

969

Revista de Ciencias Económicas

PUBLICACION DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO
DE GRADUADOS

La Dirección no se responsabiliza de las afirmaciones, los juicios y las doctrinas que aparezcan en esta Revista, en trabajos suscritos por sus redactores o colaboradores.

DIRECTORES

Dr. Wenceslao Urdapilleta
Por la Facultad

Isidoro Martínez
Por el Centro de Estudiantes

José S. Mari
Por el Centro de Estudiantes

SECRETARIO DE REDACCION

Carlos E. Daverio

REDACTORES

Dr. Emilio S. Bottini
Dr. Julio N. Bustamante
Por la Facultad

Rodolfo Rodríguez Etcheto
Por el Centro de Estudiantes

José M. Vaccaro
Por el Centro de Estudiantes

Año XVIII

Octubre, 1930

Serie II, N° 111

DIRECCION Y ADMINISTRACION
CALLE CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

Información Económico-Financiera

ARGENTINA

Los combustibles y la fuerza motriz argentinos La República Argentina es el mayor importador de carbón en Sud América. Sin embargo, y a pesar del gran aumento en el uso de energía, su demanda de carbón para ferrocarriles, industrias y depósitos de carbón no alcanzaba hoy sino al 75 por ciento de la cifra a que llegaba en 1913. Convirtiendo a las medidas del carbón el petróleo (a la equivalencia de 4 barricas por 1 tonelada de carbón) y la fuerza hidráulica en acción (a la equivalencia de 6 toneladas de carbón por 1 caballo de fuerza anual) el total general de carbón, petróleo y fuerza hidráulica utilizado en 1913 fué de 3.974.000 toneladas, del cual suministró el carbón un 96 por ciento, el petróleo un 3 por ciento y la fuerza hidráulica menos de 1 por ciento. En 1920 dicho total alcanzó, según las estadísticas conseguidas, a 3.033.000 toneladas, de las cuales correspondió un 62 por ciento al carbón, un 37 por ciento al petróleo y alrededor de un 1 por ciento a la fuerza hidráulica. Por fin, en 1928 la cantidad total obtenida, reducida siempre a las medidas del carbón, fué 6.732.000 toneladas, o sea un 70 por ciento mayor que la de 1913, además de un 5 por ciento mayor que el anterior año de 1927, y de ella sólo un 45 por ciento estuvo representado por el carbón, mientras el petróleo ocupó algo más del 52 por ciento y la fuerza hidráulica un poco más del 2 por ciento.

Las fuentes y la producción de carbón.

Pocos datos exactos pueden conseguirse respecto a las fuentes carboníferas de la Argentina, que han sido calculadas en 5.000.000 de toneladas métricas. Se informa que hay yacimientos de carbón a lo largo de la falda oriental de la cordillera de los Andes, en una línea que se extiende desde Neuquén hasta Jujuy, y en las zonas de San Julián y Santa Cruz como en la provincia de Mendoza. Se recogieron muestras cuyo análisis demostró que tenían gran proporción de cenizas y que oscilaban entre 5.500 y 7.000 calorías inglesas. Además, se encuentra el lignito en Patagonia y Tierra del Fuego, pero tanto el carbón como el lignito se hallan a gran distancia de los grandes centros de consumo, y puede considerarse que la producción nacional alcanzó su punto culminante bajo las condiciones actuales en 1918, cuando se recogieron 5.000 toneladas.

La producción de carbón de coque proveniente de las fábricas de gas de la Argentina es calculada en la cifra de 100 mil toneladas por año, y es distribuida en pequeñas partidas al comercio minorista.

La importación de carbón.

Los principales puertos importadores de carbón de la Argentina son Buenos Aires, que insume alrededor de un 55 por ciento; Villa Constitución, con un 13 por ciento más o menos; La Plata, que prácticamente forma parte del puerto de Buenos Aires (1), con un 8 por ciento; y Rosario, con alrededor de un 7 por ciento. Además de los puertos fluviales de Villa Constitución y Rosario, también se importa carbón por Santa Fe, 450 millas arriba en el río Paraná, y por los puertos fluviales de Ibicuy, Zárate y Campana.

Las importaciones de 1928, por categorías, fueron de 2.678.000 toneladas de carbón para fuerza motriz, 210.000 de carbón para uso doméstico y 50.000 de carbón para fragua, usado principalmente por fundiciones y herrerías.

En 1928, las importaciones de carbón ascendieron a 3.024.000 toneladas métricas, de cuyo total correspondieron a Gran Bretaña 2.711.000 toneladas; a Alemania, 267.000; y a los Estados Unidos, sólo 32.000 toneladas. En 1927 no es posible especificar cifras por países, pero en dicho año el total general fué de 3.489.000 toneladas. En 1926, con un total de 2.807.000 toneladas, Gran Bretaña suministró la cifra de 1.397.000 toneladas; los Estados 867.000; y Alemania, 370.000. En 1920, los Estados Unidos habían suministrado 1.442.000 de un total de 2.045.000 toneladas.

La demanda de carbón para uso doméstico es relativamente pequeña en la Argentina. Se emplea en gran escala la madera y el carbón de leña y algunos de los principales hoteles usan astillas de Escocia; algunos meses del año una parte de la clase rica compra antracita, pero el consumo total de este combustible es muy reducido.

Los precios del carbón y el petróleo. — El comercio de combustible para la navegación.

Los últimos precios al detalle vigentes en Buenos Aires eran los siguientes: carbón para fuerza motriz, 13.44 dólares por tonelada métrica, y coque, 12.06. El carbón para la navegación se cotizaba en enero último a 11.20 dólares la tonelada y el petróleo con igual destino a unos 2.10 por barrica del petróleo pesado y 2.83 el liviano. El precio c.i.f. del carbón de mina inglés, por grandes cargamentos, era de 8.75 dólares en diciembre último, y del norteamericano, 8.00.

No hay estadísticas oficiales respecto al carbón y al petróleo utilizados como combustible en la navegación, pero sin embargo se calcula que en 1923 las ventas de dicho carbón alcanzaron a 310 mil toneladas métricas; en 1924, a 320 mil; en 1925, a 310.000; en 1926, a 307.935; y en 1927, a 252.823.

(1) Textualmente en el original. — *Nota del traductor.*

Las estadísticas argentinas incluyen cifras de exportación, que probablemente se refieren a combustible para la navegación. En 1913 el total fué de 267.000; en 1920, de 145.000; en 1925, de 345.000; en 1926, de 301.000; en 1927, de 258.000; y en 1928, de 145.000 toneladas métricas. No es posible tener cifras del comercio de petróleo para la navegación.

La producción de petróleo y nafta natural.

Si bien la Argentina ha hecho grandes progresos en las industrias manufactureras, la carencia de fuentes naturales de energía ha sido un gran obstáculo para su desarrollo industrial, porque sus yacimientos de carbón son escasos y de baja calidad, y sus fuentes de fuerza hidráulica muy limitadas, y, como el carbón, se encuentran a bastante distancia de los principales centros de consumo. Por consiguiente, el descubrimiento de yacimientos de petróleo, hecho en 1907, tenía gran importancia, aunque hoy, después de más de veinte años, la producción interna cubra menos de la mitad de la demanda.

La producción de petróleo, que ascendía a 131.000 barricas en 1913, aumentó a 1.651.000 en 1920, a 6.336.000 en 1925 y a 9.070.000 en 1928, en que alrededor del 60 por ciento correspondió a los yacimientos fiscales. Hay cuatro zonas productoras, pero la de Comodoro Rivadavia, situada a unas 1.000 millas al sudoeste de Buenos Aires, que es la más antigua, suministra más o menos el 90 por ciento de la producción total. En los yacimientos de Salta, situados en la región norte del país, se obtuvo petróleo en 1928 y se están desarrollando planes para la instalación de una refinería en ese punto.

El petróleo llevado al consumo.

La producción de combustible de las instalaciones fiscales fué en 1928 de 84.850.415 metros cúbicos, que fueron sin duda usados en gran escala por la industria.

El consumo de petróleo en 1913 debe haber sido pequeño, pues la producción nacional de petróleo crudo alcanzó ese año a 131.000 barricas solamente. El consumo que hicieron los ferrocarriles dicho año ha sido calculado en unas 8.000 barricas. En 1920, las importaciones de petróleo aumentaron hasta aproximadamente 3.600.000 barricas y descendieron a 2.334.000 en 1925, volviendo a subir hasta 7.263.000 en 1928. En los últimos tiempos, la mayor parte del petróleo crudo provenía del Perú y la del petróleo para combustible (*fuel-oil*) de los Estados Unidos.

El petróleo para el consumo ha sido calculado en un 75 por ciento del total obtenido de la suma de la producción interna y del petróleo crudo importado, además del *fuel oil* importado como tal. La principal refinería fiscal expresa que la producción de combustible es de alrededor del 82 por ciento del petróleo crudo llevado a los destiladores; en cuanto al petróleo crudo importado, es de una densidad mayor que el local. Una parte del petróleo refinado que se importa es refinado nuevamente. Teniendo en cuenta eso, el consumo de petróleo y nafta en todo el país ascendió a cerca de 4.819.000

barricas en 1920, y aumentó a 6.949.000 en 1925, a 11.832.000 en 1927 y a 14.180.000 en 1928. Se calcula que en 1928, el 61 por ciento del petróleo utilizado como combustible en la Argentina fué importado como tal o importado crudo y refinado luego.

El 1º de enero de 1928 el precio cotizado por el gobierno para el petróleo fué de unos 15.50 dólares por tonelada métrica, sobre vagón en Buenos Aires y en La Plata, y al final del año de alrededor de 13 dólares, o sea más o menos la equivalencia de 7.50 por tonelada de carbón.

Los ferrocarriles consumen dos tercios del carbón importado.

La extensión de las líneas ferroviarias asciende en la Argentina a unas 24.223 millas, comparadas con 20.804 en 1913. Hacia el final de 1926 los informes referentes a los doce principales ferrocarriles argentinos daban un consumo total por mes de 112.559 toneladas, de las cuales correspondían al Central Argentino 34.000; al del Sud, 19.194; y al del Pacífico, 27.000 toneladas, o sea entre los Central Córdoba, 8.765; el de Entre Ríos, 4.800; y el Central General (2), 4.400. Según informes, los ferrocarriles del Estado consumieron en 1926, 1.416.046 metros cúbicos de leña, 8.413 toneladas de carbón y 50.481 toneladas métricas de petróleo. En el año fiscal cerrado el 30 de junio de 1927, el Buenos Aires Gran Sud había consumido según los informes los siguientes porcentajes de combustibles diferentes: petróleo, 58.4; carbón, 40.6; y leña, 1. El consumo de carbón por los ferrocarriles fué calculado en 1923 en 1.670.000 toneladas, o sea alrededor del 65 por ciento de la cifra correspondiente a las importaciones. En 1913, los ferrocarriles argentinos habían consumido 1.443.000 toneladas de carbón, 1.126 toneladas métricas (alrededor de 7.882 barricas) de petróleo, y 467.000 toneladas de leña. Prácticamente todo el carbón utilizado por los ferrocarriles era del llamado medio volátil o esencial.

La capacidad de las carboneras ferroviarias.

Hace algunos años la capacidad de los depósitos de carbón de varios ferrocarriles era la siguiente: Central Argentino, 160.000 toneladas; Buenos Aires Gran Sud, 238.645; Buenos Aires, 67.410; Buenos Aires al Pacífico, 251.391; y ferrocarril de Entre Ríos, 21.560 toneladas métricas. Todas esas líneas están controladas por capitales británicos y sus compras de carbón son hechas casi siempre por sus administraciones generales, que en la mayoría de los casos están situadas en Londres. Otras líneas que se cree que están controladas por capitales británicos son el Nordeste Argentino y el Central Córdoba. Las líneas controladas por capitales franceses son la Compañía General de Buenos Aires, que llega a Buenos Aires, que tiene muelles en el Riachuelo, Rosario y La Plata y cuya capa-

(2) Es de suponer que se refiere al Ferrocarril Central Buenos Aires. — *Nota del traductor.*

cidad de depósito de carbón es calculada en 24.500; y el ferrocarril de Santa Fe, que llega a Rosario y Santa Fe, con una capacidad de almacenaje de 28.000 toneladas. El ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano también llega a Rosario. El Dock Sud, que tiene a sus costados 25 pies de agua, es controlado por el ferrocarril del Sud, que opera con el carbón británico y tiene también un puerto terminal en Río Santiago, a tres millas de La Plata, y en cuyas proximidades están instalados varios grandes frigoríficos norteamericanos. En 1924 pasaron por él 53.900 toneladas de carbón.

El cambio de carbón por el petróleo en las locomotoras.

Después de 1920, varios ferrocarriles, entre ellos los del Estado, hicieron rápidos progresos en la transformación de sus locomotoras, de la propulsión a vapor por a la de petróleo. Los ferrocarriles Sud, Oeste y Pacífico arrendaron en 1920 varios yacimientos petrolíferos por el término de veinte años, bajo el nombre común de Compañía Ferrocarrilera de Petróleo, siendo de advertir que esas tres empresas son de propiedad británica. La producción de los pozos arrendados por esa organización en 1920, 1926, 1927, 1928 y 1929 alcanzó a los totales de unas 168.000, 1.311.100, 1.390.000, 1.478.400 y 1.699.600 barricas, respectivamente. La cantidad utilizable para el consumo fué, por consiguiente, equivalente a unas 369.600 toneladas de carbón en 1928. El informe anual del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico expresaba en 1926 que el petróleo representaba prácticamente la mitad del consumo total de combustible y que el total de su provisión de petróleo procedía de aquella organización mancomunada.

Durante el año 1923, el ferrocarril del Sud hizo correr 366 locomotoras a vapor a 187 quemadoras de petróleo. El consumo de combustible y sus respectivos costos por tonelada fueron: carbón, 173.528 toneladas a 9.28 pesos oro; petróleo, 115.592 toneladas a 16.61 pesos oro; y leña, 12.474 toneladas a 7.87 pesos oro (el peso oro vale a la par 0,9648 de dólar y en 1923 valía un término medio de 0,7857). Se calculó que el petróleo salía a 1.66 pesos oro por millón de calorías, mientras que el carbón daba un costo de 1.16 pesos oro. En el ferrocarril Oeste se llegó a resultados semejantes, y se dedujo la conclusión de que no resultaba conveniente quemar petróleo cuando el carbón se cotizaba a menos de 10 dólares la tonelada y el petróleo subía a más de 15 dólares la tonelada.

Los valores calóricos comparativos del carbón y la leña.

Las variedades de leña más empleadas para combustible de locomotoras son el quebracho colorado, el quebracho blanco y el algarrobo. Las pruebas hechas por el ferrocarril Central Córdoba dieron una evaporación de 4.64 a 5.11 kilos de agua por kilo de quebracho colorado, en las condiciones habituales de marcha de un convoy, comparados con 3.61 a 3.86 por kilo de algarrobo blanco y 3.12 a 4.02 de algarrobo. Las cuidadosas pruebas hechas por el ferrocarril de Santa Fe en un período de varios años demostraron

que se necesitaban de 2.4 a 2.7 toneladas de quebracho colorado por tonelada-kilómetro para alcanzar el mismo rendimiento que una tonelada de carbón tipo Cardiff. Otras experiencias de laboratorio hechas por el ferrocarril Pacífico dieron las siguientes comparaciones entre los diversos tipos de carbón y leña utilizados en los ferrocarriles argentinos:

<i>Carbón:</i>	<i>Calorías</i>
Abercorn	8,240
Cardiff	8,049
Pocahontas	8,176
Salagasta (Argentina)	5,398
Schwager (Chile)	7,889
 <i>Leña:</i>	
Quebracho colorado	4,406
Quebracho blanco	4,184
Algarrobo	4,152
Mezcla usada en Entre Ríos (algarrobo, fian- dubay, espinillo)	3,683

Pruebas efectuadas en la usina eléctrica del ferrocarril Central Argentino dieron los siguientes equivalentes del valor de combustión de una libra de carbón con un valor calórico de 15.000 calorías inglesas: 0,8 libras de petróleo; 2,5 libras de quebracho colorado; 3,3 libras de quebracho blanco, y 3,3 libras de algarrobo. La partida de combustibles es una de las más importantes de los presupuestos de explotación de los ferrocarriles argentinos a causa de las distancias existentes desde las fuentes de abastecimiento y el consiguiente alto costo de las unidades respectivas.

Las fuerzas hidráulicas son escasas y poco desarrolladas.

Todavía no se ha hecho un estudio completo de las fuentes de energía hidráulica de la Argentina. Los sitios más accesibles son los saltos de Apipé, que tienen unos 415.000 kilowats susceptibles de ser aplicados; las cataratas del Iguazú, con 250.000; y de Salto Grande, con una potencialidad de 200.000, o sea un total de 865.000 kilowats, todos en la región nordeste de la República y a varios centenares de millas de Buenos Aires. La Inspección de Geología de Estados Unidos calcula los recursos potenciales del país en 5.000.000 de caballos de fuerza, de los cuales habían sido aplicados 25.000 al 1º de enero de 1927.

La fuerza motriz utilizada en la industria.

Según el Censo de Industrias Argentinas hecho en 1913, la fuerza motriz era utilizada en la forma siguiente: industrias extractivas, 171.282; *id.*, manufactureras, 92.093; no fabriles, 16.299; y servicios públicos, 399.083; o sea un total de 678.757 caballos de

fuerza. De la fuerza motriz total, un 78 por ciento correspondía a la Capital Federal y a las provincias de Buenos Aires y Santa Fe, donde reside un 60 por ciento de la población de 10.900.000. Cálculos recientes hacen ascender el total de caballos de fuerza a 1.000.000.

El cuadro siguiente muestra la fuerza motriz utilizada en 1913 por diversas industrias y la clase de dicha energía:

CABALLOS DE FUERZA UTILIZADOS EN LA ARGENTINA POR LAS INDUSTRIAS Y FUENTES DE ENERGÍA, EN 1913

RENGLON	Máquinas a vapor	Motores eléctricos	Máquinas a comb. int.	Otras	Totales
Alimenticias ...	106.648	34.865	18.869	4.404	164.786
Del vestido	1.637	3.823	322	2	5.784
Construcción ..	29.729	10.949	3.369	523	44.570
Del mueble	2.437	4.736	1.841	12	9.026
Objetos de arte .	16	364	62	—	442
Metalurgia	6.259	8.165	3.151	360	17.935
Químicas	2.252	2.251	348	64	4.915
Artes gráficas ..	244	2.498	316	—	3.058
Textiles	4.980	3.475	1.633	115	10.203
Otras	363.852	13.664	26.401	14.121	418.038
Totales ..	518.054	84.790	56.312	19.601	678.757

La fuerza motriz utilizada en los bosques en 1913, incluyendo la manufactura del quebracho y del extracto de tanino, fué de 12.874 caballos. Un censo parcial efectuado en 1916 dió para la industria del papel y la pulpa una fuerza motriz de 6.900 toneladas, repartida entre 618 toneladas de carbón, 4.000 toneladas de leña y 23.819 de petróleo. En 1915 los molinos y refinerías de azúcar tenían instalados motores de un total de 48.220 caballos. En 1914, la industria vitivinícola tenía instalados 14.651 caballos y los frigoríficos 24.287. Los molinos harineros tenían en 1913, 27.800 caballos de fuerza y la industria lechera 3.317 caballos en 1914.

Las fuentes de energía de las usinas eléctricas: su ubicación.

La capacidad de los generadores de energía de las usinas centrales eléctricas de la Argentina alcanzaba en 1916, según los informes, a 221.615 kilowats y en 1927 a 619.633.

Alrededor del 88 por ciento de la capacidad total correspondiente a 1916 correspondía a la Capital Federal y las provincias de Buenos Aires y Santa Fe, porcentaje que era algo menor en 1927. En 1916 y 1927 la Capital Federal tenía una capacidad de 120.890 y de 436.499 kilowats, respectivamente; la provincia de Buenos Aires, 40.093 y 47.696, en el mismo orden; y la provincia de Santa Fe, 25.687 y 49.039. En 1927, un total de usinas con una capacidad de 22.975 kilowats utilizaban petróleo; 353.068, carbón; 12.852, leña; 25.130, agua; y 5.608, otras fuentes de energía, incluyendo el gas (sin especificarse si com-

bustible), nafta y kerosene. En 1927, las usinas de la Capital Federal que utilizaban petróleo tenían una capacidad de 101.850 kilowats, y de 334.649 las que utilizaban carbón. La mayor usina a fines de 1928 tenía una capacidad generadora de 84.000 kilowats y a fines de 1929 se esperaba que una nueva superusina construída en la zona portuaria de Buenos Aires, tendría una capacidad de 630.000 kilowats, y se había proyectado otra usina de 300.000 kilowats-ampéres. En la provincia de Buenos Aires, 44.242 correspondían a las usinas que usaban petróleo; 2.213 al carbón; 450 a la leña; 75, a la fuerza hidráulica; 509 al gas; y 25 kilowats a otras fuentes de energía. En la provincia de Santa Fe, correspondían 6.494 kilowats al petróleo; 6.344 al carbón; 34.240 al carbón o petróleo indistintamente; 994 a la leña; 416 al agua; 226 al gas; y 325 a otras fuentes. La fuerza hidráulica se utilizaba principalmente en la provincia de Córdoba, donde ascendía a 10.040 kilowats, seguida por Mendoza con 8.570; Tucumán con 3.000; y Entre Ríos con 1.800.

Factores adversos a la exportación de carbón de EE. Unidos a la Argentina.

Una de las razones por las cuales no pueden obtener los exportadores norteamericanos de carbón un sitio más importante en ese valioso mercado es el predominio del capital británico en las industrias consumidoras de carbón, más especialmente los ferrocarriles, que son alrededor de un 70 por ciento de propiedad británica; un 20 por ciento de los Estados provinciales o el Federal, situados éstos en su mayoría en la región norte del país; y un 10 por ciento franceses. Sin embargo, los capitales norteamericanos en la Argentina van en aumento. Las inversiones británicas alcanzan, según datos no oficiales, a 1.861 millones de dólares en 1913, que ascienden a 2.140 en 1928, y durante el mismo período las inversiones norteamericanas aumentan de 40 millones a 611.

Además de la gran proporción de capitales británicos invertidos en industrias consumidoras de carbón, y del hecho de que aquéllos se han asegurado la propiedad o el contralor de los lugares adecuados para depósitos, adquiridos hace mucho tiempo, cuando su valor era mucho menor que el actual, los fletes marítimos del carbón van por lo común en contra de los exportadores norteamericanos. El flete ascendía en 1914 a 3.40 dólares de Gran Bretaña, y en 1928 era de alrededor de 3.50 dólares de Estados Unidos y 2.87 de Gran Bretaña. En 1929 y lo que va del presente año no ha sido tan grande la diferencia entre los fletes respectivos.

La influencia de la carga de retorno.

Contrariamente a lo que sucede con el Brasil, las exportaciones argentinas a los Estados son pequeñas en comparación con las importaciones, y por el contrario las exportaciones a Europa son mayores que las importaciones. Por consiguiente, hay mayor demanda de fletes para Europa que de Europa — especialmente en el caso de los buques "golondrinas", que son los que más se dedican

al transporte de carbón y de trigo — y los buques que llegan de Europa pueden, por lo tanto, traer carbón a fletes bajos.

Como queda demostrado, la situación general de las cargas de retorno para los buques que conducen carbón a la Argentina es desfavorable a las exportaciones de carbón norteamericano. Los Estados Unidos importan principalmente de la Argentina madera, cueros, quebracho y huesos, que pueden ser transportados en esos buques "golondrinas", pero su tonelaje total es muy reducido, relativamente. A este respecto, se ha afirmado que los buques que hacen viaje redondo entre puertos argentinos y norteamericanos precisan cubrir alrededor de 16 dólares por tonelada de carga, de cuya suma corresponden 12 a carga de Estados Unidos y 4 a carga para Estados Unidos. Por otra parte, los buques que hacen el trayecto entre puertos británicos y argentinos sólo necesitan unos 10 dólares por tonelada de carga transportada, de cuya suma corresponden 3.75 a la carga de puertos británicos y 6.75 a la carga para puertos británicos. Suponiendo que esas cifras sean más o menos exactas, resulta evidente la desventaja a que tiene que hacer frente en la Argentina el exportador norteamericano de carbón. Y a ese factor desfavorable hay que agregar el del contralor de las industrias consumidoras de carbón por intereses británicos, y tener en cuenta que los directorios de algunas de aquéllas están vinculados a los directores de las compañías británicas productoras y exportadoras de carbón.

La organización de una entidad de exportadores, de acuerdo a la ley Webb-Pomerene, y el establecimiento de un depósito local de carbón y una estación carbonera son quizás los mejores medios para lograr que los exportadores norteamericanos de carbón a los mercados argentinos, uruguayos y brasileños se encuentren en un pie más favorable. Vale la pena estudiar las ventajas que podrían resultar de tal sistema. Una de las mayores dificultades que deben resolverse es la incertidumbre de las cargas de retorno, debiendo además tenerse en cuenta que si se desea tener éxito es preciso lograr la cooperación y la ayuda de los intereses navieros norteamericanos para tal organización.

A pesar de la situación general reinante en la Argentina a este respecto, se cree que si el carbón norteamericano fuese almacenado en depósitos locales y pudiese ser ofrecido firmemente a precios más baratos que los demás, se obtendría una proporción mucho mayor de ventas.

(De *Commerce Reports*, abril 14 de 1930).

La crisis de la industria
yerbatera (1)

Damos a continuación el texto del informe que ha sido otorgado a la publicidad y presentado por los técnicos nombrados por el Poder Ejecutivo en el asunto de la yerba mate, y al que hacemos referencia en el artículo respectivo:

(1) De *Interés Nacional*. Año III. N° 26. Buenos Aires.

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA YERBATERA NACIONAL

"Se calcula que el valor aproximado de las plantaciones de yerba mate en el territorio de Misiones y la provincia le Corrientes alcanza a 125.000.000 de pesos moneda nacional.

"Virtualmente la vida de los 100.000 habitantes que comprende el territorio de Misiones depende de las diversas manifestaciones de esta industria. A ello debemos aún agregar una parte de la población de Corrientes, que también se dedica a este cultivo, sin contar el considerable movimiento comercial que origina la industria de la molienda de este producto establecida en las grandes ciudades del país."

CRISIS

"Correspondía establecer como primera providencia si existía la crisis que señalaba en su presentación al Gobierno la Asociación Argentina de Plantadores de Yerba Mate, y el grado de intensidad de la misma.

"Se ha comprobado que, efectivamente, el producto (yerba mate canchada), que se considera la materia prima, ha sufrido una considerable depresión en las cotizaciones, alcanzando en los últimos años límites inferiores al propio costo de producción.

"Una verdadera pauta de aseverar lo manifestado es que los precios normales para yerba canchada, de la última cosecha, han oscilado alrededor de \$ 0.25 el kilogramo sobre vagón, como máximo de \$ 0.32 y mínimo de \$ 0.17, habiendo, por otra parte, establecido esta comisión un precio de costo medio para el producto, puesto en las mismas condiciones, de \$ 0.20 el kilogramo.

"Se deduce de estos valores que con los precios normales que rigen actualmente los productores experimentan una pérdida de cuatro centavos por kilogramo.

"Esta circunstancia hace que para los nuevos plantadores la situación sea verdaderamente pavorosa. En cuanto a los productores, cuyas plantaciones datan de varios años de producción, la situación es igualmente angustiosa, si es que no han sido precavidos, estableciendo capitales de reserva que pudieran equilibrar épocas malas con períodos de bonanzas."

CAUSAS PRINCIPALES DE LA CRISIS

"La crisis es esencialmente de precios, sin que por ello se excluyan otras causales.

"Ella es determinada, principalmente, por:

- a) Bajo precio de la yerba importada tipo Paraná (procedencia brasileña), originado por su bajo costo de producción y de transporte y también por la depreciación de la moneda brasileña;
- b) *Dumping*, evidenciado por las fuertes partidas introducidas al país a muy bajo precio, que inundaron la plaza, y
- c) Excesiva oferta de la yerba tipo paraguayo, al cual se asimila el producto nacional.

"Una gran parte de los consumidores argentinos reclama la yerba tipo Paraná, que el antiguo predominio de los proveedores y la rutina e interés de los mayoristas locales han impuesto a los mercados del país, no obstante preferir aquéllos el tipo de yerba nacional.

"El resto de los consumidores utiliza yerba tipo paraguayo, y para proveerlos concurren a la apreciable importación de la yerba de *Matto Grosso* y del Paraguay, agregada a la abundante producción nacional de los últimos años, que han excedido en forma pronunciada a la demanda."

CAUSAS COMPLEMENTARIAS

"Es un factor complementario, que contribuye a agravar la mala situación que atraviesa la región yerbatera, el descuido notable de nuestras fronteras, donde la escasa y mal equipada policía marítima no puede evitar el contrabando."

MEDIDAS DE EMERGENCIA PROPUESTAS

"La situación afligente en que se encuentra la inmensa mayoría de los plantadores de yerba exige la adopción de medidas urgentes que la conjuren rápidamente.

"La importación de la yerba mate del extranjero debe limitarse desde el 1º de abril de 1930 hasta el 31 de marzo de 1931 en la cantidad de 60.000.000 de kilogramos, debiendo introducirse en la proporción de 10.000.000 de kilogramos cada dos meses como máximo."

ENVASES PARA LA YERBA IMPORTADA

"Por razones de salud pública, conviene que la yerba mate que se introduzca al país, ya que se trata de un producto de consumo de primera necesidad, venga envasada en barricas de madera forradas en su interior con tela o papel apergaminado, suprimiendo los envases de arpillera.

"El peso total de cada barrica no debe pasar de 70 kilogramos para la yerba molida lista para consumo y de 60 kilogramos para las yerbas canchadas.

"Por razones de salud pública y tratándose de un artículo alimenticio de primera necesidad, esta comisión estima oportuno aconsejar se modifiquen ciertas condiciones de análisis, que a continuación se detallan:

"1º La yerba mate canchada o molida debe estar constituida única y exclusivamente por la especie botánica llama *ilex paraguayensis*, St. Hill; 2º Se tolerará hasta el 1 por ciento de materias extrañas; 3º Se establece una tolerancia de 3 por ciento de polvo, tanto para la yerba canchada como para la yerba molida, cuyo polvo debe pasar por un tamiz N° 32 (32 mallas por pulgada) (0,78 mm. por malla); 4º Tolerancia hasta 2 por ciento de palo molido, triturado o pulverizado; 5º Los palos contenidos en la yerba no deben tener un diámetro mayor de 3 mm.; 6º La yerba debe poseer

un tenor mínimo de cafeína de 1.25 por ciento; 7º Tolerancia hasta 1 1/2 por ciento de material mineral insoluble en ácido clorhídrico diluído; 8º La extracción de muestras debe ser hecha por empleados capacitados de la Oficina Química Nacional; 9º La Aduana nacional no permitirá que ninguna partida de yerba mate se introduzca al país sin previo certificado de la Oficina Química Nacional, que compruebe la bondad del producto de acuerdo con la reglamentación de análisis establecida; 10. La Oficina Química Nacional reglamentará la forma en que debe efectuarse el prelevamiento de las muestras; 11. Hacer muestras por cada 2500 kilogramos o fracción de la yerba mate que se importa, cada una de cuyas muestras será sometida a los análisis, dejando establecidas las siguientes tarifas: a) para yerbas canchadas (por análisis), \$ 40; b) para yerbas molidas listas para consumo (por análisis), \$ 50; 12. A los efectos de la estricta fiscalización en lo que se refiere a la extracción de muestras para evitar también el contrabando, se reducirá el número de puertos habilitados para la importación de yerba mate a los de Buenos Aires y Rosario."

REPRESIÓN DEL CONTRABANDO

"Para evitar la consumación continuada de estos delitos, convendría que el P. E. dictara un decreto declarando puertos habilitados y únicos en el país para la introducción de yerba mate extranjera a los de Buenos Aires y Rosario.

"Es necesario reforzar el personal y proveer de lanchas veloces a las subprefecturas del Alto Paraná y Uruguay, encargados de la vigilancia de las fronteras.

"Reforzar el resguardo aduanero de Barracón (Misiones) y recomendar a los empleados el estricto cumplimiento de sus funciones."

ENCOMIENDAS DE GRANJA

"El Ministerio de Agricultura de la Nación debe incluir entre los productos considerados como de granja, la yerba mate molida.

"El Ministerio de Agricultura de la Nación, para los fines de prenda agraria, deberá construir tres depósitos-galpones de una capacidad de cinco millones de kilogramos de yerba mate cada uno radicados en Posadas, Garupa y Apóstoles.

"El Banco de la Nación Argentina debe establecer una bonificación en los créditos para las cooperativas.

"El Banco de la Nación Argentina debe ampliar el término del reintegro del préstamo a 180 días para los casos de préstamos a los yerbateros suprimiendo las fechas 31 de octubre y 31 de marzo para su reintegro."

TÍTULOS Y MESURAS SOBRE TIERRAS FISCALES EN MISIONES

Para satisfacer el pedido formulado por la Asociación de Plantadores de Yerba Mate en lo que se refiere a tierras fiscales, corresponderá poseer:

- a) La movilización de los técnicos agrimensores de la Dirección General de Tierras, aprovechando la buena estación para continuar con las mensuras iniciadas en años anteriores;
- b) La fijación de precios razonables de la tierra loteada y otorgada en posesión por personal capacitado, a fin de aprobar las numerosas posesiones provisionales otorgadas;
- c) La firma de los títulos de propiedad y de los expedientes en trámite de los pobladores de Misiones, que ya han cumplido con las obligaciones impuestas por la ley, que se calculan de 800 a 1.000;
- d) En las condiciones especiales para las concesiones de lotes yerbateros de Misiones establecidas en los apartados 824 al 832 del reglamento de la Dirección General de Tierras, debe exigirse una extensión o explotación agrícola que represente un mínimo de 50 por ciento de la superficie de tierra útil, de la cual la quinta parte debe ser plantada con árboles de aprovechamiento inmediato, como ser: yerba mate, citrus, otros frutales, vides, etc."

SOLUCIÓN DEFINITIVA

"En cuanto a las medidas que necesariamente se deberán arbitrar, a fin de brindar al problema que plantea a la crisis yerbatera la solución permanente y definitiva, entiende esta comisión que solamente estará en condiciones de aconsejar después de un estudio orgánico y completo sobre la base de los resultados que arroje el censo de los yerbales que ordena levantar la resolución ministerial de fecha 21 de enero del corriente año, en la cual podría agregarse la investigación sobre "stock", a los efectos de poder dar cumplimiento a toda la parte dispositiva de la referida resolución."

* *

ESTADOS UNIDOS

<p>Los norteamericanos están invadiendo al mundo con sus préstamos en dinero (1)</p>	<p>La suma total de los bonos extranjeros, suscritos en los Estados Unidos desde enero a junio de 1929, fué de \$ 1.053.164.000, suma ésta que ofrece una gran diferencia con los bonos suscritos durante el primer semestre de 1928, que consistieron en la suma de \$ 794.277.000.</p>
--	--

En el segundo trimestre del año 1929 se batió otro "record" en cuanto a financiamientos al extranjero se refiere, con la suscripción de valores por \$ 643.774.000, suma que excede en \$ 89.316.000 a la cantidad total suscrita en el trimestre comprendido de octubre a diciembre de 1915, que fué de \$ 554.458.000, incluyendo en ella el empréstito de \$ 500.000.000 anglofrancés.

(1) De *La Gaceta Económica*. Año XI, N° 198. Buenos Aires.

La ganancia en el valor par de valores extranjeros ofrecidos públicamente de abril a junio del año 1929, puede advertirse comparando el de dicho trimestre, que fué de dólares 643.774.000, con el segundo trimestre de 1928, que subió a \$ 417.000.000.

Durante el mes de junio de 1929, solamente, se suscribieron por los financistas norteamericanos más de \$ 268.000.000, pasando esta cifra a la suscrita en 1928.

Del total de emisiones extranjeras colocadas durante el segundo trimestre de 1929, la mayor porción corresponde a las corporaciones, con cerca de \$ 370.000.000. Las emisiones del gobierno yanqui subieron a cerca de \$ 274.000.000.

Europa fué la mayor prestataria con un total de \$ 282.300.000, ocupando el segundo lugar Canadá, con \$ 156.000.000, y siguiéndole el Extremo Oriente con \$ 120.000.000. La América latina y los territorios y posesiones norteamericanas recibieron \$ 79.700.000 y pesos 6.350.000, respectivamente.

Además de batir todos los "records" anteriores, como se ha dicho, el segundo trimestre del año 1929 estableció un "record" para las ofertas alemanas, que fueron mayores que en ningún otro período desde 1924, subiendo a más de pesos 152.300.000 contra \$ 110.500.000, en el cuarto trimestre de 1925.

Por primera vez en la historia, pues, los empréstitos extranjeros financiados en los Estados Unidos, durante el primer semestre de 1929, excedieron de los mil millones de dólares.