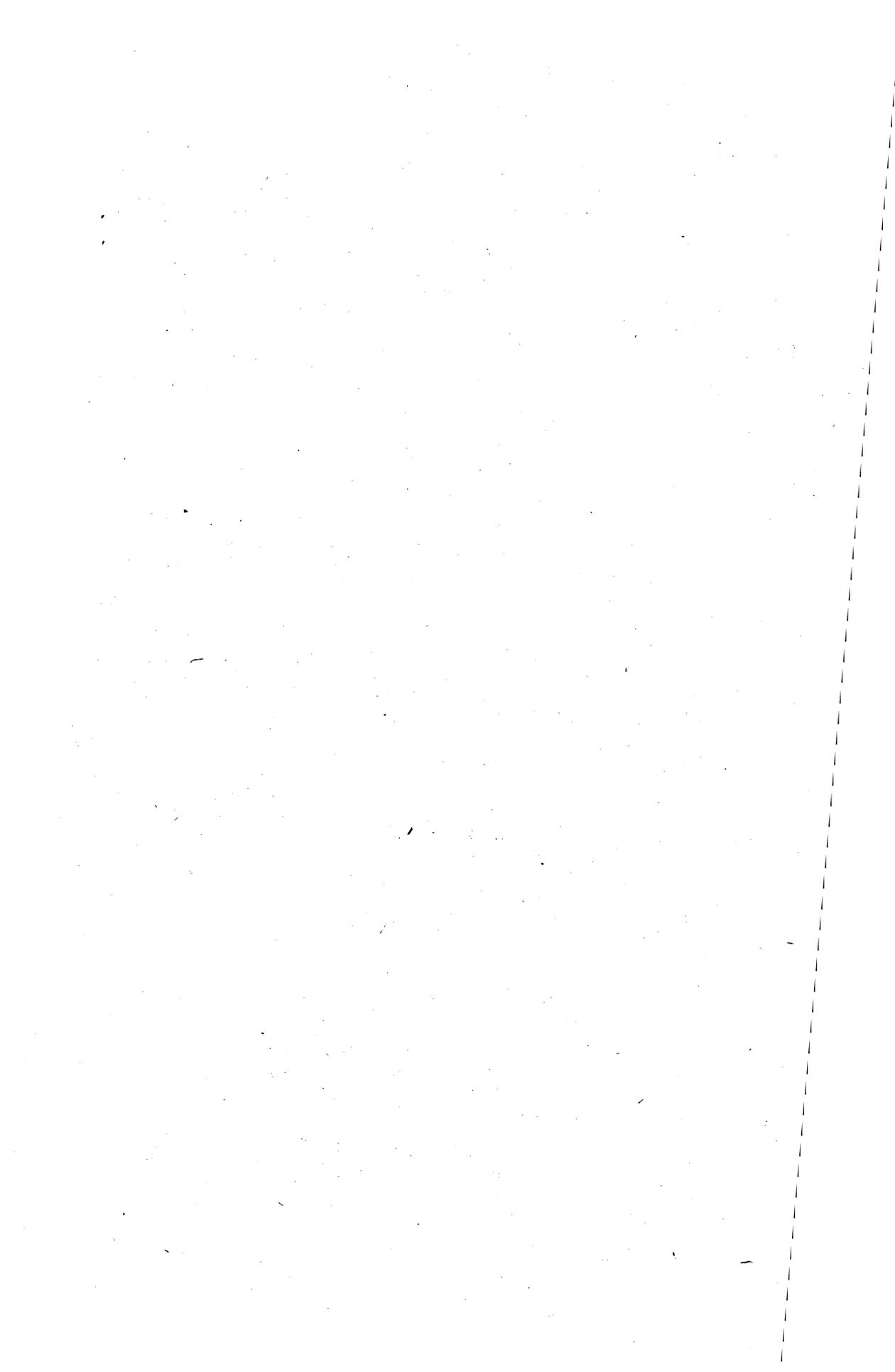
**Italo Luis Grassi - Mauricio E. Greffier - James Waisman
Juan R. Schillizzi - Juan F. Etcheverry - José E. Griffi**

Año VII

Octubre de 1918

Núm. 64

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1835
BUENOS AIRES



Los problemas económicos sudamericanos (1)

(Conferencia pronunciada en el salón de actos de la "Escola de Commercio Alvares Penteado", de San Pablo, el 13 de septiembre 1918, por nuestro ex-director y actual redactor Italo Luis Grassi, en su condición de miembro de la Misión Universitaria Argentina al Brasil y de representante de los alumnos de nuestra Facultad, ante los estudiantes de aquel país).

La revolución americana hizo algo más que la independencia de los países por tres siglos sujetos al dominio ibérico; forjó la libertad de estos pueblos, entendida en el más amplio sentido de la palabra. No nos ha legado tan solo *estados*, en el concepto frío, diría, germánico, de la palabra. Nos dió *estados-naciones*, vale decir, pueblos soberanos de sí mismos, dueños por completo de sus destinos, y poseedores de los instrumentos políticos que les habían de permitir echar las bases de su propio porvenir. Pero, más hermoso, más grande es aún el significado de la revolución americana si se considera que, al hacer

(1) Damos a continuación, por creerlo de interés para nuestros lectores, las palabras pronunciadas por el señor Edmundo da Luz Pinto, al presentar al conferenciante. El señor Luz Pinto, en su carácter de representante de las Facultades de Derecho de Río Janeiro, y de la Asociación Brasileña de Estudiantes, acompañó a la Misión universitaria argentina, presidida por el ilustre y estimado profesor Dr. José León Suárez, durante la gira de ésta por el Brasil. Dijo el Sr. da Luz Pinto:

“Al subir a una tribuna en esta ciudad de la cultura, la civilización y el orden, una duda me asalta. ¿Sería yo el orador condigno de esta

la libertad de un continente, ella dejó sentada para siempre la paz, la concordia y la mutua inteligencia de las naciones que comprende. Felizmente, nosotros, los hijos del nuevo mundo, sabemos que no roen a las entrañas fecundas de América, inconfesables ansias dominadoras de ningún tirano loco, de ningún opresor enfermo; sabemos muy bien que, en ningún rincón oscuro del continente, anida el germen de un cesarismo criminal. Tampoco viejos odios de raza, terribles furores monacales, implacables rencores religiosos, ni tan siquiera serias y profundas rivalidades económicas, envenenan nuestros corazones, enturbian nuestros cerebros y ciegan nuestras pupilas. ¡He aquí el grande reconocimiento que debemos a la historia, los hombres libres de América! Generaciones pobres, alejadas las unas de las otras por el desierto, sin caminos, sin puertos, sin ferrocarriles, sin escuelas, sin hospitales, escribieron la hermosa página de la independencia americana, y el destino les

fiesta? ¿O la presentación de Italo Luis Grassi correspondería mejor a alguno de mis ilustres colegas paulistas, de esos que estudian en el viejo convento, donde se enseñan, con sabias lecciones de derecho, las tradiciones gloriosas de la elocuencia brasileña? Pero no, yo no estoy aquí como un jactancioso intruso; ese lugar hoy me compete, no como mero orador, sino como un testimonio de los ideales y de los sentimientos de paz y confraternidad que animan a esta juventud argentina, con la que, desde hace 30 días, convivo en un contacto fraterno. Si tuviera que traer a este recinto una atestiguación, bastaríame afirmaros que ella siente lo que yo siento, en esos anhelos, en esas ansias de unir para siempre los espíritus, las almas y los destinos de nuestras nacionalidades, del mismo que, hace días, en la notable escuela normal de San Pablo, en una sugestión del futuro, estaban enlazadas nuestras banderas, los estandartes de nuestras soberanías, en un amplexo fraterno, envueltas por la hiedra, que es el símbolo de la eternidad. La acogida que la misión ha tenido y tiene en esta San Pablo, que es orgullo del Brasil, es la misma, por el entusiasmo y la sinceridad, que la que tuviera en la capital del país, en Bello Horizonte y en Ouro Preto. Este hecho demuestra que en las cortesías tradicionales de la hidalguía brasileña, existe un estado general del alma nacional, que se revela en esas manifestaciones de aprecio hacia la gran nación hermana. Cada vez que siento, en esas vibraciones del alma brasileña, las emociones de afecto y simpatía por la nación argentina, mi espíritu, arrobado en la contemplación de esa alianza, a la que tanto tengo servido con todo el entusiasmo de mi juventud, se transporta más allá del presente de sobresaltos e incertezas y, en los vuelos de un sueño alado, llega a divisar, entre las humaredas de pólvora que ocultan las cordilleras de la esperanza, el aurorecer de nuevos tiempos de amor entre los hombres y paz entre las naciones. Entonces, en esta contemplación maravillosa, veo que no pueden ser quimeras vanas los sueños de esos mis veinte años. Siento que la paz no es una utopía del derecho,

aseguró la más grande de las conquistas, la libertad, sin la cual, la vida, al decir de un filósofo, no vale la pena de ser vida; preciado tributo de la dignidad humana, no conseguido aun hoy por pueblos y razas que han alcanzado las formas superiores y más completas del progreso económico.

En América, las fronteras políticas son, al mismo tiempo, las fronteras naturales. Grandes, profundos y torrentosos ríos y elevadas cadenas de montañas, apenas indican que, pueblos de un mismo idioma, de una misma tradición histórica, de un mismo origen étnico, viven tranquilos, dentro de sus respectivas soberanías. Los accidentes geográficos que acabo de citar, no obran, por cierto, a manera de cuñas que separan; actúan, en cambio, como lazos que vinculan, porque, las montañas han sido horadadas para que atravesasen sus moles graníticas, veloces ferrocarriles, y los ríos han sido canalizados para hacer de ellos verdaderos caminos que andan, según la definición de

sino que ella ha de ser una conquista de la civilización, en las sucesivas etapas del progreso.

La confraternidad argentino-brasileña aumenta así su significado, porque en ella se refleja la conciencia americana, al influjo de cuya acción benéfica, mañana se habrá de reconstruir moralmente el mundo, por el restablecimiento de una nueva sociedad jurídica internacional, regulada en sus intereses y en sus conflictos, no por el valor y por la suerte precaria de las armas, sino por los amplios principios del arbitraje.

Una misión apostolar como la del eminente profesor Suárez y sus discípulos, es de toda necesidad, porque prepara, en una codificación de cordialidad, el advenimiento de ese nuevo mundo de paz y de concordia. Demuestra que la paz solo se organiza por la política de la paz, al contrario de lo que pensaban los partidarios de la siniestra doctrina que pretendía mantener la paz incubando la guerra, el exceso de armamentos. A los gobiernos cabrá garantizar la paz por la política de la paz, porque los pueblos detestan las guerras.

Italo Luis Grassi, de la Facultad de ciencias económicas de Buenos Aires, es un creyente de esos mismos ideales y principios, de cuyo convencimiento nos dió muestra cuando, hace días, en su discurso pronunciado en la Facultad de derecho, decía: "Sí, siempre habrá guerras; guerra a la ignorancia que deprime; guerra a los vicios que degradan; guerra a las enfermedades; guerra a la hipocresía; guerra a la mentira; guerra al mal en todas sus formas y sus manifestaciones. ¡He ahí el campo de batalla que los hombres de bien jamás disputarán y negarán a los amigos de la lucha, a los admiradores de la guerra!"

Es pues, Italo Luis Grassi, un hombre que vive en su tiempo, en una época en que tantos quieren resolver los enigmas del futuro, con la aplicación de los errores del pasado. Economista, si llegara a hombre de estado, sería partidario de la fórmula de Foigné: "El estado solo se conduce con el aprovechamiento de la riqueza que produce, ritmada por

Pascal. Con túneles, puentes y caminos que andan, los pueblos borran sus fronteras. Y, en este sentido, si mucho han hecho los países latino-americanos, mucho más es aún lo que les queda por hacer. Las naciones de la América Meridional, hermanas gemelas de una misma madre: la revolución emancipadora, por fuerza debían encontrarse, al pisar los umbrales de la vida independiente, ante idénticos problemas económicos, pues que se trataba de unidades políticas ubicadas por la mano de la historia sobre un extenso continente, de suelo rico y fértil en su extensión total y en cada una de sus partes; des poblado por igual, con habitantes igualmente pobres, con sus pampas infinitas y sus bosques impenetrables. Económicamente considerados, eran todos pueblos pobres que habitaban territorios ricos, al revés de lo que sucedía en Europa, continente de países pobres poblados por habitantes ricos, según la gráfica expresión de un pensador, argentino por el suelo que

la economía que prevé". Dentro de esa norma, el escritor francés trazó la marcha económica de los pueblos, en la conquista de la civilización y el progreso. Para muchos estadistas formados en la escuela del despilfarro, y que sueñan con las maravillas del Eldorado, la ley del economista francés será la enunciación de un absurdo. Mas, para Italo Luis Grassi, cuya cultura en su especialidad es realmente notable, las palabras del economista francés son incontestables como un dogma. Entre tanto conviene añadir que Italo Luis Grassi no es un espíritu limitado exclusivamente a sus estudios, o mejor, como diría Carlyle, un bárbaro científico, que quiere explicarlo todo con su especialidad y por su especialidad. Italo Grassi no es tampoco uno de esos obcecados de la economía, que todo pretenden resolverlo con el comercio y por el comercio: cuestiones de alma, cuestiones de espíritu, cuestiones de derecho. El joven conferenciante argentino bien sabe que el comercio es uno de los más grandes factores de aproximación de los pueblos que se respetan y admiran, mientras permutan intereses y trocan mercaderías. Pero, universitario inteligente, comprende, con certeza, que una unión hecha tan sólo con el comercio, es material, efímera y desprovista de ese sello de inmortalidad que consagra a las obras del espíritu. De ahí, que Grassi emplee también su bella inteligencia y su bella ilustración, en la tarea de aproximar más aún al Brasil y la Argentina, ya unidos por el intercambio de sus riquezas y la fusión indisoluble de sus almas. Vamos a escucharlo. De sus palabras han de resonar trompetas del futuro, anunciando para nuestros dos países un porvenir común de amigos, de intrépidos servidores de la paz en el Continente y en el mundo; no de la vieja y nefasta paz, anunciadora de la guerra, de la paz del terror, de la paz del cuartel, pero la grande y verdadera paz: consciencia en el derecho, fuerza en la libertad y confianza en la justicia; la paz de la solidaridad y el arbitraje: la verdadera paz americana."

lo vió nacer, pero, americano por la amplitud de sus obras y la clarividencia extraordinaria de su genio (1). El primero y más grande problema económico que preocupó a los hombres de gobierno en Sud América, fué, después de la abolición de la esclavitud, la necesidad de arraigar una abundante y activa población, que transformase a los desiertos en campos de cultivo, bordeados por sonrientes y prósperas ciudades. Con ello, se lograba, a la par que conquistar a la barbarie y al desierto ricas extensiones, el saneamiento de vastas superficies, que solo era posible obtener con costosas obras públicas, enormemente superiores a los recursos financieros de jóvenes y despoblados países, que apenas salían del caos de sus luchas por la organización política. Entonces, Juan Bautista Alberdi, decía "En América, gobernar es poblar. La población, necesidad sudamericana que representa todas las demás, es la medida exacta de la capacidad de nuestros gobiernos. El ministro de Estado que no duplica el censo de estos pueblos cada diez años, ha perdido su tiempo en bagatelas y nimiedades." Tan grave fué para los autores de la constitución argentina este problema que estamparon en su preámbulo, como uno de los motivos primordiales de la misma: "promover el bienestar general y asegurar los beneficios de la libertad, para nosotros, para nuestra posteridad y *para todos los hombres del mundo* que quieren habitar en el suelo argentino." Atraer y arraigar población útil y laboriosa, fué el pensamiento central de los fundadores de las nacionalidades sudamericanas, idea que apareció como una lógica reacción contra la mala política de la Metrópoli, que impedía todo movimiento inmigratorio. Era indispensable, en España, munirse de un permiso especial para pasar a las Indias. Todavía en 1758, se dispuso: "se ejecutasen los castigos exemplares correspondientes en los que se hallasen culpados en el paso de polizones o embarcados sin licencia". Aparecieron, entonces, verdaderas leyes agrarias, que ofrecían al inmigrante un pedazo de tierra que cultivar y en el que construir su casa. Y los gobiernos, llevados por ese afán de poblar, echaron mano de un recurso extremo: el fomento artificial de la inmigración; el único del que podían valerse en aquél entonces, ya que no era posible esperar que el trabajador extranjero, fuese naturalmente atraído a regiones que carecían de todo halago para quienes habitaban países cuya

(1) Juan B. Alberdi.

economía estaba muy por encima de las pobres y escasas perspectivas que podían ofrecer países nuevos, poco conocidos, y que acababan de entrar en la corriente del tráfico internacional. Fué esta predisposición de espíritu, la que inspira a los hombres de gobierno de la época, la ley argentina de 9 de Octubre de 1876, por la que se crean comisiones que van al exterior en busca de inmigrantes, a quienes el Estado paga pasajes y les da alojamiento al llegar al país. Apenas proclamada la independencia del Brasil, cuando aún resonaba en el ambiente el eco augusto del grito de Ipiranga, el emperador Don Pedro I, que quiso ser un monarca colonizador, se vale de la inmigración europea para poblar el sud del imperio y, especialmente, los estados de Santa Catharina y Río Grande, política que también continuó con energía y autoridad, Don Pedro II. La colonización privada hizo lo demás. En el extranjero, en Alemania, sobre todo, grandes empresas se constituyeron con el objeto de colonizar las ricas tierras de este fértil país. Es así que, en el término de diez años, (1890-99), el estado de San Pablo recibe cerca de setecientos mil inmigrantes: italianos, españoles, portugueses y austriacos. A los puertos del Brasil llegaban, poco antes de la guerra europea (1911); ciento treinta y seis mil inmigrantes, cincuenta y seis mil de los cuales subvencionados por el Estado. La República Argentina, el país más favorecido por la corriente inmigratoria europea, ve llegar a sus playas, en el término de cincuenta y seis años, (1857-1913), más de cinco millones de seres humanos, de los cuales se incorporan definitivamente, y el país asimila tres millones doscientos noventa y siete mil. Sin la inmigración, "la América sería aún bárbara de punta a cabo", según dijo, es cierto que con un poco de exageración, uno de nuestros pensadores.

El brazo extranjero contribuyó eficazmente a la roturación de las feraces tierras del Nuevo Mundo; y, conjuntamente con el esfuerzo de los nativos, tendió la red del progreso: los ferrocarriles, levantó ciudades, construyó puertos y canalizó ríos, saneó regiones enfermizas y dió la batalla final a las epidemias. Estos afanes, desvelos y fatigas, aseguraron e impulsaron el tráfico interior. Nuevas vías abriéronse al comercio y nuevos horizontes a las industrias. Las corrientes inmigratorias dieron su sangre a los mestizos hispano-lusitano-americanos, y se produjo esa transfusión que europeizó y elevó el nivel moral e intelectual de sus habitantes.

Esta corriente inmigratoria, a partir del estallido de la

guerra europea, suspendióse por completo. Mucho se ha debatido en estos países sobre las influencias que ejercerá este sangriento conflicto en los futuros movimientos migratorios del mundo. No es posible prever a ciencia cierta, lo que, a este respecto, pueden esperar los jóvenes países de América. Y ante tal incertidumbre, frente a semejante duda, aparece la necesidad de implantar una verdadera política demográfica. Al hacer uso de esta expresión, no queremos decir sino, una política que asegure la vida a los que nacen, la prolongue a los que viven y provoque y fomente muchos nacimientos y evite muertes prematuras. En resumen: elevar las cifras de la natalidad, disminuir las de la mortalidad, especialmente, las de la mortalidad infantil, y aumentar el coeficiente de la vida media de la población total.

En la República Argentina nos hemos dado cuenta, felizmente, de la gravedad del problema, y digo felizmente, porque estoy convencido de que se está muy cerca de la solución, cuando se alcanza a comprender y a compenetrarse debidamente la gravedad de una determinada cuestión. El "Museo Social Argentino", importante instituto de información, estudios y acción sociales, uno de los organismos intelectuales más vigorosos de mi país, acaba de solicitar a los más eminentes hombres de pensamiento, sus ideas y opiniones a este respecto, y les ha dirigido las siguientes preguntas: ¿Cree usted que, después de la guerra, se restablecerán las anteriores corrientes migratorias hacia la República Argentina? ¿Qué factores, a su juicio, pueden favorecer la emigración en los países actualmente en guerra? ¿Qué factores pueden impedir la o limitarla? ¿Cual es la inmigración que más nos conviene, y qué medidas deben adoptarse para atraerla y retenerla en el país? ¿Cual es la inmigración *no deseable* y cómo podría impedirse? ¿Cual es el número máximo de inmigrantes que el país puede recibir y retener cada año, convenientemente? ¿Qué reformas juzga usted necesarias a la ley de inmigración?

Sería interesantísimo, por otra parte, hacer estas mismas preguntas a los hombres más estudiosos y más capaces de vuestro país; pues, evidentemente, la cuestión ofrece distintas modalidades, derivadas de la diversidad de ambiente y de campo experimental.

Tras de la inmigración humana, de que nos ocupamos hace un momento, realizóse otra inmigración: la de los ca-

pitales, abundante, avasalladora; de tal fuerza, que, en algún momento, hizo peligrar, por complicaciones inesperadas, no ya la estabilidad política de algún país, sino la misma paz en el continente. Y con esos capitales se trazaron ferrocarriles, se hizo de los ríos, útiles medios de comunicación; se construyeron puertos, se levantaron ciudades, en fin, se edificó el vasto andamiaje de las respectivas economías nacionales. Y aquí aparece, ahora, otra grave cuestión. También la guerra actual, pone sobre el tapete, el problema de la colocación de los capitales europeos en estos países. ¿Será ella tan considerable como antes? ¿Qué condiciones de seguridad impondrán para su inversión en ferrocarriles, puertos, obras públicas, explotaciones, etc.? Los países hispano-americanos, hicieron, con grandes sacrificios, su independencia política; no menos esfuerzos y sinsabores costará su independencia económica, que aún está por hacerse. Los réditos de los capitales extranjeros pesan como verdaderas hipotecas sobre las naciones. De ahí, la necesidad imperiosa de redimirlas, y si esto no fuese posible, aminorar en la medida de lo humano, tan pesadas cargas. Un autor inglés observa con ironía, que estos países, *no pueden ya permitirse el lujo de repudiar sus deudas* y no pueden darse tal lujo, porque han alcanzado un alto grado de desarrollo económico. Lo que interesa tanto, no es por cierto, pagar las deudas, sino no tener que pagarlas. Por eso, debe ser hoy un postulado en los países latino-americanos, *la nacionalización de las respectivas economías*. Conviene tener presente que, con la inmigración de capitales, no se verifica lo que con la inmigración humana. Esta es susceptible de ser asimilada por la sociedad que la recibe, porque se trata de seres con sentimientos, afectos, que van a crear nuevas unidades sociales, nuevas familias. Los capitales, en cambio, no se asimilan, siguen siendo extranjeros; continúan perteneciendo a sus primitivos dueños. El problema consiste, entonces, en hacer efectiva la independencia política, mediante el complemento de la independencia económica.

Nos referimos hace un momento a los ferrocarriles, una forma de los medios de comunicación y transporte, que constituye, según dice un maestro de la economía política, Marshall: "el hecho económico dominante en todo país civilizado". Y bien, todos sabemos que los ferrocarriles no se han extendido lo suficiente en la América del Sud; vastas regiones permanecen aún incomunicadas, con su progreso comercial e in-

dustrial, detenidos. Y los fletes ferroviarios son caros. Los coeficientes de explotación son tan elevados, que grandes puertos de países latino-americanos, reciben productos y materias primas del viejo mundo, cuando vastos yacimientos de esos productos y materias primas se encuentran a pocos cientos de kilómetros. Y son caros los fletes ferroviarios, por cuanto los productos recorren grandes extensiones, en viajes directos, atravesando zonas en las cuales no se levantan cargas, debido a la falta de una población que trabaje, produzca y trafique. Este es el caso, por ejemplo, del Ferrocarril Transandino por el Juncal. El Dr. Daniel Martner, profesor de ciencias económicas en la Universidad de Chile, en su obra sobre los problemas económicos de aquel país, al ocuparse de las dificultades con que tropieza la explotación del susodicho ferrocarril, expone su pensamiento con las siguientes palabras: "Desde el punto de vista económico, el ferrocarril Transandino ha tenido que tropezar en su marcha con las desventajas que a toda empresa de esta clase, ofrece la escasa población que habita los países entre los cuales se extiende, (5 habitantes por kilómetro cuadrado en Chile, y de 2 a 3, en la Argentina.)". Hace pocos meses, una comisión de ingenieros argentinos y chilenos, nombrada por los respectivos gobiernos para el estudio del problema de las elevadas tarifas de este mismo ferrocarril, llegó a conclusiones análogas, es decir: las altas tarifas eran una consecuencia del escaso tráfico, al contrario de lo que se creía, de que, ese limitado movimiento, fuese resultado de los altos fletes ferroviarios. Es cierto, sin embargo, que en este caso, también hacían sentir su influencia las tarifas aduaneras de ambos países, que conspiraban y siguen conspirando contra un activo y abundante comercio por la frontera. En una conferencia pronunciada en la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, por el señor Albert Hale, agregado comercial a la embajada de los EE. UU. de Norte América en esa Capital, en la que se ocupaba de las semejanzas y contrastes que presentaba el desarrollo de la Argentina y de aquel país, decía, para evidenciar cuanto aún nos quedaba por hacer en materia de ferrocarriles, que la República Argentina, con una superficie de tres millones de kilómetros cuadrados, tenía treinta y seis mil setecientos treinta y cinco kilómetros de vías férreas, mientras que, en los Estados Unidos, en nueve millones de kilómetros cuadrados de superficie, existían cuatrocientos veintiséis mil kilómetros vale decir: en una extensión tres veces mayor, ha-

bían construído doce veces más ferrocarriles. Yo me permito generalizar esta comparación para todos los países sudamericanos. Pero, hay aún algo más interesante a este respecto, y es la unificación de trochas y sistemas de redes que permitan y fomenten el tráfico ferroviario internacional. Y es con satisfacción que consigno aquí, el interés que se toma el actual gobierno de Bolivia, en la más activa prosecución de los trabajos de la vía férrea de La Quiaca a Tupiza, línea que permitirá la comunicación ferroviaria directa, entre Buenos Aires y La Paz. Y esta unificación y sistematización, deberían tratar de hacerlas los países sudamericanos, con sus propios recursos, sin esperarlo de absorbentes sindicatos extranjeros, que terminarían por tener en sus manos los hilos de una política ferrocarrilera continental, sumamente peligrosa. Pero, tanto para el Brasil, como para la Argentina y Chile, países de vastas costas, con abundantes accidentes naturales, que ofrecen facilidades para la construcción de puertos, existe una misma cuestión, y es la de saber, por ejemplo, cuál es el papel que ha desempeñado hasta hoy la marina mercante en el transporte nacional, y en qué condiciones ha competido y compite con la vía terrestre, y cuáles problemas tendrán que resolver los ferrocarriles con respecto a ella. Chile tiene una grave cuestión que ventilar: la de su marina mercante, frente a sus ferrocarriles longitudinales, dos medios de transporte, paralelos en toda su extensión. Algo análogo a lo que sucede en la Argentina, que posee una zona, la mesopotámica, atravesada por ferrocarriles a cuyos costados corren dos caudalosos ríos, en los que se insinúa una seria e importante navegación de cabotaje. El fomento de este último medio de transporte, y la adopción de tarifas y tramitaciones aduaneras que faciliten en todo lo posible dicho tráfico, es hoy una seria preocupación en nuestro país, donde hemos comenzado a quemar el maíz que esperaba los buques que debían llevarlo a Europa, porque carecemos de medios de transporte suficientes para hacer llegar a los grandes centros de consumo, la leña que, con mano pródiga, la naturaleza colocó en nuestros bosques de Santiago del Estero, de Tucumán, el Chaco y Misiones. Algo análogo sucede con nuestro petróleo de Comodoro Rivadavia. Sufrimos la terrible crisis de la falta de combustible, y sin embargo somos poseedores de riquísimos y vastos bosques e inagotables yacimientos de petróleo.

Hemos hablado hasta ahora de la población y de los transportes. No nos detendremos sobre la falta, casi absoluta, de caminos carreteros, porque, es un problema este, sobre el que, seguramente, vosotros habréis meditado en más de una circunstancia. La falta o escasez de caminos, es un mal esencialmente sudamericano. Pero, no nos quejemos muy amargamente de ello, porque, los caminos que un día tendremos, serán un derivado de nuestras necesidades económicas, y no sucederá, afortunadamente, lo que, con los grandes caminos, más que caminos, rutas del viejo mundo, que los gobiernos militares construyeron para la marcha de sus legiones, lanzadas a la conquista, vale decir, al pillaje y a la destrucción.

Digamos algo, ahora, aunque brevemente, de las industrias, cuestión que no podemos considerar sino como vinculada estrictamente a los problemas de la población y de los transportes, pues que corresponde a la primera, asegurar un consumo más o menos regular de los productos fabriles, y son indispensables los segundos, para el traslado de un punto a otro, de las materias primas, elementos de trabajo, artículos elaborados, etc. En estos últimos cuatro años, la competencia del extranjero ha sufrido un rudo golpe a causa de la guerra que asola el viejo continente, y el surgimiento de industrias nuevas, en los países hispano-americanos, a la sombra de las dificultades creadas al comercio internacional por la conflagración europea, plantea a los mismos un gravísimo problema. Cuando hablamos de industrias nuevas, queremos decir, inversión más o menos cuantiosa de capitales en construcciones, instalaciones materias primas, etcétera. Después de una conflagración tan terrible, la lucha económica se anuncia no menos áspera y encarnizada: nuevos mercados se han abierto, nuevas industrias han surgido, nos hemos visto obligados a fabricar mercaderías que antes nos convenía más traerlas del extranjero, de tal modo que, mientras las nuevas tendencias de la producción interna querrán ser defendidas, golpearán a nuestras puertas los antiguos vendedores, en busca de un lenitivo a tantos desastres y perjuicios, como son los que les habrá ocasionado el ya largo y sangriento conflicto. Problemas todos estos, vastos y complejos, cuya solución impone largas y detenidas meditaciones.

Insensiblemente, nuestra imaginación, vuela ahora a otro problema serio y de trascendencia: nos referimos a la política comercial que conviene a los países del nuevo mundo, no ya para reglar sus relaciones con la Europa, sino para el régimen del propio tráfico interamericano. Mucho se ha debatido sobre proteccionismo y librecombaio; sobre si conviene a estos países una política económica a base de tratados, o si les es suficiente esgrimir el arma terrible de las tarifas aduaneras. Se trata de saber, si la única forma de proteccionismo consiste en la adopción de derechos aduaneros prohibitivos, o si se puede hacer una sana y fecunda protección de las industrias nacionales, mediante una inteligente política demográfica, o bien con el abaratamiento de los transportes, modificando el sistema de impuestos, mejorando la educación técnica y económica de las masas. Y aquí aparecen por lógica asociación de ideas, cuestiones conexas, como la de la enseñanza agrícola e industrial, cuya misión es la de contribuir al adelanto técnico de la producción. Nosotros opinamos, modestamente, que es una ceguera lamentable la que impide ver como, en estos países, todo conspira contra el proteccionismo, al que responsabilizamos de un engendro funesto: la guerra de tarifas, precursora de la otra guerra, la de los hombres. Se ha dicho y se ha repetido hasta el cansancio, que los mercados no se conquistan a cañonazos. Pero esta verdad no la ha comprendido todavía el imperialismo, hijo natural de toda política económica exclusivista y absorbente. Y estamos viendo ahora, los resultados de este imperialismo económico, que ha terminado en una insoportable tiranía militar, en un país como Alemania, donde se enseñaba que el ideal económico de los pueblos cultos, era el bastarse a sí mismos, integralmente. En las jóvenes naciones del nuevo mundo, esta no puede ser jamás una política conveniente. Por otra parte, nunca podría ser tampoco una actitud seria.

A este respecto me es grato decirnos algo sobre un antecedente simpático. Hace pocos meses, la Argentina hubo de echar las bases de una verdadera política librecombaio. Un tratado en el que se establecía el libre cambio absoluto entre mi país y la República del Paraguay llegó a ser firmado por los representantes de las dos naciones. Pero, el Congreso negó su ratificación, influenciado por intereses industriales localistas. Por otra parte, una seria dificultad invalidó esa buena tentativa. Es que la Argentina tiene ce-

lebrados con otros países, tratados de comercio en los que se estipula la cláusula de la nación más favorecida. El trastorno que este tratado habría introducido en el campo de las relaciones económicas de la República con aquellos otros países, fué usado por los enemigos del mismo, como un argumento decisivo y convincente, y el librecambio argentino paraguayo, transformóse así en una hermosa aspiración, que, a no dudarlo, no tardará mucho en vestirse con el ropaje de la realidad.

El comercio es, pura y simplemente, el cambio de un producto por otro, y, en este cambio, nada tienen que hacer los acerzados ni los ejércitos. Norman Angell, el grande y genial pacifista inglés, trae un ejemplo irónico, en su libro "La grande ilusión": "Si el fabricante británico, dice, sabe hacer paños o cuchillería o embarcaciones, a precios y de calidades mejores que sus rivales, el comercio será suyo; de lo contrario, si sus artículos son menos buenos o más caros, o si no llaman por una u otra razón la atención de los consumidores, el comercio pasará a manos de los competidores, sin que puedan impedirlo los "dreadnoughts". Y agrega: "Suiza, sin un solo "dreadnought", expulsará al fabricante británico de los mercados, inclusive de sus propias colonias, como lo está haciendo hoy mismo".

Las naciones del nuevo mundo tienen la hermosa misión de vivir en paz y hacer del continente un rincón donde la vida valga la alegría de ser vivida. Pero, para esto es preciso que ellas se conozcan, se amen, se unan, si no materialmente, por lo menos espiritualmente. Si nuestros padres no se hubieran encontrado alguna vez, allá, en los dorados días de su juventud, el uno frente al otro; si no se hubiesen conocido, si no hubiesen hecho ese comercio de sentimientos y afectos que se llama el amor, hoy, nosotros no estaríamos, seguramente, aquí. Y entre los países acontece lo que entre los humanos. Para unirse y amarse, es preciso conocerse. Y las tarifas diferenciales, los derechos prohibitivos, la política proteccionista, no unen, no ofrecen ocasiones para que los pueblos se conozcan. Y sin conocerse, no pueden amarse, y por consiguiente, engendrar con cariño y pasión, hijos sanos y numerosos, en este caso, las generaciones del futuro, dueñas del porvenir, destinadas a vivir en paz, si saben aprovechar las enseñanzas que derivan de esta tremenda descomposición de un mundo viejo, sobre cuyos escombros, ha-

brán de florecer, por ley fatal, los conceptos y las formas de una nueva humanidad.

Nos hemos ocupado de algunos factores primarios de toda actividad económica, y hemos visto el cúmulo de cuestiones y problemas que es menester resolver para el progreso, el bienestar y la felicidad, vale decir, la mayor riqueza de estos países. ¿Qué decir ahora, de la situación financiera de los mismos, de la economía puesta en acción por el estado? ¿Qué decir de los sistemas monetarios de los países latino-americanos, que algún economista definió como el régimen de la moneda depreciada, del billete inconvertible? ¿Qué decir de los sistemas de impuestos, que pesan, en su casi totalidad, sobre el comercio interior y exterior? ¡Problema magno e interesante el de la reforma tributaria en estos países! Es menester buscar nuevas fuentes de impuestos, nuevas materias imponibles, que reúnan todos los requisitos aconsejados por la ciencia y la experiencia. Grandes críticas han sido hechas a los actuales impuestos, que el gran economista norteamericano, Henry George, calificó de impuestos al progreso, vale decir, al trabajo, a la higiene, a la salud, a la instrucción, etc.

Señores:

Temo haber abusado de vuestra bondad y de vuestra tradicional cortesía. Me he esforzado por ser sintético y para expresar, con el menor número de palabras, la mayor cantidad de ideas. ¡Cuánto quedaría aún por decir, sin embargo! Pero, con lo que acabo de leer, creo, confiando más en vuestra inteligencia que en mi propia capacidad, haberos esbozado, a grandes trazos, el cuadro de la actual economía del continente, y haber expuesto ante vuestra imaginación, la larga serie de graves problemas que están en la mente de todos los hombres cultos que tienen la dicha de vivir en estas tierras, románticamente americanas.

Señores:

Hagamos de los países del continente sudamericano, naciones ricas y prósperas, y no cifremos su fortaleza en el número de sus buques de guerra, ni en el de sus cañones, sino en su mayor aptitud para el bien, como nos lo han dicho, no hace mucho tiempo, grandes y nobles profesores vuestros, cuyas palabras, los estudiantes argentinos, hemos escuchado conmovidos y emocionados, en las aulas de nues-

tra Universidad de Buenos Aires. Pongamos la fuerza de estos países hermanos, en el mayor bienestar de las masas que los pueblan, en la abolición o atenuación de la pobreza y de la estrechez; en el mejor alojamiento y vestido para la multitud, en la capacidad para proveer de antemano a las necesidades de la vejez y de la enfermedad; en la prolongación de la vida y en su alegría; en una educación mejor y más difundida; en una disciplina más levantada para el carácter por medio del trabajo sostenido y del empleo más eficaz del ocio; en una atmósfera social que fomente los afectos de familia, la dignidad, la cortesía y el ornato para la vida, no tan solo entre los pocos favorecidos por la fortuna, sino entre el mayor número. Y esto, señores solo lo dará la inteligente comprensión de los, por hoy, primordiales problemas del continente: *los económicos*.

Italo Luis GRASSI.