Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"

Intercambio comercial argentino chileno

Signanini, Alberto A.

1947

Cita APA: Signanini, A. (1947). Intercambio comercial argentino chileno. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

Tesis Doctoral 001501/0412

Universidad de Buenos Aires
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

Censo BIENES del ESTADO 1965
Inventario N°. 77347

ORIGINAL

INTERCAMBIO COMERCIAL ARGENTINOCHILENO

por

ALBERTO A. R. SIGNANINI

Tesis para optar al grado de
Doctor en Ciencias Económicas

Al elevar el presente trabajo con un cariñoso recuerdo hacia esta casa, cumplo con el íntimo deber de expresar profundo reconocimiento a mis maestros y sincero afecto a mis compañeros que, con sus enseñanzas, consejos y estímulo, han hecho posible el cumplimiento de esta etapa de mi vida.

A. Signanini

Nº de Registro 2893

Buenos Aires
1947

77347

A MIS PADRES

P R O E M I O

PROEMIO

La economía mundial y particularmente el intercambio y los mercados internacionales, han sufrido la acción perturbadora de la reciente guerra, encontrándose aun influenciados por sus posteriores repercusiones. Los problemas por tal causa planteados exigen ser encarados, con amplia visión y proyecciones hacia el futuro, mediante soluciones que exceden los límites de cada país, encuadradas en el posible curso de la política que, en la postguerra, gobierne las relaciones económicas internacionales. Es por ello evidente que la sola acción de medidas unilaterales que pueda adoptar nuestro país no será suficiente para arribar a soluciones de largo alcance en un mundo que, pese a todas las medidas artificiales de aislamiento, es cada vez más interdependiente.

El conflicto bélico ha afectado en mayor o menor grado a todos los países, ya que aun los ajenos al mismo no han podido ni pueden substraerse a sus consecuencias inmediatas y del período postbélico.

Nuestro país, al par que sufrió las consecuencias del dislocamiento de las corrientes comerciales, aumentó su intercambio con el exterior y ha orientado sus envíos a nuevos mercados, abasteciéndolos no sólo con los tradicionales rubros de su riqueza agropecuaria sino también con los suministrados por su industria, desarrollada en forma creciente durante el curso del conflicto. Pero los nuevos mercados fueron brindados, muchos quizás en forma temporaria, por un mundo hambriento, necesitado y ansioso de abastecerse, sin haber tenido que salvar las dificultades de la competencia con otros países proveedores.

Por ello, ante la posibilidad de que estos países, dentro de plazos que no podemos prever, vuelquen en el mercado su acrecentada producción, se presenta el interrogante de cuáles serán las conquistas que podremos mantener. Nos hemos encontrado en la privilegiada situación de ser el único país que dispone de grandes saldos exportables; desaparecidas las actuales urgentes necesidades mundiales, reconstituídas las economías perturbadas por la guerra y sus posteriores consecuencias, y normalizado el comercio entre los pueblos, deberemos estar preparados para enfrentar la competencia en los mercados conquistados, consolidando con oportunas medidas aquéllos que ofrezcan para ello interesantes posibilidades. En tal sentido, será necesario desarrollar una política acorde con esos países, tendiente a incrementar el intercambio recíproco para beneficio común y contribuir, por otra parte, al estrechamiento de los vínculos de amistad existentes; como asimismo encauzar nuestro comercio exterior para aprovechar todas las posibilidades que el mismo ofrezca

y extraer de su acción los mayores beneficios para nuestra economía.

No debemos olvidar que el comercio internacional ha debido luchar, desde hace aproximadamente un cuarto de siglo, con medidas restrictivas tendientes a resolver en forma inmediata situaciones de emergencia de las economías nacionales, sin tener presente las proyecciones que tales arbitrios podrían tener en un futuro más lejano. Puede afirmarse que concluída la anterior contienda de 1914-18, a la lucha de las armas sucedió la guerra económica.

Generalizada esa situación, su gravedad puede sintetizarse señalando que las medidas adoptadas en muchos casos con carácter transitorio, adquirieron habitualidad y entraron a formar parte de las normas corrientes de la política comercial. Fueron afectando paulatinamente a todos los productos y adoptadas en todos los países habiendo culminado, una vez agotados los recursos defensivos de las tarifas y regímenes de permisos aduaneros, con medidas de carácter monetario y restricciones en los cambios internacionales.

Las enseñanzas que dejó tal experiencia indican la conveniencia de evitar en lo posible su repetición, elaborando y practicando a ese fin una política que facilite el intercambio, sin trabas innecesarias; debe tenderse a la recuperación de la economía mundial, sin pretender fundar la prosperidad de un país en la pobreza de los demás, llegando para ello a entendimientos de vastos alcances entre

los diversos Estados.

Son innegables los beneficios que al mundo reporta el comercio internacional. Las diversas economías nacionales siguen necesitándose mutuamente; a pesar de que con su desarrollo muchas necesidades se satisfacen hoy mediante los recursos disponibles dentro de las propias fronteras, otras necesidades surgen y el mismo desarrollo de las economías y su creciente industrialización demandan a su vez nuevos productos de carácter foráneo. Asimismo contribuye al mejoramiento del nivel de vida, meta que deben perseguir todos los pueblos y en especial los latinoamericanos que marchan rezagados en este particular; en tal forma aumentará la población consumidora y se acrecentará la importancia de muchos mercados para el comercio internacional.

El desarrollo industrial experimentado por los países latinoamericanos y en particular por la Argentina, no es incompatible con el ejercicio de un activo comercio exterior. Las naciones del mundo que han alcanzado el más alto grado de industrialización, son las que tienen un mayor nivel de vida y un mayor comercio internacional. (1) Al respecto expresaba el Banco Central de la República Ar-

---

(1) El período de industrialización de la América Latina, que previsiblemente se operará en la postguerra, proporcionará a los EE.UU.de N.América y otros países,un amplio mercado para la colocación de bienes de capital, maquinarias de toda clase, instalaciones, herramientas, materiales eléctricos, tractores y útiles para la agricultura, medios de transporte: material ferroviario, automotores, embarcaciones, aviones, etc., utilaje para puertos, material científico y de precisión, etc.

gentina en su Memoria de 1942: "No hay porque seguir impor-
"tando lo mismo que antes, si ahora se produce razonablemen-
"te aquí. Pero sí tendremos que importar ingentes cantidades
"de otros artículos, no sólo porque los necesitamos, sino
"también por ser indispensable seguir importando para seguir
"exportando. Por lo tanto, el problema no consiste en redu-
"cir las importaciones, sino en cambiar su composición, o en
"otros términos, en reestructurar las importaciones en forma
"tal, que sin menoscabo de su industria el país pueda impor-
"tar lo mucho que no produce y necesita y con tanta amplitud
"como lo permitan sus exportaciones." (1)

Por el camino de la coordinación de la producción e industrias de cada país con relación a los demás se llegará al establecimiento de las ideales normas del intercambio y la convivencia económica; coordinación que deberá alcanzarse por obra de la iniciativa de los propios productores e industriales, al par que por la acción que en este sentido desarrolle el Estado.

Esta política de fomento, orientación y desarrollo del intercambio, interesa especialmente referirla a las relaciones económicas entre los pueblos de nuestro Continente, en particular los latinoamericanos, sin que ello signifique en modo alguno olvidar el origen de nuestra población y cultura, de raigambre europeas, ni un gesto de alejamiento ha-

---

(1) Banco Central de la República Argentina- Memoria Anual- Ejercicio Año 1942.

cia los países con los cuales hemos mantenido tradicionales relaciones de comercio.

El peligro de la guerra mundial y el mejor desarrollo y acción de la política internacional, robustecieron en los últimos años la solidaridad panamericana; pero este ideal no debe agitarse sólo ante el peligro de amenazas exteriores o ante conveniencias circunstanciales, debiendo tener carácter permanente y transformarse en la directiva que oriente el encauzamiento de las cuestiones políticas y económicas americanas. El panamericanismo político, forma de expresión de la confraternidad americana que ha prevalecido hasta hace muy poco tiempo, debe ser superado por el panamericanismo económico, para que esta loable expresión de la política internacional rinda sus máximos resultados.

La vasta continuidad geográfica y el destino histórico común, como asimismo en gran parte la identidad de origen, raza, religión, lengua y organización política, están reñidos con el aislamiento económico de estos países, imperante hasta fecha reciente. La unidad espiritual debe complementarse con la cooperación económica. Los países americanos han sido dotados por la naturaleza de las más variadas y vastas riquezas, las que, a pesar de la carencia de datos que permitan enunciar un cuadro económico completo de su producción, son complementarias en los más diversos órdenes y permanecen en muchos casos inexplotadas.

Por ello es evidente la conveniencia de que el sistema interamericano de cooperación desarrollado durante la guerra, sea reorganizado y adquiera una nueva estructura con vistas a las permanentes necesidades de paz. Deben aprovecharse

y fomentarse las posibilidades y beneficios de la variedad de suelos y climas, recursos naturales y producciones existentes, practicando una política comercial de cooperación y tratando de atenuar los inconvenientes de la similitud de aquellas producciones que atenten contra el recíproco intercambio. El ideal de la coordinación de la producción y el intercambio, permitirá encarar con espíritu constructivo los problemas de la civilización, el desarrollo de las economías y la elevación del nivel de vida de los países americanos, tendiendo a que cada uno produzca aquello para lo que presenta mejores aptitudes y reciba en condiciones favorables lo que necesita.

Las naciones latinoamericanas comprendieron sin duda, hace ya muchos años, la necesidad de mantener y fortalecer los vínculos derivados de su común origen, por un activo intercambio cultural y comercial, inquietud reflejada por la construcción de las vías férreas internacionales existentes. Pero la intensa y preponderante vinculación comercial con los países europeos y con los Estados Unidos de Norte América y el posterior olvido de las ventajas que aquella política reporta, hizo declinar sus relaciones comerciales hasta cifras de escasa importancia, faltando así uno de los factores que suministran las bases económicas para la explotación de los medios internacionales de comunicación y que hubiera permitido su desarrollo creciente.

Si triunfa el movimiento en favor del estrechamiento de las vinculaciones económicas y la remoción de las barreras aduaneras, de acuerdo a lo que aconsejan los más legítimos intereses, se habrá avanzado rápidamente hacia un amplio

entendimiento panamericano, despejando en gran parte el camino de las dificultades todavía existentes en lo referente a la unidad efectiva de nuestro Continente.

La conveniencia de llevar a la práctica las citadas ideas de cooperación americana, ha sido reconocida y expresada repetidamente en los últimos tiempos. (1) Se aprecia un creciente empeño en ese sentido; todos los medios de expresión y difusión del pensamiento y la palabra escrita

---

(1) "..... "Todo esto ha traído un vasto desarrollo económico a "las naciones de América, durante los años de la guerra. "En vista de la acelerada tendencia de este desarrollo, "de la gran demanda futura de manufacturas y de la acu- "mulación de reservas monetarias que significan poder "adquisitivo, existe la opinión de que el comercio inte- "ramericano se conservará a un nivel relativamente alto "en los años que sigan inmediatamente a la terminación "de las hostilidades. Se espera, por supuesto, que haya "necesidad de hacer muchos reajustes, al pasar la deman- "da de materiales de guerra; pero también se cree que "los países hispanoamericanos estarán en condiciones, "cuando termine el conflicto, de producir muchos mate- "riales de los cuales tiene que abastecerse en el ex- "tranjero el gran mercado de los Estados Unidos. El cul- "tivo de frutos tropicales, sobre todo, ha recibido un "gran impulso durante la presente guerra y en algunas "de las naciones americanas se han iniciado los traba- "jos de industrialización. Al mismo tiempo, la industria "de los Estados Unidos se ha ensanchado inmensamente. La "adaptación de las fábricas que se han construído para "producir materiales de guerra, a la fabricación de ar- "tículos de consumo general, contribuirá a mantener la "demanda de materias primas de la América Hispana, que "no se producen en los Estados Unidos. Después de la "guerra, la cuestión de barcos mercantes dejará de ser "un impedimento para el comercio interamericano. ..... "..... "..... Entre tanto, la demanda de automóviles, uten- "silios domésticos y una multitud de artículos que sa- "len de las fábricas hoy consagradas a construir per- "trechos, será la mayor que se haya visto en los Esta- "dos Unidos desde el advenimiento de la producción en "gran escala. Y porque el comercio interamericano des- "cansa hoy en bases sólidas, se cree generalmente que "después de la guerra, las repúblicas americanas desem- "peñarán una parte importante en el desarrollo del co-

///

u oral han servido para reflejar esa inquietud, que junto con la acción de los hombres de negocios y de los organismos que los agrupan, han preparado el clima propicio y sentado las bases necesarias para que los poderes públicos puedan abocarse con provecho y perspectivas de éxito al estudio y solución acertada de estos problemas.

"mercio mundial."
"La guerra y el comercio entre las Américas" de "En Guardia", Año 3, Nº 7, página 7.

"A través del presente estudio, hemos procurado esta-
"blecer lo que significa la potencialidad económica de
"los países sudamericanos. Ella deja en evidencia las
"posibilidades de un inmenso porvenir, si se coordinan
"los elementos de producción, dentro de una organiza-
"ción sin las barreras que hoy separan las economías
"de nuestras repúblicas.

"Nada se opone a esta evolución económica de la Amé-
"rica del Sur, a cuya realización concurren todos los
"requisitos que le son necesarios. Ninguna combinación
"de países sería más acertada y fácil. Ni en Europa, ni
"en Asia, ni en Africa, encontramos territorios que se
"complementen tan magníficamente, ni menores escollos
"de orden psicológico internacional.

".....

"..... Y así se irá operando la división natural
"del trabajo en los diferentes territorios sudamerica-
"nos, que llegarán a producir, como pueden hacerlo, to-
"do cuanto necesitan, no sólo sus escasos habitantes
"de hoy día, sino la inmensa población que habrán de
"albergar en el futuro."

Jorge Rios Igualt - "Hacia una coordinación de la Economía Sudamericana" - Valparaíso, 1941.

Cuenta Sud América con cuantiosos recursos naturales. Poseemos gran superficie, extensa área cultivable, gran riqueza en el subsuelo, variedad climática incomparable, gran número de corrientes de agua susceptibles de ser transformadas en generadoras de energía eléctrica y abundancia de peces en los ríos, lagos y mares. Pero actúan en contra la poca densidad de la población y los elementos que la integran (84 millones de habitantes, de los cuales 54 millones son mestizos); asimismo la poca abundancia de capitales. Sin embargo, cuando formemos un gran conglomerado económico, lleno de posibilida-

///

Al respecto expresa Esteban Ivovich: "El mutuo y "mejor conocimiento de los problemas internos que nuestros "países afrontan, a no dudar ayuda a que se fortifique la "conciencia de esa verdad de que las Repúblicas del Nuevo "Mundo no conseguirán resolver sus problemas esenciales, sin "convenir antes cierta pauta de cooperación y coordinación "verdaderas entre sí."

"Y observamos ahora que obedeciendo al imperativo de "la afinidad espiritual que revelan los habitantes de América, "sus Estados van despertando a la inquietud creadora de com- "binar sus economías, para relacionarlas con inteligencia "e introducir prácticas colaboracionistas que basadas en la "racionalización del trabajo, o sea en una organización in- "ternacional lógica del esfuerzo productor, extiendan un me- "jor nivel de vida em este hemisferio."

---

des de expansión, no sucederá lo mismo, y seremos un centro de atracción de capitales.
Extractado de "Hacia una coordinación de la economía sudamericana", de Jorge Rios Igualt, Valparaíso, 1941.

"El alcance que previeron para los primeros Tratados "de carácter comercial, los gobernantes de los países "sudamericanos, fué el de formar una unidad económica "americana.

"Chile, al conceder la cláusula de la nación más fa- "vorecida por el Tratado de 1834, a los Estados Unidos de "Norte América, planteó su llamada "Doctrina Bello", que hi- "zo constar en dicho pacto con la siguiente declaración: "Bien entendido que las relaciones y convenciones que ac- ""tualmente existen o que puedan celebrarse en lo futuro ""entre la República de Chile y la República de Bolivia, ""la Federación de Centro América, los Estados Unidos de ""México, la República del Perú o las Provincias Unidas ""del Río de la Plata, formarían excepciones a este artícu- ""lo."" - Sócrates Aguirre B. - "Las relaciones comercia- les entre Chile y la Argentina a través de los tratados" Conferencia pronunciada por el Sr.Consul Gral.de Chile, en el Museo Social Argentino, el 18/IX/1937. Rev.de Cien- cias Económicas, IX.1937, Año XXV, Serie II, Nº 194.

"..... la paz será sobre todo una resultante de la "cooperación para producir, cooperación fundada en que se "divida con lógica el trabajo y en que se distribuyan con "equidad los beneficios derivados del trabajo."

"A la mayor parte de los pueblos de América no "le es dable, por el exclusivo concurso de sus factores "internos de materias primas, de capitalización y de demo- "grafía, alzar su nivel por la obra nacional sola. Sus pro- "ducciones primarias diferenciadas por la naturaleza, su "población poco densa y la escasez de medios financieros "para adquirir equipos mecánicos, quitan reproductividad al "esfuerzo cuando se aplica a actividades ajenas al movimien- "to natural de la economía interna. El hombre entonces, ni "aun con un fuerte recargo en la duración de la faena, pue- "de con sus horas de labor producir el volumen de mercade- "rías exigido por el standard a que aspira."

"De ahí que el adelanto del Nuevo Mundo y la reden- "ción de sus multitudes se halle en directa correspondencia "con la escala de cooperación económica que se logre entre "sus Estados. De ahí que en la ecuación de América, la pa- "labra progreso equivalga a la palabra coordinación." (1)

Por su parte, el Dr. Augusto Millán Iriarte formuló los siguientes conceptos: "En realidad, todas las disqui- "siciones y literaturas sobre la urgente necesidad de orga- "nizar definitivamente el intercambio comercial entre nues- "tros países de América, están de más."

---

(1) Esteban Ivovich - "La producción de Chile y los nuevos órganos de política económica del Estado", Cursos y Conferencias, julio de 1944.

"Puede afirmarse que no hay en estos momentos "ningún gobernante u hombre de negocios de América que "no esté completamente convencido de que estamos vivien- "do un instante único y decisivo para el futuro económico "del Continente."

"Hablo especialmente de las naciones ibero-ame- "ricanas, cuya situación difiere un tanto de la hermana "mayor de Norte América." (1)

El mayor desarrollo económico de los pueblos latinoamericanos se ha visto trabado por la escasa densidad de su población y por el régimen aduanero existente, factor de entorpecimiento del intercambio entre países que no presentan un mercado suficiente, ni un territorio que proporcione las materias primas indispensables para el desarrollo industrial. La cooperación económica permitirá la extensión del mercado, una racional distribución internacional del trabajo y más fácil acceso a las materias primas. Será un factor de bienestar y tranquilidad, influirá notablemente sobre la riqueza de los países y acelerará el ritmo de su progreso. Significará una etapa superior de su evolución, que sobrepasará los límites de las economías nacionales, hallándose en el dominio de las cosas factibles, aunque no fuera perfecta en su iniciación.

---

(1) Augusto Millán Iriarte - "Barreras en el intercambio comercial chilenoargentino" - Conferencia pronunciada en el Museo Social Argentino, Buenos Aires, (julio de 1941).

El problema es indudablemente complejo; sin embargo, la comunidad de intereses y analogía de situaciones que caracteriza el desarrollo de nuestros países, y el espíritu de solidaridad existente, permitirán superar muchos inconvenientes y obtener los resultados deseados. La fuerza de los hechos, por otra parte, ha impulsado el desarrollo del comercio interamericano en los últimos años, circunstancia reflejada elocuentemente por las estadísticas del intercambio continental. En lo que respecta a nuestro país, es apreciable el aumento de su comercio con todos los países del continente. La Argentina ha tenido oportunidad de poner a disposición de los países americanos y particularmente de sus vecinos, durante la época de guerra, los recursos de su economía, en una labor de complementación americanista; suministrándoles productos agropecuarios y de su actividad industrial, últimamente en rápido desarrollo, que han encontrado un excelente mercado en las naciones americanas, y adquiriendo en ellas gran cantidad de artículos, materiales y materias primas indispensables al consumo nacional y para su elaboración en el país. Y nuestra Flota Mercante oficial, puesta al servicio del intercambio americano, ha transportado grandes cantidades de materias primas, productos alimenticios y materiales manufacturados a muchos puertos del continente.

Sería deseable que los primeros esfuerzos de nuestro país sobre el particular se dirigieran a la obtención de una mayor vinculación económica con los limítrofes. Podría

tenderse así, a la integración de una unidad económica de indudable gravitación en el concierto universal, en la nueva estructuración que en definitiva adopte el intercambio internacional, transcurrido el período de transición. No se perseguiría con ello, de ningún modo, una política aislacionista ni se pretendería inhabilitar a cada país para mantener o iniciar nuevas relaciones comerciales con otros pueblos, cuando así lo aconsejen sus intereses económicos, sociales o políticos.

Los propósitos expresados estarían inspirados en el alto fin de concertar una acción común basada en la satisfacción de las mutuas necesidades y contemplando los recíprocos intereses, con la coordinación armónica del intercambio, producciones e industrias, tratando de resolver los problemas de los países de nuestro continente.

Nuestro país tiene la oportunidad de tomar y señalar el derrotero que acreciente el bienestar y prosperidad de los pueblos hermanos. De ahí que las negociaciones realizadas para desarrollar el comercio con nuestros limítrofes, que dieron como resultado los convenios suscritos en los últimos años, deben ser continuadas y ampliadas, dirigiéndolas con criterio de conjunto, armónico y de complementación, para que rindan en mayor grado benéficos resultados.

En el caso particular de Chile, grande ha sido la influencia de las condiciones imperantes durante la época de guerra en el desarrollo del comercio mutuo, extraordinariamente aumentado desde 1938 por la necesidad de abastecer-

se recíprocamente.

Muchas de las necesidades del mercado chileno, en el campo de los productos agropecuarios, alimenticios y fabriles, han sido y son satisfechas con productos de nuestras industrias clásicas y de la industria fabril, contribuyendo así a salvar las dificultades originadas por la restricción de las exportaciones estadounidenses y europeas. Las industrias argentinas, por su parte, han contado con el suministro de materias primas chilenas; la rama metalúrgica chilena, principalmente, ha hallado un excelente mercado en la Argentina.

La intensificación de las relaciones entre nuestros dos países se presenta factible por la interdependencia que actualmente, e incrementada con oportunas medidas en el futuro, puede lograrse en sus economías, lo que permitiría llevar a cabo una política de complementación, acorde con el colaboracionismo económico interamericano.

Las producciones en muchos casos complementarias de ambos países, de acuerdo a sus condiciones naturales, permiten desarrollar una acción tendiente a completar la solidaridad espiritual existente, que se ha ido afianzando desde la Independencia para volverse indestructible en nuestra época.

"Afortunadamente, si el problema general iberoame-"ricano es claro, el problema particular chilenoargentino "puede clasificarse de clarísimo." (1)

---

(1) Augusto Millán Iriarte - "Barreras en el intercambio comercial chilenoargentino" - Conferencia pronunciada en el Museo Social Argentino, Buenos Aires, julio 1941.

"Si a algún país todo nos une: historia, tradicio-
"nes, raza, idioma, instituciones jurídicas, antecedentes
"de unidad económica, glorias comunes y hasta problemas co-
"munes, como el de la necesidad de arraigar población y ca-
"pitales, ese país es Chile, y para unirnos más y más debe-
"mos agotar todos los medios incluso los que parezcan más
"pequeños e insignificantes, ..." (1)

"Los dos países se complementan magníficamente;
"abunda el uno en sustancias alimenticias y materias primas
"de origen animal o vegetal, y el otro en maderas, frutas y
"minerales; no hay posibilidad, pues, de que los intereses
"similares se opongan a la reanudación de un intercambio
"que fué en otras épocas activísimo y que ofrece halagado-
"ras perspectivas a los dos pueblos. Lo que se necesita, so-
"bre todo, en uno y otro país, es que los pequeños intere-
"ses, las fuerzas que sólo contemplan los problemas del co-
"mercio internacional desde el ángulo mezquino de minúscu-
"los logros materiales, cedan a una elevada política de co-
"laboración, asistencia y cooperación mutua, en beneficio
"de los dos pueblos, que necesitan abatir el enorme obstácu-
"lo opuesto por la cordillera de los Andes y servirse re-
"cíprocamente, con utilidad común y como prenda de paz y de
"unidad en el continente sudamericano." (2)

Nuestro país ha crecido comercial y económicamente dirigido hacia Europa y Estados Unidos de Norte América,

---

(1) Guillermo Garbarini Islas - "Chile y Argentina, unidades económicas complementarias" - Conferencia leída en el salón de grados de la Fac.de Ciencias Económicas, el 14/9/937. Rev.de C.Económicas, setiembre 1937-Año XXV-Serie II, N° 194.

(2) "La Prensa", Bs.Aires, 6/III/946 - "El nuevo túnel trasandino" (Editorial).

que le han proporcionado los capitales necesarios para movilizar su economía, controlándola en tal forma; y ha colocado preferentemente sus productos en esos mercados, los que a su vez le han suministrado las manufacturas y otros productos necesarios a su abastecimiento. De ahí el poco interés existente durante muchos años en aumentar y fomentar el intercambio con Chile y las adquisiciones en ese mercado, que hubieran proporcionado al país trasandino una mayor capacidad de absorción de productos argentinos.

"Durante largos años, transcurridos en medio de una "absurda batalla de aranceles y de dificultades aduaneras y "administrativas, Argentina se ha limitado a vender a Chile "una relativamente ínfima cantidad de carnes en pie, mien- "tras compraba, pagando con divisas extranjeras, em Italia, "en EE.UU., en Inglaterra o Francia, el cáñamo, las frutas, "el carbón, el hierro, el azufre y los vinos de calidad, "con que Chile podría haberla surtido, ahorrándole el uso "de sus divisas y ampliando la capacidad compradora del "mercado chileno para absorber cuatro o cinco veces más "productos argentinos que los que compra."

"Por su parte, Chile, colocado en la imposibilidad "de competir en el mercado argentino con los productores e "importadores europeos que en realidad han regido toda la "economía iberoamericana, debía limitarse a vender a la Ar- "gentina una cuota ínfima de sus variadísimos productos na- "turales que no llegaba sino al 0,52 % del comercio total "argentino; y, por lo tanto, debía limitarse también a com- "prar en el mercado argentino lo más indispensable, que re- "sultaban ser las carnes de que carecemos; y compramos en

"una proporción que no alcanza a la cuarta parte de lo que "el mercado chileno puede consumir."

"Es interesante hacer notar que la demanda chilena "se limitaba a las carnes y ocasionalmente al trigo; y el "consumo argentino a salitre, madera, frutas secas y algu- "nos productos minerales que, por una incalificable anoma- "lía, eran negociados por intermedio de plazas o agentes "extranjeros, a pesar de venir de puertos chilenos y en "barcos chilenos." (1)

En los años pasados y particularmente después de 1930, las trabas de carácter aduanero entorpecieron en forma notoria las corrientes normales de nuestro mutuo comercio, a pesar de que las condiciones naturales de ambos países y algunas de susproducciones básicas parecen indicar el camino de la recíproca complementación y facilitar un amplio entendimiento.

Pero, desde el comienzo de la guerra mundial, los derechos aduaneros y los márgenes de cambio no alcanzan a detener este tráfico, exigido por los graves problemas de abastecimiento que afectan a la economía mundial.

De ahí que los esfuerzos de ambos países deban dirigirse a que aquella situación no se repita y sea sólo un mal recuerdo de la época en que imperaba una equivocada política de intercambio entre ambos pueblos hermanos, incrementando los envíos de productos naturales para satisfacer sus mutuas necesidades y de manufacturas, que sobre todo en nuestro país

---

(1) Augusto Millán Iriarte - Op.cit.

ofrecen hoy importantes e interesantes saldos exportables, que Chile no ha podido adquirir en mayor grado debido al acentuado desnivel de la balanza comercial.

Para lo futuro debemos desde ya prever la promoción de la orientación de nuestras compras hacia Chile, con el propósito de aumentar sus disponibilidades de divisas y por consiguiente su capacidad adquisitiva con respecto a nuestro mercado, y con la convicción de que, de tal modo, se incrementarán por la sola acción de factores naturales del intercambio sus adquisiciones de productos argentinos.

Chile, como muchos otros países, también ha incorporado durante la guerra nuevas actividades a su economía que se han desarrollado para satisfacer necesidades eventuales, pero que pueden alcanzar un alto grado de prosperidad bajo el estímulo oficial. De ellas algunas se sustentan en posibilidades naturales del país, aprovechando materias primas locales disponibles, capacidad de mano de obra e iniciativas nacionales. Otras en cambio sólo tendieron a subvenir necesidades apremiantes derivadas de la falta de importación de renglones esenciales, pero su nivel técnico, costo y calidad las colocan fuera de toda posibilidad competitiva. Por ello se plantea el problema de posibles bruscas reestructuraciones derivadas del ajuste de esa expansión; pero, aunque planteadas las cosas en términos de estricta lógica las actividades señaladas en segundo término debieran desaparecer, si el colapso se produce en forma repentina puede acarrear perjuicios considerables al bienestar colectivo. De ahí las medidas de protección que, extremadas tratando de evitar esa contingencia, pueden atentar contra las normales relaciones

comerciales, en detrimento de la cooperación que llevaría a atender en mejor forma las recíprocas necesidades.

Teniendo en cuenta lo expuesto, los arreglos a concertarse deben tratar de no lesionar económicamente a ninguno de los dos países y proporcionarles mutuos beneficios. Se trataría de favorecer el tráfico de los productos en los que cada país está en mejores condiciones de producción, evitando superposiciones y competencias, persiguiendo la indicada complementación y un equitativo equilibrio en la satisfacción de las mutuas necesidades.

Paralelo al fomento del tráfico comercial propiamente dicho entre ambos países, deberá tenerse especialmente en cuenta el intercambio de libros, revistas y películas cinematográficas, por su considerable importancia que excede y debe estimarse por sobre todo interés comercial o económico. El mismo sirve eficientemente como medio de divulgación de la cultura, del adelanto científico y literario y también del experimentado por la rama industrial gráfica; contribuye asimismo a una más estrecha vinculación espiritual, difícil de conseguir por otro medio. Por las razones expuestas, su importancia es tal que justifica la intervención gubernamental dirigida no sólo a fomentar su desarrollo sino también la dirección y encauzamiento de esta corriente, que debe apreciarse sobre todo desde el punto de vista cultural y espiritual, más que teniendo en cuenta su carácter comercial; esa acción debe dirigirse a evitar que el fin de lucro lleve a los comerciantes que operen en este renglón a cometer errores, desviándose de la verdadera directiva, el más estrecho entendimiento y el aumento de la simpatía y cordialidad en las

relaciones de ambos pueblos hermanos. Interesan especialmente a este objeto las publicaciones que aporten un mayor conocimiento de ambos países, sus costumbres, su geografía, su historia, su cultura, su progreso.

Puede afirmarse que existe ambiente favorable a la eliminación de las trabas arancelarias y de todo otro carácter que puedan entorpecer el comercio mutuo e impedir su máximo desarrollo. Ello facilita la adopción de medidas de carácter amplio, con proyecciones hacia el futuro, sin buscar ventajas inmediatas sino el bienestar común y progreso paralelo de ambos pueblos.

Desde hace ya tiempo son temas de palpitante actualidad la eliminación de las barreras aduaneras, la intensificación del intercambio cultural, la preocupación por el aumento de las vías de comunicación y el nuevo túnel. Y es común y frecuentemente expresada la necesidad de inspirar la política fiscal, la organización del comercio y el establecimiento de medidas adecuadas, de orden jurídico y económico, en el propósito de asegurar el mutuo intercambio sobre bases económicas y por consiguiente perdurables. (1)

---

(1) "La diferencia de producción entre Chile y Argentina, "la ubicación geográfica de ambos países que son limítro- "fes en mayor extensión que ningunos otros países del "mundo, y las condiciones de vida de ambos pueblos, ha- "cen posible, más que eso, imperiosa una cooperación co- "mercial y económica integral, que abarcaría además, "con grandes ventajas para todos, a Uruguay, Paraguay, "Perú y Bolivia, bloque económico que pasaría a tener "vida propia autónoma sin sujeción a directivas o in- "tervenciones extrañas, como ocurren hoy en día."
Augusto Millán Iriarte, Op.cit.

Una vieja aspiración, largo tiempo demorada, es la de llegar al establecimiento de una unión aduanera argentino-chilena.

Al respecto ha expresado Augusto Millán Iriarte:

"El consenso enérgico y unánime de nuestro comercio, "de nuestra industria, y de la opinión pública en general, de- "be imponer definitiva y abiertamente la constitución de una "Unión Aduanera, franca y provechosa, sin riesgo efectivo pa- "ra nadie, que lleve a la realidad la comunidad de intereses "y de afectos que ya unen a nuestros dos pueblos." (1)

Se llegaría con ella a una coordinación y armonización racional de ambas economías y al estrechamiento de sus relaciones; y la unión aduanera adquiriría condiciones de estabilidad al desarrollarse la complementación prevista, arraigándose en la estructura económica de ambos países.

Las circunstancias expuestas, unidas a los tradicionales vínculos de amistad con el país hermano, han movido a ambos gobiernos a realizar el convenio del 24 de agosto de 1943 que establece el procedimiento para llegar a la unión aduanera, de cuya ejecución daremos cuenta en el Capítulo pertinente de este trabajo.

Posteriormente, algunos hechos recientes han servido para refirmar los sentimientos de solidaridad y comunidad de intereses entre los países de ambos lados de la cordillera.

El 8 de julio de 1946 se constituyó en Buenos Aires el "Instituto de Unión Económica Argentinochileno", con la finalidad de propugnar ante las autoridades de los dos países

---

(1) Augusto Millán Iriarte - Op.cit.

la pronta realización concreta de la unión aduanera proyectada, la instalación de una sucursal del Banco de la Nación Argentina en Santiago de Chile, la explotación de la industria siderúrgica chilenoargentina, la construcción del nuevo túnel internacional, de ferrocarriles trasandinos y caminos internacionales, de acuerdo a los compromisos firmados (Protocolo Fernández-Storni del 24/8/43). El Instituto se propone también fomentar, auspiciar y patrocinar la realización de actos y conferencias sobre problemas económicos comunes a los dos países. El 18 del mismo mes, cumpliendo propósitos existentes al constituir el Instituto, quedó integrada en Chile la sección local de dicho organismo.

Debemos asimismo destacar la importancia de la declaración aprobada por la Cámara de Diputados de nuestro país, en su sesión del 27/9/46, en favor del comercio libre con Chile, por iniciativa del Sr.Araoz y otros diputados radicales, en la que se expresa que "se considera necesario e imposter-"gable concertar un amplio entendimiento entre las repúblicas "Argentina y de Chile, para consagrar en forma permanente "el derecho de nuestros pueblos para comerciar libremente "hacia los océanos". La iniciativa fué fundada por su autor en la solidaridad de las repúblicas sudamericanas, en el origen común de ambos pueblos y la similitud de sus aspiraciones y necesidades, refiriéndose asimismo a las dificultades económicas de las provincias del norte argentino y las del centro de Chile, llegando a la conclusión de que era impostergable rever la política seguida en el orden comercial en las relaciones entre los dos países, volviendo a la práctica de la más amplia libertad sobre el particular. La trascendencia de

esta declaración tuvo amplia repercusión en Chile, originando comentarios de los órganos periodísticos más caracterizados.

Por otra parte, la Cámara de Diputados argentina dió sanción definitiva, en su sesión del 15/XI/46, al proyecto llegado en revisión del H.Senado sobre inversión de treinta millones de pesos moneda nacional en la prolongación de la línea del F. C. Central Norte Argentino, desde la estación Tinogasta hasta la frontera con Chile, para empalmar con la red de ferrocarriles chilenos. Ello dió motivo a que se pronunciaran varios discursos destacando la trascendencia de la obra desde el punto de vista de la vinculación internacional con los países del Pacífico, la elevación del nivel de vida de las poblaciones del noroeste argentino, su sentido americanista e importancia continental. El diputado Sr. Del Mazo expresó entre otras cosas que, como Chile y Argentina son países de economía distinta, esta obra habrá de fomentar una sana solidaridad basada en las diferencias, así como el común origen crea la solidaridad por semejanza. "Así - concluyó - desde las riberas del Atlántico a las riberas "del Pacífico, nuestros dos pueblos volverán a sentirse tan "intensamente unidos como lo fueron en los días de la epo- "peya, atando la Argentina y Chile por el sur, por debajo, "como si fuera un ramo, el gran triángulo continental de "nuestra América". También propició el mencionado diputado la complementación de la citada línea, con otra de Tinogasta a Santiago del Estero. El proyecto citado mereció posteriormente la aprobación definitiva del H.Senado y fué convertido en ley.

Asimismo, en oportunidad de la asunción del mando por el nuevo presidente chileno Dr. Gabriel González Videla,

realizada en noviembre próximo pasado, fué enviada una delegación oficial argentina presidida por S.E. el Señor Vicepresidente Dr. J.Hortensio Quijano. En tal oportunidad, se iniciaron conversaciones tendientes a lograr entendimientos de carácter comercial, y el Dr.Quijano formuló interesantes declaraciones, en diversas oportunidades, expresando en una de ellas: "Tengo una bandera que es la cordillera libre, pero "no me pasan inadvertidos los intereses en contra que a uno "y otro lado de la cordillera impiden su realización. No "aceptamos que a los intereses de unos cuantos se supediten "los intereses generales de la nación." (1)

Como consecuencia de las conversaciones realizadas, el Gobierno chileno resolvió enviar a Buenos Aires una misión económica especial, presidida por el Senador Sr. Jaime Larrain, con el objeto de continuar con las autoridades argentinas las negociaciones de orden económico y comercial iniciadas en tal oportunidad. La misión chilena llegó a Buenos Aires el 26/XI/46 y como resultado de la labor conjunta desarrollada con los expertos argentinos, integrantes de la Comisión Permanente de Negociaciones con Representaciones Extranjeras, se firmó en nuestra capital el 13 de diciembre de 1946 el Convenio sobre cooperación económica y financiera argentino-chileno, suscribiendo los protocolos pertinentes el senador Sr. Jaime Larrain y el Sr. Miguel Miranda, Presidente del Banco Central de la República Argentina y de la citada Comisión Permanente.

---

(1) Noticias telegráficas de Santiago de Chile - "La Prensa" Buenos Aires, 4/XI/46.

Dicho convenio contempla la creación de un régimen de unión aduanera para el intercambio de mercaderías, con sujeción a las disposiciones determinadas en el mismo; además, se acuerda al Gobierno de Chile, por el término de dos años (1), un crédito rotativo con un descubierto autorizado de cien millones de pesos moneda nacional argentina destinado a cubrir el saldo desfavorable para Chile que pueda arrojar el intercambio de mercaderías; se contempla la inversión de capitales argentinos en Chile, hasta la suma de trescientos millones de pesos moneda nacional, con el objeto de colaborar en la creación de nuevas actividades económicas o intensificar las existentes y aumentar la exportación a nuestro país de productos chilenos; se acuerda un empréstito de trescientos millones de pesos moneda nacional para desarrollar un plan de obras públicas en Chile, destinadas a fomentar y coordinar el intercambio comercial recíproco; comprendiendo también disposiciones sobre trato favorable a los medios de transporte de una parte en el territorio de la otra; libre tránsito de las mercaderías argentinas para su exportación a otros países por puertos chilenos y para importar a través de Chile productos de otras naciones, con amplia reciprocidad en tal sentido para el país trasandino; concesiones y facilidades para la organización de zonas especiales de libre tránsito y depósitos francos; disposiciones sobre transporte preferente de las mercaderías intercambiadas en barcos de bandera nacional de los dos países; sobre promoción de las

---

(1) Plazo extendido a tres años por las cartas adicionales cambiadas el 22/I/47.

comunicaciones aéreas comerciales, bajo el régimen de reciprocidad; sobre seguros en compañías argentinas y chilenas de las mercaderías importadas y exportadas, bajo el régimen de reciprocidad; sobre reaseguros e intercambio de películas cinematográficas.

Los firmantes del convenio pronunciaron en ese acto sendos discursos, de los que se transcriben a continuación algunos párrafos salientes. Entre otras cosas, expresó el señor Miguel Miranda: "Porque este acuerdo, señores, contiene disposiciones y compromisos que han sido concebidos y aceptados con un altísimo espíritu de fraternidad, y es seguro que la leal ejecución de sus previsiones marcará una nueva época en el curso feliz de las relaciones argentino-chilenas. Ambos países han preferido, para conjugar su esfuerzo común, el camino de las realizaciones prácticas, sin duda porque su experiencia les dice la poca utilidad que en general revisten los acuerdos que declaran muy altos fines, pero no preven los medios necesarios para que esos fines sean alcanzados."

.....

"Las firmas que suscriben este nuevo convenio se honran por el contenido del documento que protocolizan. Los acuerdos internacionales valen más por su tendencia espiritual que por los valores económicos que representan. En ese sentido, este convenio es una muestra del nuevo espíritu de América del Sur, de una unión y apoyo mutuos que no buscan riquezas, sino propósitos de solidaridad y justicia social que sólo pueden lograrse mediante el paralelo progreso y el paralelo bienestar de todos los pueblos de

"América. La Argentina y Chile, una vez más, se abrazan "fuertemente con la viril energía de dos hermanos que se "quieren de verdad."

Y el senador Jaime Larrain: "Al firmar hoy este tra- "tado interpretan nuestros gobiernos una gran esperanza de "nuestras patrias, la de unir sus fuerzas para alcanzar la "libertad económica y con ella una emancipación integral."

"La delegación chilena presiente que este acuerdo "representa la iniciación de una nueva era que hará posible "convertir en realidad nuestros deseos de cimentar, en una "unión económica de las naciones de América, la prosperidad "y el bienestar permanente de sus pueblos."

"Y nuestros esfuerzos habrán servido entonces para "estrechar más aún los lazos que hicieron ya indestructibles "en el pasado los vínculos de la sangre y de la historia."

Como era previsible, fueron numerosas las declaraciones formuladas y opiniones expresadas con relación al convenio, sobre todo en Chile, algunas favorables y otras adversas, de parte de intereses que se consideraron afectados, en algunos casos, y que repitieron en muchos de ellos conceptos ya expresados en otras oportunidades, contrarios a la intensificación de las relaciones entre Argentina y Chile. Al respecto expresó el senador Jaime Larrain (1): "El convenio "solamente tiene ventajas y beneficios para Chile, y lamento "que espíritus cegados por la pasión política lo ataquen y "lo desvirtúen."

---

(1) Declaraciones formuladas a la United Press, en Santiago de Chile, el 15/XII/46. Noticias telegráficas, "La Prensa", Buenos Aires, 16/XII/946.

Las observaciones formuladas en Chile motivaron la llegada a Buenos Aires, el 12/I/47, del señor Jaime Larrain, con el fin de tratar con el Gobierno Argentino algunas sugerencias hechas por la cancillería chilena para introducir algunas modificaciones al convenio firmado. Con ello se perseguía el propósito de conseguir las aclaraciones exigidas por algunos círculos políticos chilenos, para asegurar una amplia ratificación del convenio por el Congreso.

Las conversaciones se prolongaron varios días, realizándose el canje de las cartas adicionales por las que se introdujeron las modificaciones convenidas, el 22 de enero de 1947; el instrumento rectificado se denomina "Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera entre las Repúblicas Argentina y de Chile". Posteriormente, por cambio de notas del 11/III/47, se determinó la interpretación de seis artículos del convenio. Una vez realizada la ratificación por los respectivos congresos, la firma solemne del Tratado estará a cargo de los presidentes de ambas Repúblicas, ceremonia que se proyecta realizar en la ciudad de Mendoza.

Obvio resulta señalar la importancia de los puntos comprendidos en el reciente convenio; la sola enumeración de los mismos refleja de inmediato su extraordinaria trascendencia y las proyecciones que a no dudar tendrán en el futuro de las relaciones económicas entre los dos pueblos, permitiendo abrigar la esperanza que de su correcta aplicación, alentada por los sentimientos fraternos de los dos países, permita cristalizar en hechos de positivo beneficio común los ideales de confraternidad en que se inspiran.

Estudiaremos en el presente trabajo nuestro intercambio comercial con Chile, país al que nos ligan tantos y tan estrechos vínculos de antigua data e inalterable amistad.

La labor emprendida se ha dividido en tres Partes principales. En la Primera se ha creído oportuno abordar - previo al estudio del mutuo comercio - el análisis de las principales características de la economía trasandina y de su comercio exterior, aspectos contemplados en los dos capítulos de la misma, refiriéndonos asimismo a los organismos oficiales que en el vecino país tienen importante intervención en el desarrollo y orientación de las actividades económicas.

En la Segunda Parte, dedicada al estudio del Régimen Jurídico Económico del Intercambio, se contemplan en sucesivos capítulos: I. Comercio Exterior Argentinochileno (antecedentes, situación actual, influencia de la guerra y estudio de los principales artículos); II. Transporte (ferroviario, marítimo, carretero y aéreo); III. Tratados y Convenciones Comerciales y IV. Soluciones Propugnadas (de carácter económico: unión aduanera y de carácter financiero: convenio de pagos).

Concretándose en la Tercera Parte las conclusiones pertinentes, que reflejan sintéticamente el análisis realizado en el curso de este trabajo y las opiniones resultantes que en definitiva sustenta el suscrito con respecto a cada uno de los puntos abordados.

Si bien para la realización de la tarea se ha contado con el inestimable aporte proporcionado por todos los que, antes de ahora, se han ocupado de alguna manera del problema de la vinculación económica y comercial argentinochilena y de temas relacionados con el mismo, como también de los trabajos ya realizados, no podemos decir lo mismo en cuanto a las facilidades para conseguir una información estadística completa y sobre todo actualizada, base necesaria para abordar el estudio de dichos problemas y poder llegar a conclusiones no muy lejanas de la realidad. En algunos casos, no ha sido posible obtener cifras estadísticas relativas a los puntos estudiados, por no existir los datos pertinentes, y en otros se ha tropezado con el inconveniente de no contar con datos recientes, bien por no haber sido aún elaborados o publicados.

Lo expuesto puede significar un gran inconveniente sobre todo en épocas como la presente en que, la cambiante situación de la economía y comercio mundiales, puede restar estricta actualidad a las informaciones recogidas o bien tornar desacertadas las conclusiones y conceptos expuestos, a poco que la base estadística e información utilizadas para elaborar los juicios emitidos se aleje en el tiempo de la hora actual.

No pretendemos con el presente haber agotado el estudio de los temas tratados, ni menos aún pronunciado la última palabra respecto de los puntos abordados. Pero colmaría

nuestras aspiraciones proporcionándonos una íntima satisfacción si el mismo resultara útil a los estudiosos y contribuyera a mantener viva la inquietud sobre el problema de nuestro acercamiento con Chile y los demás países americanos.

Por último, daremos término a esta parte preliminar transcribiendo las palabras pronunciadas por Augusto Millán Iriarte refiriéndose a la acción a desarrollar, sobre este particular, por nuestros gobernantes y hombres de negocios:

"A ellos corresponde ahora la palabra.

"Que el pensamiento de los grandes hombres que, "unidos, crearon nuestras patrias, ilumine sus espíritus. "De su acción efectiva y de su rápida decisión depende que, "así como el siglo XIX vió la emancipación política de "nuestros pueblos americanos, este siglo XX presencie su "liberación económica que, más que el complemento, es la "única base sólida y duradera de una verdadera libertad."(1)

---

(1) Augusto Millán Iriarte - Op.cit.

P A R T E I

LA ECONOMIA DE CHILE Y SU COMERCIO EXTERIOR

Capítulo Primero

Ambiente económico chileno

1. Ambiente físico 2. Territorio 3. Población 4. Costo de la vida 5. Agricultura 6. Ganadería 7. Minería 8. Industria fabril y manufacturera 9. Corporación de Fomento de la Producción.

Capítulo Primero

AMBIENTE ECONOMICO CHILENO

Con el propósito de destacar los factores económicos que gravitan en Chile en la orientación y desarrollo del comercio exterior - previo a su estudio - examinaremos en este primer capítulo, en forma somera, las características más salientes de la economía del país; asimismo, ello nos facilitará posteriormente, el examen de las posibilidades que ofrece el intercambio comercial argentinochileno.

En ese sentido, haremos a continuación una reseña de las condiciones particulares del país, en sus aspectos geográfico, económico y social.

1. Ambiente físico

Chile ocupa una estrecha faja - de un ancho medio de 175 kms. - en la costa occidental de la América del Sud, con una longitud de 4.300 kms., entre la Cordillera de los Andes y el Océano Pacífico; en su parte meridional forma numerosos archipiélagos, cuyas mayores islas son Chiloé y Tierra del Fuego.

Es el país más apartado de Europa de todos los americanos; la apertura del Canal de Panamá disminuyó

considerablemente las distancias a Estados Unidos y Europa. Sin embargo, se ha llegado a decir que el país constituye una verdadera isla.

En efecto, se encuentra rodeado al Sud y al Oeste por el Océano Pacífico y al Este por la Cordillera de los Andes, que significa un difícil obstáculo para el desarrollo del comercio y las comunicaciones. Frente a sus costas no se encuentran países con los que pudiera desenvolverse el intercambio en forma fácil, por la vía marítima.

Este aislamiento geográfico de los mercados mundiales importa perjuicios económicos, pues los productos importados llegan al país con un considerable recargo en sus precios, originado por los fletes; por el mismo motivo, las mercaderías exportadas obtienen precios más bajos que en otros países.

La topografía y gran extensión del país en el sentido de los paralelos, originan gran variedad en el clima, pudiendo decirse que se encuentran reunidos todos los climas del mundo. Influyen en el mismo la corriente de Humboldt que baña sus costas y la dirección de los vientos; la influencia de la citada corriente hace que el clima sea templado a lo largo de la costa disminuyendo esta influencia hacia el interior donde las variaciones de la temperatura aumentan a medida que nos alejamos

de la misma.

La fría corriente marítima que baña sus costas, tiene la particularidad de ejercer una acción más poderosa a medida que avanza hacia el norte, haciendo más lento el cambio de climas entre las extremidades sud y norte del territorio. La temperatura sube al alejarnos de la costa, principalmente en las zonas del norte y centro, hecho atenuado en parte por las diferencias de altura.

En su aspecto general Chile ofrece una superficie montañosa en toda su extensión; además de la Cordillera de los Andes, tiene una cordillera de mucho menor altura que bordea el litoral; entre ambas existen valles y llanuras, casi todos de poca extensión. La constitución general del país ofrece un declive del suelo muy pronunciado de este a oeste, y de norte a sud (la cordillera y el nivel de las planicies disminuye en altura de norte a sud). El valle central es cruzado por numerosos ríos de curso corto y correntoso, siendo navegables algunos de los existentes en el sud; las características de estos ríos ofrecen muchas posibilidades para la obtención de energía hidroeléctrica.

Se distinguen en Chile cuatro zonas geográfico-económicas:

La zona norte, minera, comprende las provincias de Tarapacá, Antofagasta y parte de Atacama, caracterizándose por sus pocas lluvias y su muy escasa vegetación. La sequedad del clima y la carencia de ríos y lluvias, dan a esta zona y a sus cordilleras del desierto, una

fisonomía particular; las cordilleras son uniformes, redondeadas, macizas, sin accidentes en relación con sus enormes proporciones. Es una zona en extremo inhospitalaria para la vida del hombre; sus habitantes viven exclusivamente en ella para dedicarse a las labores mineras.

En ella se encuentra la zona del salitre, incorporada como consecuencia de la guerra de 1879. Los ricos e inagotables yacimientos de salitre o nitrato de sodio, constituyen la principal riqueza e industria de la zona, encontrándose hacia el extremo occidental del llano longitudinal. Además de los indicados de salitre, existen grandes depósitos de guano, bórax y yodo, y minas de cobre, plata y oro.

El litoral es monótono; los puertos pocos numerosos y de poco abrigo.

La zona de los valles transversales, minera y agrícola, abarca parte de la provincia de Atacama (al sud de Copiapó) y las de Coquimbo y Aconcagua. En ella desaparece casi completamente el valle longitudinal, para dar lugar a los valles transversales, zona de transición entre la norte y centro del país.

Abundan minas de cobre, plata, hierro, manganeso, plomo, cinabrio, cuarzo, etc. y algunos valles feraces con cursos de agua.

La vida de la población se distribuye entre la minería metálica, de desarrollo bastante próspero, y la agricultura, considerándose la que se desarrolla en el

Valle del Aconcagua, como la mejor del país.

El litoral es poco articulado, presentando sin embargo dos excelentes bahías, las de Caldera y Coquimbo.

La zona central, minera, agrícola y maderera, comprende las provincias centrales y del sud, desde Valparaíso hasta parte de Chiloé. En toda esta zona se desarrolla el valle central, de clima benigno y aguas abundantes, con tierras cultivables en las que se producen cereales, legumbres, frutas, hortalizas y vinos, encontrándose en las estribaciones de la cordillera de la costa y planicies subandinas, bosques de ricas maderas.

La actividad más importante es la agricultura y en la parte austral de esta zona, la explotación de bosques y maderas y la ganadería de vacunos.

En esta zona se concentra, desde los primeros tiempos, la mayor parte de la población. Las posibilidades que ofrece la agricultura y la benignidad del clima, al hacer más fácil la vida, han hecho radicar en ella los grandes centros de población y casi toda la actividad industrial del país.

En su parte sud se encuentra la región de los lagos. En el litoral de Arauco y Concepción hay grandes yacimientos de carbón; además del carbón existén en la zona también otros minerales como cobre y oro en su parte norte y lavaderos de oro en el sud.

El ancho del valle longitudinal es muy variable, presentando una media de 40 a 50 kilómetros, que en algunos lugares se reduce mucho más. Los ríos que na-

cen en Los Andes, atraviesan de trecho em trecho la Cordillera de la Costa, formando valles transversales de cierta importancia. Sus ríos correntosos y potentes caídas de agua, dan mayor valor a esta región.

El litoral no es muy accidentado; la bahía de Valparaíso - que contiene el puerto más importante de la República - es una rada abierta. Son de notar las bahías de Concepción y Arauco. La primera - el más importante accidente de la costa - alberga el puerto de Talcahuano. En la de Arauco están los puertos carboníferos de Lota y Coronel. La desembocadura del río Valdivia, ofrece un fácil acceso al tráfico marítimo.

La zona austral, agrícola, ganadera, de maderas y pesquerías, se extiende desde el archipiélago de Chiloé, hasta Tierra del Fuego.

En esta zona desaparece el valle longitudinal, sumergiéndose en el mar, siendo reemplazado por una serie de canales, que siguen su misma orientación general. La Cordillera de la Costa, emergiendo del mar, forma innumerables archipiélagos, hasta el Cabo de Hornos. La Cordillera de los Andes es atravesada por los ríos que nacen al otro lado de la misma y por el Estrecho de Magallanes.

En esta zona hay valles cultivados, pastos abundantes y gran variedad de pescados, mariscos y focas; existen dos millones de héctareas de bosques explotables, lavaderos de oro y grandes haciendas de ganado ovejuno.

El litoral de esta región, en contraste con el de las precedentemente enumeradas, es uno de los más

accidentados del mundo.

Es una región fría, poco poblada, de fuertes y prolongados vientos y lluvias.

Las principales actividades son: en Chiloé, la agricultura y la pesca; más al sud pesca y mucha ganadería ovejuna. Hay algunos yacimientos de carbón, mármoles y metales.

2. Territorio

La superficie del territorio ocupado por la República de Chile es de 741.767 kilómetros cuadrados. Dada la configuración particular de su territorio, comprende desde la zona tropical hasta las frías regiones australes con condiciones naturales que ofrecen variadas perspectivas económicas.

La cifra expuesta de su superficie no nos permite formar una idea exacta de su importancia relativa, al compararla con la de otros países, pues se le deben efectuar a la misma fuertes castigos. A aclarar y precisar la importancia de este dato de la geografía de Chile, tienden las consideraciones que se formulan a continuación.

La parte oriental del territorio se encuentra ocupada por la Cordillera de los Andes, compuesta en general de varios cordones paralelos. Su importancia económica es relativamente pequeña.

La Cordillera de los Andes en su parte norte se caracteriza por su escasa erosión y laderas pronunciadas; las plantaciones forestales casi no existen. En la parte central se encuentra vegetación escasa que sólo

produce leña, carbón vegetal y uno que otro producto utilizable; las vegas de los valles se emplean en verano para pastoreo; los cultivos son muy escasos y se limitan a pequeñas superficies regables en los valles.

Más al sud aumenta el valor económico de la Cordillera; en la región austral y parte sud del Valle Central se explotan bosques naturales (raulí, alerce, mañiu, araucaria, etc.); se prevé la utilización de los terrenos en los que se efectúen desmontes (laderas de los cerros y valles), para el cultivo de cereales.

En la Patagonia Occidental abundan las lluvias, siendo una zona sumamente húmeda; su valor para la agricultura es pequeño, encontrándose valiosas maderas, para cuyo transporte a la costa todavía se presentan grandes dificultades.

La Cordillera de la Costa, que se extiende desde Arica hasta la isla de Chiloé, debido a su mayor erosión y humedad (lluvias, neblinas, etc.), permite el cultivo de la tierra en buena parte de su extensión.

Las dos Cordilleras cubren gran parte del territorio, limitando las superficies aprovechables. Llanuras importantes sólo se encuentran en Tierra del Fuego, entre las ciudades de Magallanes y Natales, en el oriente de Aysen, en la parte oriental de la isla de Chiloé, en el Valle Central (entre Puerto Montt y Santiago) y en la Pampa de Tamarugal (provincia de Tarapacá).

A pesar de que las cordilleras impiden el aprovechamiento de gran parte del territorio, debe señalarse que la Cordillera de los Andes constituye un enorme acumu-

lador de agua, que es la base de toda la agricultura del país, ofreciendo también posibilidades su aprovechamiento para la producción de energía hidroeléctrica, en condiciones favorables.

3. Población.

La raza indígena existente en el territorio en la época de la conquista, no era homogénea, sino por el contrario, compuesta por diferentes elementos étnicos autóctonos. Estas razas indígenas se cruzaron con los españoles, casi exclusivamente hombres, provenientes preferentemente de Andalucía, Castilla y Extremadura. Posteriormente - en el siglo XVIII - cobró importancia la inmigración de las provincias vascongadas y de Navarra; por ese mismo tiempo llegaron los primeros inmigrantes de otras nacionalidades, principalmente franceses.

Ya antes de la guerra de la independencia se había formado y existía la raza chilena actual. Después de la independización del país, se inició la inmigración de otras procedencias distintas a las ya indicadas; en un primer momento ella se operó en forma aislada, llegando los inmigrantes como comerciantes, industriales, agricultores, técnicos, profesores, etc.

La inmigración sistemática se inició recién a mediados del siglo XIX. En 1845 llegaron contratadas fa-

milias de artesanos alemanes que se establecieron en Osorno. La colonización alemana continuó en los años subsiguientes, estableciéndose principalmente en las inmediaciones de Valdivia y Osorno, y luego de Puerto Montt y del Lago Llanquihue, continuando hasta el año 1870.

Más tarde se contrataron inmigrantes alemanes, suizos, ingleses, boers, españoles, italianos, etc. Después de 1890 se colonizó en esta misma forma la isla de Chiloé.

En nuestro siglo han cesado casi, la inmigración y colonización sistemáticas; empero, aunque de escasa importancia numérica ha habido siempre inmigración de cierta importancia económica, predominando los españoles, italianos, sirios y judíos, principalmente comerciantes.

La inmigración no ha llegado a tener mucha importancia debido al relativo aislamiento del país y a la existencia en sus fronteras de un gran país de inmigración, como la República Argentina.

La emigración se ha dirigido preferentemente a las provincias limítrofes argentinas, sobre todo en el sud (Neuquén y Patagonia occidental de nuestro país).

Las migraciones de peruanos y bolivianos, que se realizan en el norte del país, han sido en algunas oportunidades de importancia.

En lo que se refiere a los censos, ya desde 1778 se realizaron recuentos parciales - que no llegaron a constituir censos - de la población.

El primer censo conocido es el de 1835; luego se han realizado diez censos generales, además del ya

citado de 1835. Los resultados obtenidos se indican a continuación:

CENSOS DE POBLACION DE CHILE (1)

(Movimiento de la población)

Años	Número de habitantes
1835	1.010.332
1843	1.083.801
1854	1.439.120
1865	1.819.223
1875	2.075.971
1885	2.507.380
1895	2.695.911
1907	3.231.496
1920	3.731.573
1930	4.287.445
1940	5.023.539

En los resultados de los censos indicados precedentemente, se encuentran incluídos además de los aumentos naturales de la población, los debidos a las anexiones de nuevos territorios y a la inclusión paulatina de los indios.

La población calculada al 31 de diciembre de cada año, para el último quinquenio, es la siguiente:

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección General de Estadística - Chile.

POBLACION CALCULADA AL 31 DE DICIEMBRE (1)

Años	Número de habitantes
1941	5.094.495
1942	5.164.984
1943	5.237.432
1944	5.315.000
1945	5.389.554

De acuerdo a la última cifra citada, o sea 5.389.554 habitantes, y recordando la extensión del territorio ya indicada en páginas anteriores (741.767 Kms^2), la densidad de población del país es de 7,3 habitantes por kilómetro cuadrado; una de las mayores de Sud América.

Siendo los saldos migratorios de muy escasa importancia, el aumento de la población se origina en el crecimiento vegetativo. La tasa de crecimiento vegetativo ha aumentado en los últimos años debido al descenso de la tasa de mortalidad, como consecuencia de la elevación del standard de vida de la población.

La proporción de extranjeros - 2 % según el Censo de 1940 - es pequeña comparada con la de otros países

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección General de Estadística - Chile.

americanos, estando radicados la mayor parte de los mismos en las provincias de Santiago y Valparaíso. Por su número figuran en primer término los españoles, siguiendo luego los alemanes, italianos y argentinos.

Un autor chileno - Jorge Rios Igualt (1) - dá la siguiente composición por razas, de la población de su país:

Indígenas .... 5 %

Mestizos .... 65 %

Europeos .... 30 %

La población se concentra principalmente en las provincias del centro; más de los cuatro quintos está radicada en las provincias centrales y del sud - más o menos desde Valparaíso a Puerto Montt - que disponen de más del 90 % de las tierras arables que posee el país, de parte importante de la producción de cobre y totalidad del carbón y en las que la industria manufacturera está prácticamente localizada. Las provincias del norte, estériles e improductivas, cuentan con población muy diseminada, la que debe importar de las provincias centrales, todo lo necesario para la vida.

Existe en Chile - como en nuestro país - una marcada tendencia de la población hacia el urbanismo, determinada en buena parte por el proceso de industrialización que ha experimentado el país.

---

(1) Jorge Rios Igualt - "Hacia una coordinación de la economía sudamericana".- Valparaíso, 1941.

Con referencia a la ocupación de la población chilena (1), transcribiremos a continuación un párrafo de lo expresado sobre el particular, por Francisco Walker Linares (2):

"Todavía las actividades agrícolas son las "que ocupan el mayor número de personas en Chile; los "trabajadores mineros son más o menos setenta mil, los "de la industria manufacturera, cien mil, los empleados "particulares ciento dos mil, los domésticos más de no- "venta mil; en cambio laboran en la agricultura más de "quinientas mil personas, de las cuales 104.000 son "inquilinos de las haciendas y 238.000 obreros agríco- "las; las faenas campesinas emplean el 38 % de la pobla- "ción activa del país."

4. Costo de la vida.

El nivel de vida de la población chilena continúa siendo bajo, a pesar de las mejoras considerables en los salarios obtenidas por los obreros; y los precios de los artículos necesarios para satisfacer las necesidades primarias de la población son eleva-

---

(1) En los años recientes la industria (incluída la de construcción), ha desempeñado una preponderante función en la absorción de la mano de obra, habiendo contribuído con casi el 50 % del aumento de la ocupación registrado entre 1930 y 1940.

(2) Francisco Walker Linares - "Legislación social chilena" - Cursos y Conferencias, - octubre, noviembre y diciembre de 1942.

dos.

En el renglón de productos alimenticios, si se exceptúan las frutas del país, las leguminosas y algunos pescados, los demás artículos son de precios elevados. Estas consideraciones son aplicables asimismo, en lo que se refiere a los artículos para vestir.

"El problema de la habitación popular, urbana "y campesina, es de gran trascendencia en Chile, porque "en general las viviendas de las clases obreras dejan "aún bastante que desear; se están realizando esfuerzos "para mejorarlas, pero para llegar a solucionar el pro- "blema de la habitación se necesitarían construir tres- "cientas mil casas en toda la República." (1)

Para una mejor ilustración de este aspecto de la vida económico-social del vecino país, haremos algunas consideraciones sobre la evolución de los salarios y la situación de su comercio interior, vista a través de los índices de precios.

a) Jornales pagados.

Los jornales pagados han experimentado aumentos de consideración. Además de los aumentos periódicos obtenidos por conquistas obreras, se producen aumentos generales de los sueldos de los empleados particulares, los que por imperio de una ley en vigor desde hace varios años, gozan de un "sueldo mínimo vital", que se determi-

---

(1) Francisco Walker Linares - op.cit.

na anualmente - por comisiones mixtas de empleadores y empleados - tomando en cuenta los rubros que inciden en el costo de la vida. También se producen otros reajustes generales de sueldos de los empleados, por imposición legal, con el propósito de que puedan hacer frente al encarecimiento de la vida. La organización sindical - con su progreso - ha tenido influencia en los aumentos de salarios obtenidos; pero las alzas no tienen uniformidad, siendo a veces bruscas e irregulares. (1)

La evolución seguida por los jornales pagados en el período 1936-45, está indicada en los índices objeto del cuadro que sigue:

---

(1) El mejoramiento de la situación de los asalariados chilenos, no puede apreciarse en forma completa examinando solamente los salarios, pues además de las mejoras obtenidas en los mismos, la clase obrera cuenta con la protección de la legislación social, que es amplia, habiendo progresado mucho en los últimos años. Cuenta Chile con un Código del Trabajo, y con diversas leyes modificatorias o complementarias del mismo; se legisla sobre numerosos puntos.
Las leyes sociales chilenas, han contribuído a levantar el standard de vida de las clases asalariadas, pero ellas solas no pueden resolver el problema. Sin un paralelo aumento de la producción y la riqueza, con una correlativa alza efectiva de los salarios y una educación moral del pueblo en el sentido de la práctica de una vida sana, no puede lograrse un mejoramiento apreciable del nivel de vida. En muchos casos, la legislación social y de previsión ha significado nuevas cargas para la industria y el comercio, constituyendo uno de los factores que han gravitado en el aumento de los precios, anulando en esta forma, en parte, los beneficios obtenidos.

INDICE DE JORNALES PAGADOS (1)

(1927-29 = 100)

Años	Promedio anual
1936	147,0
1937	177,9
1938	200,5
1939	237,5
1940	287,9
1941	341,6
1942	400,8
1943	463,6
1944	542,0
1945	647,5

Los índices de salarios han aumento año a año; sin embargo no siempre con la misma intensidad. En los últimos años va disminuyendo el porcentaje de crecimiento; así el promedio anual subió en 1940 en un 22 %, en un 19 %, 17 %, 16 % y 17 %, en los años siguientes, respectivamente, y en un 19,5 % en 1945.

El índice que refleja el poder adquisitivo anual de los jornales pagados, calculado por la Dirección General de Estadística de Chile, tomando en consi-

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G.Estadística - Chile.

deración el aumento de la población y los índices del costo de la vida, siguió una definida marcha ascendente de 1938 a 1941, en que aumentó en un 29 %, debido a que las sumas pagadas en concepto de jornales aumentaron en mayor proporción que los precios y el costo de la vida; posteriormente, de 1941 a 1943, la marcha es descedente, disminuyendo en 7 %, reaccionando favorablemente en 1944 y 1945 con un aumento del 15 %.

Los índices mensuales de los jornales pagados correspondientes a los años 1944, 1945 y primer semestre de 1946, se detallan a continuación:

INDICE DE JORNALES PAGADOS (1)

(1927-29 = 100)

Meses	Indices
1944	
Enero	496,8
Febrero	476,6
Marzo	482,3
Abril	555,5
Mayo	544,7
Junio	531,7
Julio	515,7
Agosto	556,3
Septiembre	549,3
Octubre	587,8
Noviembre	578,8
Diciembre	638,9

Meses	Indices
1945	
Enero	594,8
Febrero	572,6
Marzo	609,7
Abril	636,9
Mayo	663,1
Junio	635,9
Julio	646,6
Agosto	635,0
Septiembre	673,0
Octubre	680,7
Noviembre	694,1
Diciembre	732,7

Meses	Indices
1946	
Enero	700,9
Febrero	688,5
Marzo	674,1
Abril	797,0
Mayo	790,4
Junio	773,3

b) Comercio interior (precios)

La característica dominante del comercio interior chileno, está dada, en los últimos años, por un rápido y persistente aumento de los precios. Este hecho

---

(1) "Estadística Chilena" - D.General de Estadística - Chile.

obedece a un conjunto de causas, de diverso orden, que gravitan anulándose o concurriendo entre sí al mismo efecto, pero de las que sin embargo podemos citar las más importantes, sin pretender agotar el tema:

- la primera causa, de carácter general, estaría dada por la influencia del alza internacional de los precios, provocada por la guerra mundial; además,
- la inflación interna, originada por las cuantiosas emisiones, que han provocado una extraordinaria desvalorización de la moneda y por la reacción del comercio frente a la política impositiva del Gobierno, para financiar los elevados gastos públicos;
- la incertidumbre y desconfianza, motivadas por la desvalorización de la moneda;
- las dificultades en el abastecimiento, como consecuencia de la imposibilidad de importar muchos productos, lo que provoca su carestía;
- los aumentos obligatorios de sueldos y salarios y la carga que para el comercio y la industria constituyen muchas disposiciones de la legislación social y de previsión.

Todos ellos son factores que han contribuído al alza general de los precios y también al aumento del costo de la vida, como veremos más adelante. Observan-

do las cifras del cuadro que se inserta a continuación, se aprecia el aumento extraordinario de los precios al por mayor. Chile se encuentra en un proceso de desvalorización progresiva de su moneda. (1) (2)

---

(1) Con respecto a la desvalorización de la moneda chilena, dice Enrique L. Marshall ("Régimen monetario actual de Chile y sus antecedentes históricos"): "La inflación monetaria ha llegado a ser algo así "como el mal crónico de nuestra economía nacional, "mejor dicho, como el síntoma característico del "mal o de los males crónicos que la aquejan." Y en otro párrafo: "Mientras el valor del cambio in- "ternacional del peso chileno sólo ha tenido pe- "queñas oscilaciones desde su brusco descenso en "1932, su poder adquisitivo, dentro del mercado "interno, ha venido bajando paulatina pero segura- "mente durante estos diez años de inconvertibilidad "del billete y de incremento más o menos contínuo "del circulante."

(2) Octavio Palazzolo en un artículo titulado "La economía de Chile reclama una moneda sana y estable" ("El Mundo" - 24/II/1942), encarece la necesidad de modificar los procedimientos que en materia de política monetaria han tenido influencia desfavorable en el costo de la vida y en la elevación general de los precios.

Señala la situación inflacionista del régimen monetario, a la que atribuye el actual estado de cosas en lo referente al costo de la vida. Enumera las diversas medidas que se sucedieron desde la suspensión del patrón oro en 1931, y suspensión de la obligación de un respaldo mínimo (50 %) en oro o valores de oro para las emisiones, establecida en la Ley de creación del Banco Central de Chile; los considerables créditos otorgados por la institución y las emisiones provocadas por los mismos, que llevaron sucesivamente el respaldo em oro, practicamente al 12,5 %; las disposiciones posteriores por las que se dejan buena parte de las emisiones liberadas de la obligación de estar respaldadas con un porcentaje de oro.

Aconseja posteriormente como medidas tendientes a normalizar la situación y lograr la tonificación de las finanzas del país, el saneamiento de la moneda, la detención de la política inflacionista y la reactivación de la producción de las industrias extractivas.

INDICE DE PRECIOS AL POR MAYOR (1)

Base 1913 = 100

Promedios anuales

Años	Productos nacionales			Productos importados.	Indice total general
	Agropecuarios	Mineros	Industriales		
1936	366,6	196,1	401,8	605,7	379,6
1937	468,1	230,9	489,4	688,9	454,6
1938	438,9	203,0	472,5	673,8	432,1
1939	394,2	212,1	433,6	696,5	420,7
1940	481,8	214,7	473,4	757,8	464,1
1941	575,0	220,1	505,0	965,2	541,3
1942	728,3	258,9	672,0	1.441,7	736,0
1943	789,1	295,6	703,3	1.637,8	811,8
1944	859,9	326,5	792,4	1.534,1	838,1
1945	945,3	341,0	902,3	1.527,6	892,1

El índice general de precios presenta aumentos de consideración en los últimos años, a partir de 1939: en los cuatro últimos años, 1941/5, aumenta de 541,3 a 892,1, lo que representa un incremento del 64,8 %. De 1941 a 1942 el aumento representa el 36 %; a 1943 el 10,3 % y a 1944 y 1945 el 3,2 % y 6,4 %. El ritmo de crecimiento, luego de alcanzar su máximo en 1942, ha disminuído rápidamente.

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G.Estadística - Chile.

A pesar de que los aumentos son generales, abarcando todos los productos, no ofrecen sin embargo la misma importancia. Con respecto a la base 1913 = 100 se observan para 1945 los siguientes índices, en orden de importancia: Productos importados 1.527,6 (con una disminución del 6,7 % en los dos últimos años); Productos nacionales: agropecuarios 945,3, industriales 902,3 y mineros 341,0.

Una visión más actualizada del fenómeno la tendremos comparando los índices de los años 1939 y 1945.

Productos	Indices		% de aumento
	1939	1945	
Nacionales:			
Agropecuarios	394,2	945,3	139,8
Mineros	212,1	341,0	60,8
Industriales	433,6	902,3	108,1
Importados:	696,5	1.527,6	119,3
Indice total general:	420,7	892,1	112,1

El aumento del índice general de precios al por mayor en el período 1939-45, representa el 112,1 %. Los rubros parciales han experimentado los siguientes aumentos: Productos nacionales: agropecuarios 139,8 %, industriales 108,1 % y mineros 60,8 %. Productos importados: 119,3 %.

El alza que había sido extraordinariamente intensa en 1942, ha continuado en los tres últimos años,

pero en forma notablemente más moderada. Una excepción la constituye el índice correspondiente a los productos importados, que disminuyó en 1944 y 1945.

Debemos señalar, sin embargo, la extraordinaria magnitud del aumento de los productos importados, que agrava el problema del abastecimiento en el exterior de aquéllos que son indispensables para el desenvolvimiento económico del país y de sus industrias; como asimismo el de los productos agropecuarios, que incide directamente sobre el costo de la alimentación y la vestimenta.

Asimismo, el escaso aumento relativo de los productos mineros tiene una influencia desfavorable sobre la economía general, debido a que ellos constituyen el resultado del trabajo de la principal actividad económica del país, y representan una parte considerable de sus exportaciones, como se verá en párrafos posteriores.

Las cifras que se transcriben a continuación, permiten observar la marcha de los precios al por mayor, durante el año 1945 y primer semestre de 1946:

INDICE DE PRECIOS AL POR MAYOR (1)

Base 1913 = 100

Indices mensuales

Meses	Productos nacionales			Productos importados	Indice total general
	Agropecuarios	Mineros	Industriales		
1945					
Enero	885,2	339,6	873,6	1.518,7	865,7
Febrero	858,7	339,8	890,6	1.530,1	866,3
Marzo	875,3	340,8	903,9	1.524,2	872,8
Abril	890,8	340,8	897,5	1.533,7	876,9
Mayo	917,7	340,8	898,6	1.520,4	880,7
Junio	958,4	340,8	902,3	1.513,6	889,9
Julio	961,1	340,8	910,9	1.513,2	892,7
Agosto	995,5	341,7	914,4	1.514,2	902,3
Septiembre	999,9	341,7	915,1	1.524,0	905,7
Octubre	1.007,9	341,7	933,3	1.536,7	915,1
Noviembre	1.015,8	341,7	938,3	1.549,7	921,1
Diciembre	977,5	341,7	949,1	1.552,5	915,4
1946					
Enero	956,7	341,7	965,8	1.561,6	916,8
Febrero	947,3	341,7	984,5	1.566,2	920,5
Marzo	978,1	345,6	990,1	1.566,4	930,4
Abril	1.019,2	345,6	999,2	1.599,9	949,9
Mayo	1.046,0	358,5	1.006,1	1.657,8	974,3
Junio	1.113,8	380,7	1.010,6	1.682,3	1.003,3

c) Costo de la vida

Tiene importante influencia en el costo de la vida en Chile - como en otros países latinoamericanos -

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G.de Estadística - Chile.

la falta de una numerosa clase media, que constituye entre nosotros, el principal mercado de consumo para muchos artículos.

La elevación del costo de la vida en el vecino país obedece a diversas causas, de las que se han señalado las principales al enumerar las que han influído en el aumento de los precios. En los últimos años se ha operado una evolución rápida, motivada por la situación inflacionista de la que ya hemos hablado. Como resultado de diversas medidas y de procesos de carácter social y económico, podemos decir - refiriéndonos especialmente a la evolución de los salarios - que se ha entrado en este aspecto de la vida chilena, en un verdadero círculo vicioso.

Los aumentos experimentados en el total de sueldos y salarios pagados, no guardan ninguna relación con el ligero aumento que se observa en la producción. Por una parte, sucesivas conquistas obreras han determinado aumentos obligatorios de los sueldos y salarios, los que al incidir en los costos de producción han provocado elevaciones en el costo de la vida, que han servido de motivo para el reclamo y obtención de nuevos aumentos obligatorios.

Examinando los índices del costo de la vida, se puede notar el ascenso constante y considerable experimentado por el mismo. Veamos los correspondientes a la ciudad de Santiago, tomando como base, Marzo 1928 = 100, para el último decenio:

INDICE DEL COSTO DE LA VIDA EN SANTIAGO (1)

(Marzo 1928 = 100)

Promedios anuales

Años	Alimentación	Habitación	Combustible y luz	Vestuario	Varios	Indice general
1936	171,1	124,9	145,0	188,9	123,6	156,6
1937	204,8	135,5	162,4	190,9	131,0	176,4
1938	214,3	144,6	168,9	190,9	140,1	184,1
1939	210,4	157,7	162,6	199,9	146,1	186,7
1940	244,8	171,3	181,9	218,3	155,8	210,3
1941	280,6	184,1	218,1	277,5	170,0	242,3
1942	366,7	224,8	252,3	350,4	182,6	304,3
1943	433,7	246,7	292,1	395,6	225,4	353,9
1944	465,5	262,8	306,8	505,4	276,4	395,4
1945	495,5	278,0	322,9	606,1	292,1	430,2

El aumento en el período considerado es general para todos los rubros que inciden en el costo de la vida; de un valor 100 para marzo de 1928, el índice general alcanza en el año 1945 un valor promedio de 430,2. Como hemos dicho, el aumento es general, pero la influencia mayor está dada por el rubro "vestuario" que lle-

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G.Estadística - Chile.

ga en 1945 a un valor promedio de 606,1, figurando a continuación "alimentación" con un índice de 495,5. Se observa que la marcha del aumento se ha acelerado en los últimos años, particularmente a partir de 1939, siendo más moderada desde 1943; con excepción del rubro "vestuario" que ha aumentado en forma pronunciada en los dos últimos años.

De 1939 a 1945 el índice general del costo de la vida en Santiago se ha elevado de 186,7 a 430,2 (aumento del 130,4 %). En los cuatro últimos años los aumentos fueron del 25,6 %, 16,3 %, 11,7 % y 8,8 %.

La marcha del fenómeno durante el año 1945 y primer semestre de 1946 puede observarse en las cifras que se transcriben a continuación:

INDICE DEL COSTO DE LA VIDA EN SANTIAGO (1)

(Marzo 1928 = 100)

Indices mensuales.

Meses	Alimentación	Habitación	Combustible y luz	Vestuario	Varios	Indice general
1945						
Enero	465,5	266,2	307,3	593,5	289,4	411,0
Febrero	469,9	266,2	315,1	593,5	289,4	413,5
Marzo	472,2	273,7	313,5	593,5	287,6	415,7
Abril	479,3	281,1	319,4	593,5	288,7	421,0
Mayo	477,8	281,1	325,7	604,0	289,2	422,5
Junio	485,4	281,1	337,8	604,0	288,7	426,6
Julio	485,0	281,1	332,9	604,0	292,6	426,7
Agosto	492,6	281,1	332,3	604,0	295,8	430,4
Septiembre	534,5	281,1	331,5	604,0	295,8	449,2
Octubre	563,6	281,1	322,5	604,0	295,8	461,6
Noviembre	503,4	281,1	319,8	637,6	295,8	439,5
Diciembre	516,5	281,1	316,5	637,6	295,8	445,0
1946						
Enero	523,3	281,1	325,9	637,6	296,6	448,8
Febrero	516,8	281,1	325,6	637,6	296,6	445,9
Marzo	521,9	289,6	327,1	637,6	298,9	450,3
Abril	527,6	298,1	332,6	669,9	298,9	459,8
Mayo	540,0	306,6	334,1	690,1	307,1	471,2
Junio	556,6	306,6	338,0	745,7	307,1	487,3

Observemos a continuación la evolución del costo de la alimentación, desde 1941 a 1945, en las ciudades más importantes de Chile, a través de los índices respectivos.

---

(1) "Boletín Mensual" - Banco Central de Chile.

COSTO DE LA ALIMENTACION (1) (2)

(1930 = 100)

Promedios anuales

Ciudades	Años				
	1941	1942	1943	1944	1945
Iquique	222,3	284,8	346,7	357,7	384,0
Antofagasta	220,9	288,7	351,1	353,6	382,6
Serena	239,5	323,2	382,6	397,2	444,5
Valparaíso	233,3	315,5	398,0	407,6	437,0
Santiago	273,8	369,4	430,1	442,8	463,9
Talca	254,1	326,7	377,7	405,6	446,2
Chillán	250,0	339,9	394,4	416,1	453,0
Concepción	256,9	342,0	384,7	410,3	453,8
Los Angeles	227,9	300,6	355,4	375,3	399,9
Temuco	233,8	306,2	357,9	380,0	427,3
Valdivia	230,0	296,7	383,5	414,0	440,7
Osorno .	238,5	302,0	372,7	384,1	418,5
Magallanes	203,1	---	298,6	300,0	327,9

Del examen de las cifras precedentes se desprende que el aumento del costo de la alimentación, rubro que ha tenido preponderante influencia en el aumento del índice general del costo de la vida, es general en todas las ciudades que considera la estadística. El mayor aumento se observa en la ciudad de Santiago, que para el año 1945 presenta un índice de costo de la alimentación de 463,9; el menor aumento lo dá la ciudad de Magallanes, con un índice de 327,9. En todas las ciudades enumeradas

---

(1) Excluídas las verduras.

(2) "Estadística Chilena" - D.G.Estadística - Chile.

en el cuadro precedente, el aumento es particularmente pronunciado en 1942, siendo algo menor en 1943, considerablemente atenuado en 1944 y algo más acentuado en el último año. Estos datos nos señalan que los aumentos son generales en todo el país, como antes habíamos visto que lo eran para todos los renglones que inciden en el costo de la vida.

Para completar lo ya expresado sobre el costo de la vida en el país trasandino, agregaremos algunas consideraciones sobre la situación de su clase obrera. Para ello veamos lo dicho por Francisco Walker Linares respecto a las "Condiciones del trabajo en Chile" (1):

Refiriéndose a los 25.000 obreros (2) del salitre, expresa: "Las faenas salitreras son penosas y se rea-"lizan bajo un sol abrasador", y más adelante, "la mayor "parte de ellos trabajan en grandes plantas, por cuanto "la industria ha debido racionalizarse para hacer frente "a la competencia de abonos sintéticos; los salarios son "más altos que en otras industrias y las empresas, en "las que domina el elemento dirigente norteamericano, "se preocupan del bienestar de los trabajadores y de sus "familias."

Respecto a la industria cuprífera, "los sala-"rios en ella son también relativamente elevados y sus "obreros (20.000) tienen un standard de vida superior a "los otros trabajadores chilenos."

---

(1) Francisco Walker Linares - op.cit.

(2) En 1928, los obreros del salitre alcanzaban a 60.000.

El trabajo en los lavaderos de oro, que en 1932 como consecuencia de la desocupación salitrera, ocupó a 25.000 personas en labores muy remunerativas, (por la baja de la moneda), hoy sólo ocupa 3.435 obreros, en condiciones deficientes en materia de higiene y salubridad, siendo las ganancias pequeñas.

La situación de los obreros de la industria carbonífera la fija en los siguientes términos: "laboran "en ella cerca de 14.000 obreros, cuyos salarios han si- "do aumentados, pero cuyas condiciones de vida en materia "de habitación y de seguridad dejan aún algo que desear; "el trabajo es penoso y expuesto a enfermedades."

Los obreros de la industria fabril manufacturera "han conseguido ultimamente mediante sus organizaciones "sindicales mejoramiento de salarios. Hay empresas, aqué- "llas que cuentan con mayores capitales, que han implanta- "do obras para el bienestar de sus trabajadores, ya sea "otorgándoles subsidios familiares, proporcionándoles ca- "sas higiénicas, etc."

Continúa el autor citado: "En general la si- "tuación del trabajador agrícola chileno no es buena, sus "salarios son bajos y vive en habitaciones deficientes "pero que ya comienzan a mejorarse; carece de oportunida- "des para subir de condición, su vida es triste, es in- "culto, y su mayor distracción es el alcohol, gastando en "él el poco dinero de que puede disponer."

.....

"La clase de los empleados particulares, ya "sea del comercio, de la industria o de las oficinas, per-

"teneciente a la pequeña burguesía, y que viven exclusiva-
"mente del producto de su trabajo, ha sido víctima tanto
"como la obrera de las dificultades de la existencia en
"nuestros tiempos. La mayor cultura del empleado, su ran-
"go social, le imponen obligaciones gravosas, le exigen
"una remuneración decente; además hay que darle los medios
"que le permitan escapar a la miseria cuando ya no esté
"en condiciones de trabajar. La legislación chilena, como
"lo veremos pronto, se ha preocupado en sus relaciones
"contractuales y en su previsión social de la protección
"a los empleados; el alza creciente del costo de la vida
"ha hecho necesario dictar leyes de reajuste de sueldos de
"los empleados particulares, tratando de adaptarlos al en-
"carecimiento general; así se ha hecho en 1937 y se hará
"muy pronto de nuevo, mediante la promulgación de una ley,
"ya aprobada por el parlamento en sus líneas fundamenta-
"les".

5. Agricultura

Tomando en consideración el número de personas que viven de la agricultura como actividad principal (alrededor del 40 % de la población total), la misma constituye la rama más importante de la actividad económica chilena. La forma de explotación predominante es el latifundio.

"En Chile la propiedad agrícola no está aún su-
"ficientemente dividida, pero en los últimos años se nota
"un fuerte impulso en la parcelación de los predios, cuyos
"resultados son muy benéficos desde un punto de vista so-

"cial. La superficie cultivable alcanza a poco más del "tercio del territorio nacional, pero la extensión regada "es muy pequeña, quizá el dos por ciento de ese territorio. "Comprueba la afirmación de la mala división de la tierra "chilena, la circunstancia de que 129.127 propietarios de "predios de menos de veinte hectáreas, sólo poseen el "2,5 % del total cultivable del país y que 1.464 propie- "tarios son dueños del 68,7 % de esa tierra cultivable; "felizmente el número de propietarios en el campo, crece "de día en día, pasando la cifra de predios rurales de "doscientos mil. Diversas leyes tienden a fomentar la "pequeña propiedad campesina, que representa una fuerza "de orden social de primer orden; entre esas leyes cabe "citar las de cooperativas agrícolas, de crédito agrario, "de colonización agrícola. " (1)

Las gramíneas índigenas no son cultivadas en la actualidad en el país; el maíz fué introducido por medio de los peruanos; el trigo, cebada y avena fueron introduci- dos por los españoles y el centeno por los colonos alema- nes. Las frutas de consumo corriente son casi todas de procedencia extranjera, excepto la frutilla; sin embargo existen en la flora chilena frutas que merecerían ser cultivadas y apreciadas.

En tiempos de la Independencia la agricultura tuvo en Chile un período de prosperidad que no ha vuelto a repetirse; sus altos rendimientos le permitían exportar

---

(1) Francisco Walker Linares - op.cit.

trigo, harina y leguminosas a los demás países del continente, incluso al nuestro, dedicado en ese entonces casi exclusivamente a la explotación ganadera. El desarrollo de la agricultura en otros países, las necesidades de su población en aumento y el auge de otras producciones como el salitre - que atrajeron las actividades de sus habitantes - disminuyeron su importancia relativa en el conjunto de la economía nacional.

Los cultivos efectuados son los de la zona templada, no variando la producción mayormente de un extremo a otro del territorio apto para la agricultura. Se limitan por lo general a la parte regada de los valles; sin embargo también se siembra en terrenos de secano (1); se incorporan terrenos a la agricultura y ganadería (praderas) practicando roces en la zona de las selvas.

Actualmente, la agricultura chilena produce principalmente para la satisfacción de las necesidades internas; los agricultores obtienen buenos precios debido a la protección estatal existente contra la competencia extranjera. Como excepción existen algunos renglones de exportación como frutas, algunas leguminosas, cebada (2) y últimamente arroz. La política oficial tiende al autoabastecimiento mediante el fomento de mayores produc-

---

(1) En Chile se los llama: terrenos de rulos.

(2) En Chile se produce cebada de la mejor calidad, que adquiere en un 90 % de su producción normalmente Inglaterra, desde mediados del siglo pasado.

ciones y restricción de las importaciones (1) (2).

Las provincias centrales tienen la mayor parte de la producción agrícola del país, salvo el caso de algunos pocos productos cuyo cultivo se ha extendido en mayor grado más al norte, como el alpiste, cáñamo, arvejas, tomates, ajos y alcachofas, o en las provincias del sud como el trigo, avena y papas. La zona austral carece de importancia en lo que respecta a la producción agrícola.

El trigo, que se cultivaba casi en su totalidad

---

(1) Diversos factores gravitan en desventaja de la agricultura chilena: la sobrevalorización de la propiedad rural, el empobrecimiento de las tierras como consecuencia de la excesiva explotación no regulada con abonos compensadores, la necesidad del riego artificial especialmente en las provincias centrales y otras más al norte, el empleo de elementos de trabajo anticuados, el factor humano, su idiosincracia y la falta de inmigración en la medida necesaria, y el exceso de cargas tributarias con relación a la capacidad de producción.

(2) Un vasto plan de estímulo y desarrollo agrario, destinado a ser cumplido en un plazo de 18 años y por el que se proyecta invertir casi 15.500.000.000 de pesos chilenos, ha sido anunciado por el Ministerio de Agricultura de Chile, como puesto en ejecución el 5 de febrero de 1945. Se propone dar a la economía agraria del país una nueva estructura, basada en los últimos adelantos técnicos. Se proyecta aumentar la producción hasta llegar a abastecer el consumo y obtener excedentes para la exportación. Para ese fin el país será dividido en "zonas especializadas" dedicadas preferentemente al cultivo de determinados productos, buscándose las zonas económicamente más aptas y modificando el régimen de la propiedad de acuerdo con los tipos de cultivos. Se realizarán investigaciones para determinar la técnica más conveniente para cada zona y se fomentará la creación de organizaciones destinadas a comercializar la producción. Una de las inversiones más importantes previstas es la destinada a la expansión de los sistemas de irrigación, aumentando la superficie beneficiada y mejorando los medios de riego. Además se proyectan cuantiosas inversiones que abarcan los diferentes aspectos de la producción agraria del país, su industrialización y comercialización, investigaciones y educación agrícolas, carreteras y puentes, casas para trabajadores del campo, etc. (LA PRENSA - 14/II/945).

en las provincias centrales, fué luego desplazándose hacia el sud, correspondiendo en la actualidad el 50 % de la producción a esta región. Se caracteriza por la práctica del cultivo intensivo, lo que le permite lograr altos rendimientos; la política tendiente a lograr una mayor producción ha llevado el cultivo a zonas menos aptas, disminuyendo el rendimiento y observándose en algunas regiones los efectos de la erosión. La producción se mantiene en un nivel suficiente para abastecer las necesidades - aunque para ello el consumidor debe pagar precios cada vez más altos - exportándose al Perú cuando las buenas cosechas dejan excedentes e importando de la Argentina en caso contrario, para satisfacer el abastecimiento interno.

El cultivo del maíz está extendido por toda la región comprendida entre las provincias de Coquimbo a Cautín; la producción ha aumentado a través de los anos pero sin alcanzar a satisfacer las necesidades de forrajes del país. La política oficial ha sido también de autoabastecimiento y los precios internos han ido aumentando; la falta de forrajes ocasionada por esta política afecta a la producción porcina y a la industria lechera, debiendo el Gobierno preocuparse por la compra de grandes cantidades de maíz en nuestro mercado.

Los porotos son objeto de extenso cultivo teniendo mucha importancia en la alimentación y produciéndose principalmente en las provincias centrales, que proporcionan alrededor del 85% de la producción total; su rendimiento es considerable, revelando en los últimos años las cosechas un estacionamiento de la producción. Constituyen uno de los

renglones clásicos de las exportaciones chilenas, alcanzando las mismas al 50 % de la producción.

El país presenta - como para los porotos - excelentes condiciones de producción para todas las leguminosas. Las arvejas se producen principalmente en las provincias del sud, los garbanzos y lentejas preferentemente en las centrales. Estasproducciones se han desarrollado llegando a alcanzar cifras de importancia, sobre todo para las arvejas y lentejas, que tienen buenos mercados en el exterior; sin embargo, la producción de estas tres leguminosas ha disminuído en los últimos años. Su exportación alcanza un alto porcentaje de la producción (alrededor del 50 % para las arvejas y garbanzos y del 75 % para las lentejas); nuestro país es actualmente el principal adquirente de arvejas chilenas, siendo menores nuestras compras de garbanzos e insignificantes las de lentejas.

Las papas constituyen una de las producciones más importantes, cultivándose en gran extensión y figurando entre los alimentos de mayor consumo; la provincia de Llanquihué es la mayor productora; es también importante la producción de Chiloé donde constituyen junto con el pescado y los mariscos, el principal alimento de la población.

A continuación se expresan algunas cifras, sobre la producción agrícola chilena:

COSECHA DE CEREALES EN EL ANO AGRICOLA 1945/46 (1)(2)

Cereales	Producción en qq.
Trigo	9.301.385
Centeno	43.352
Cebada	750.307
Avena	840.017

COSECHA DE CHACRAS EN EL ANO AGRICOLA 1945/46 (1)(3)
(En quintales)

Frejoles	693.561
Maíz	681.403
Papas	6.940.065
Arvejas	139.228
Garbanzos	45.783
Lentejas	140.671

El arroz es un cultivo prácticamente iniciado en 1936, al que las excelentes condiciones naturales y el riego artificial le han permitido un gran desarrollo y cuyo consumo se ha hecho popular. La producción ha llegado a saturar el mercado interno - que antes dependía de las importaciones - colocándose actualmente excedentes en el extranjero.

Entre las plantas industriales debe citarse el tabaco; además el cáñamo, lino y diversas plantas oleaginosas. La producción de tabacos se ha desarrollado en

---

(1) "Estadística Chilena" - D.G.Estadística - Chile.
(2) 2º. cálculo 1945/46.
(3) 1er. cálculo 1945/46.

la medida necesaria para satisfacer las necesidades locales, importándose reducidos volúmenes de tabacos de calidad. Las condiciones para la producción de fibras textiles son muy buenas, desarrollándose cultivos de cáñamo y lino, que cubren las propias necesidades y dejan saldos exportables. El girasol - cuyo cultivo se fomenta - alcanzó en algunos años una producción de alrededor de un tercio de las necesidades del país, en semillas oleaginosas.

En lo que respecta a la vitivinicultura ha alcanzado un alto nivel de calidad, concentrándose en la zona central la mayor parte de la producción (más del 90 % del total). La producción se destina al consumo interno, permitiéndole su calidad competir en el mercado internacional con buenas perspectivas; la exportación alcanza al 5 % de la producción; la extensión de los cultivos está prácticamente estacionada.

Se cultivan también todas las frutas de la zona subtropical y templada, y algunas de la zona tórrida, con excelentes resultados. Es uno de los renglones que ha despertado mayor interés en los últimos tiempos y a la que se le augura un gran porvenir, por las inmejorables condiciones del país para su producción y su alto nivel de calidad. Se prevé la posibilidad de su acrecentamiento para competir en los mercados consumidores extranjeros, no bien se reanude el comercio internacional en condiciones normales, en la postguerra.

La producción de ajos se destina preferantemente a la exportación, produciéndose en buenas condicio-

nes; en lo referente a las cebollas se cuenta con las condiciones necesarias para poder incrementar su cultivo con destino a su colocación en el extranjero. La producción hortícola se destina en general a satisfacer las necesidades del mercado local, exportándose tomates en conserva, tanto enteros, como en jugo o pasta

La variedad de maderas susceptibles de aprovechamiento industrial, es muy grande. Su distribución en el país es desigual.

La región austral del territorio posee una reserva forestal de gran importancia. Puede observarse a menudo en ella, una especialización regional de la distribución de las distintas especies; en lugares húmedos se encuentra de preferencia el coihue y los laureles, en lugares secos el roble; el canelo se desarrolla en los valles húmedos y en los pantanos. En ambas cordilleras - en la de la Costa y de Los Andes - se encuentran a los 1.000 metros, selvas de araucarias; más al sud, se encuentran asimismo selvas de alerce.

Desde 1850 aproximadamente, a la fecha, se ha realizado una obra negativa de explotación y destrucción de las selvas australes. Las selvas susceptibles de explotación se han ido distanciando de los ferrocarriles, hacia terrenos de más difícil acceso, aumentándose los gastos de producción.

En la mayor parte de los casos, las selvas se hallan constituídas por multiplicidad de especies; los árboles de importancia económica se entremezclan con los

que actualmente no tienen mayor valor comercial, susceptibles de aprovechamiento sólo como combustibles y que por encontrarse a gran distancia de los centros de consumo, son incapaces de competir con las maderas de la región central destinada a estos usos.

La expansión agraria ha reducido la capacidad de expansión forestal de Chile.

La producción de maderas abarca las siguientes variedades: roble, raulí, laurel, coigüe, pino insignis, pino araucaria, álamo, olivillo, patagua, ulmo, lingue, mañío, tineo, eucalipto, canelo, alerce, tepa, luma, etc. Datos estadísticos sobre la misma se agregan como anexo a este capítulo.

6. Ganadería

La llama, cuyo empleo - de poca importancia - se realiza en la región andina de Antofagasta y Tarapacá, es el único animal de la fauna indígena utilizado en la actualidad. Ofrece ventajas, derivadas de la poca atención que requiere, de poder alimentarse con la escasa vegetación de esas regiones y llegar a lugares y senderos casi infranqueables; pero une a lo expresado los inconvenientes de su lentitud, su poca capacidad de carga y su escasa vitalidad. Los inconvenientes señalados han motivado el reemplazo casi completo de la llama, por los animales europeos que fueron introducidos por los españoles.

En tiempos de la Colonia Chile era un país eminentemente ganadero, teniendo esta rama de su economía

mayor importancia que la agricultura. Posteriormente, con el aumento de la población en el siglo XIX, la riqueza ganadera del país fué insuficiente para satisfacer las necesidades del consumo, debiendo realizarse importaciones provenientes de nuestro país.

Actualmente la ganadería chilena está prácticamente estancada y el país presenta dificultades para el fomento de un mayor desarrollo de su riqueza pecuaria, debido a que el alto valor de la tierra va desplazando esta explotación por la agricultura, especialmente por los cultivos intensivos que son más remuneradores. No existe en Chile la ganadería como explotación separada de la agricultura; los campos alternan la producción agrícola de cereales y chacras, con el pastoreo.

El stock vacuno y porcino está concentrado principalmente en las provincias del sud y centro; el caballar, mular y asnal, en cambio, en el norte y centro; y el ovino en las provincias del centro, sud y australes, especialmente en la última región citada.

No se poseen datos completos y actuales sobre la riqueza pecuaria chilena. El censo de 1936 - último realizado - registró las siguientes existencias de ganado:

EXISTENCIA DE GANADO

Censo de 1936

Ganado	Número de cabezas
Vacuno	2.573.000
Ovino	5.749.000
Porcino	571.500
Equino	527.800
Mular y asnal	93.500
Caprino	810.200

La existencia de vacunos era a comienzos del siglo de 2.700.000 cabezas; bajo luego en los años de la guerra europea de 1914-18 a alrededor de 2.000.000, manteniéndose en el último decenio cerca de las 2.500.000 cabezas.

En el último quinquenio, la existencia de vacunos es la expresada a continuación:

EXISTENCIA DE VACUNOS (1)
Período 1942/46

Años	Número de cabezas
1942	2.346.384
1943	2.380.513
1944	2.301.910
1945	2.347.907
1946	2.385.641

---

(1) "Estadística Chilena" - D.G.Estadística - Chile.

Se observa un desplazamiento de la crianza de vacunos hacia las provincias del sud, en las que el valor de la tierra es menor y donde las lluvias de verano hacen innecesario el riego artficial; esta traslación ha permitido un aumento considerable de la existencia ganadera, que ha representado el 60 % en el quinquenio 1925/30.

La explotación del ganado vacuno tiene mucha importancia en Chile, pero sin embargo no alcanza a satisfacer las necesidades del consumo interno; para cubrirlo, debe importar ganado argentino y las compras en aumento de los últimos años, son índice elocuente del déficit que en materia de carne sufre el vecino país,el que se refleja en el nivel de los precios internos.

En lo referente a los productos de lechería, la producción local no alcanza a abastecer el consumo, debiendo recurrirse a la importación argentina cada vez en mayor escala. Como ya expresáramos, la ganadería ha tenido que ir cediendo las tierras de la zona central a otras explotaciones más lucrativas, trasladándose poco a poco hacia el sud del país y no obstante los esfuerzos desplegados por las autoridades gubernativas, dirigidos a mantener arraigada la explotación tambera cerca de los dos centros principales de consumo - Santiago y Valparaíso - los resultados no han sido eficaces y el problema del abastecimiento de estos productos se ha ido agravando.

La crianza del ganado ovino ha tenido en Chile gran desarrollo, siendo de especial importancia en Aysen

y Magallanes. El stock de ganado ovino ha estado estacionario desde principios del siglo alrededor de 4.000.000 de cabezas, experimentando un considerable aumento a partir de 1925 para llegar a 6.000.000 en 1930; este desarrollo se debe fundamentalmente a la política de estímulo del gobierno que permitió su desarrollo en gran escala en el sud del país, especialmente en los citados territorios de Ayssen y Magallanes, sumamente aptos para esta explotación.

Chile reune excelentes condiciones para incrementar la explotación del ovino, pero la necesidad de destinar sus tierras a otros renglones más lucrativos impide desarrollar esa política. Los frigoríficos regionales del sud del país, que faenan fundamentalmente para cumplir con sus cuotas de importación en el Reino Unido, tienen que comprar ovinos argentinos para satisfacer sus necesidades. Salvo en la zona productora del sud, el consumo de ganado ovino es reducido, no obstante resultar un sustituto interesante frente al déficit de carne vacuna de que adolece el país. La explotación del ovino presenta además otras dos fuentes de beneficios, la lana y los cueros lanares, con un saldo exportable en conjunto de alrededor de 150.000 qq.

El ganado porcino no ha tenido gran desarrollo en Chile; la falta de forrajes baratos y la relativa importancia de la industria lechera, son factores desfavorables para esta explotación; el consumo de carne de cerdo es sumamente reducido y necesita el país importar grandes cantidades de grasa de cerdo.

Diremos aquí algunas palabras sobre la caza y la pesca. La caza cuenta en Chile con innumerables animales de la fauna nacional que pueden ser objeto de la misma, ya sea por su piel o por su carne; el más valioso es la chinchilla, de la que se han establecido criaderos; citaremos además el guanaco y la vicuña. Entre los animales introducidos del extranjero, que son objeto de la caza, merecen citarse los conejos y las liebres. Existen también diversas aves de caza (perdices, avestruces, patos, etc.).

La pesca se encuentra favorecida por la abundancia de pescados y mariscos, de exquisita calidad, en la costa chilena. Se han establecido además, en algunos ríos y lagos, criaderos de peces importados, como ser salmones y truchas.

La producción de pescado comprende muchas especies, siendo las más importantes: pescada, albacora, congrio colorado, sierra, pejerrey, cojinoba, corvina, congrio negro, sardina, machuelo, cabrilla, robalo, etc.

Los principales mariscos son los siguientes: choros, cholgas, ostras, erizos, choritos, locos, jaivas, ostiones, apancoras, langostas, apancoras reina, picos, centollas, pacas, navajuelas, camarones, etc.

7. Minería

Antes que los españoles pisaran tierra chilena, ya los indígenas habían aprendido a buscar el oro y algunos otros metales, especialmente a explotar el cobre. Se sostiene que Chile fué uno de los principales tributarios

de la enorme riqueza em oro del Perú incásico.

Durante la Colonia se produjo oro desde el siglo XVI; la plata comenzó a figurar a fines del siglo XVII. El cobre, durante la conquista y comienzos de la colonia no tuvo mayor actividad; en el siglo XVII aumentó la misma, colocándose en el siguiente a la cabeza de la producción minera de Chile. De esta manera la minería fué progresando más o menos con firmeza a partir del siglo citado en último termino, en el que además del oro y la plata, adquieren rol importante los yacimientos cupríferos.

La incorporación de los campos salitreros al patrimonio nacional, como consecuencia de la Guerra del Pacífico, hizo sentir de inmediato sus efectos en el progreso general de la nación. La minería tuvo un extraordinario desarrollo y paralelamente las demás actividades económicas del país; los ingresos de la hacienda pública aumentaron progresivamente, por los derechos aduaneros del comercio en desarrollo creciente y particularmente por los aplicados a la exportación del salitre, que representaban hasta antes de la primera guerra mundial, más de la mitad del total de rentas del Estado. Con ellos pudo desenvolverse la acción social y de fomento de los poderes públicos.

La guerra mundial de 1914-18 tuvo una influencia favorable sobre las actividades mineras, sobre todo en sus ramas del salitre y cobre, bases de la economía nacional chilena. Pero más tarde se hicieron sentir los efectos de la crisis derivada de ese mismo conflicto bélico, con la disminución de algunas actividades productoras, especialmente en la industria del salitre y con la desocupación de ma-

sas obreras.

Una época de prosperidad y febril actividad se desarrolla luego en el mundo, que se vió reflejada en el orden interno. En 1927, el Gobierno se preocupó en forma especial de la minería, creando la Caja de Crédito Minero, la Superintendencia de Salitre y Yodo y la Caja de Fomento Salitrero; al año siguiente crea el Consejo y la Caja de Fomento Carbonero.

La crisis mundial de superproducción que aparece en el mundo alrededor de 1930, se vió agravada en Chile por el cierre de los mercados exteriores para su producción minera y agrícola, que vió resentidos así todos los sectores de su economía.

A partir de 1931, se inicia en Chile una nueva época para la minería, con la intervención estatal; las cifras de la producción de los principales minerales permitirán formar juicio sobre el desarrollo de la industria en los últimos años.

En el cuadro que se inserta a continuación se expresa la producción del oro, plata, cobre, hierro, carbón, salitre, yodo y azufre, en el período 1931-1945:

PRODUCCION MINERA (1)

(Principales productos)

Período 1931/1945.

Años	Oro Klgrs.	Plata Klgrs.	Cobre tons.	Hierro tons.
1931	665	8.969	223.513	741.650
1932	1.175	3.116	103.173	171.564
1933	4.585	7.998	163.395	565.172
1934	7.392	32.694	256.700	973.170
1935	8.272	40.396	267.083	849.402
1936	7.739	46.598	256.209	1.353.705
1937	8.482	57.686	413.283	1.529.702
1938	9.145	42.784	351.482	1.607.051
1939	10.247	36.765	340.980	1.625.622
1940	10.433	46.853	363.041	1.748.418
1941	8.206	38.840	468.688	1.696.626
1942	5.816	28.192	484.353	409.231
1943	5.404	31.311	497.141	4.637
1944	6.342	30.996	498.519	18.413
1945(2)	5.585	25.674	470.202	278.877

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G.de Estadística - Chile.

(2) Cifras provisorias.

PRODUCCION MINERA (1)

(Principales productos)

Período 1931/1945.

(continuación)

Carbón tons.	Salitre tons.	Yodo kgrs.	Azufre tons.	Años
1.100.383	1.125.900	---	5.099	1931
1.080.085	693.878	---	11.959	1932
1.538.061	437.655	196.373	12.759	1933
1.807.527	812.368	518.093	20.683	1934
1.899.936	1.217.865	326.675	20.110	1935
1.874.804	1.261.581	1.131.835	25.934	1936
1.988.371	1.413.825	1.173.031	22.556	1937
2.043.738	1.398.043	570.490	27.975	1938
1.850.348	1.440.471	422.076	32.247	1939
1.938.059	1.485.070	1.400.586	35.518	1940
2.060.271	1.416.345	1.531.738	25.182	1941
2.150.799	1.332.723	861.263	23.885	1942
2.265.128	1.171.151	824.434	26.054	1943
2.279.438	990.709	1.328.572	25.575	1944
2.049.822	1.339.608	696.723	5.481	1945 (2)

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G. de Estadística - Chile.

(2) Cifras provisorias.

Las cifras de la producción minera expresadas en números índices, dando al promedio 1927-28-29 el valor 100, permitirán una mejor apreciación de las alternativas de la misma.

INDICE DE LA PRODUCCION MINERA (1)

(1927-29 = 100)

Años	Promedios anuales	
1927	73,3	
1928	109,4	100,0
1929	117,3	
1930		82,8
1931		56,7
1932		30,8
1933		38,4
1934		62,4
1935		71,0
1936		72,2
1937		100,3
1938		87,6
1939		87,1
1940		94,5
1941		108,3
1942		104,7
1943		103,1
1944		102,4
1945 (2)		101,7

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G.de Estadística Chile.

(2) Cifras provisorias.

Durante los años 1932 y 1933 se sintieron en Chile en forma pronunciada los efectos de la crisis, disminuyendo la producción minera a la tercera parte; se produce luego una recuperación llegándose en 1937 a igualar la cifra del año base, la que es superada desde el año 1941. El incremento de los últimos años, débese a la demanda provocada por las necesidades de la guerra mundial. Sin embargo, debe observarse que la producción declina desde 1942, después de llegar a su punto más alto en 1941 (sólo superado muy ligeramente en 1928 y en forma más acentuada en 1929). El promedio anual de 1945, con 101,7 puntos, es inferior en 0,7 % al del año anterior, y en 2,9 % y 6,1 %, al de 1942 y 1941, respectivamente.

Los aumentos son generales en todos los renglones detallados en el cuadro de la "Producción Minera", siendo particularmente notables los que se refieren a la plata y al oro. En 1943 y 1944 se observa la paralización de la producción de minerales de hierro y disminución de la de salitre.

En lo referente a la plata, los aumentos que se observan desde 1934 obedecen al alza del precio de la misma, y al incremento de la producción de minerales combinados con oro y cobre. En lo relativo al oro, han influído varios factores, pero sobre todo la acción gubernativa de la que nos ocuparemos al hablar de este metal.

El salitre y el yodo están íntimamente ligados en su desarrollo, con la organización y funcionamiento de la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo. Los aumentos en la producción de cobre se deben - sin que por ello se pretenda desdeñar otros factores - a las demandas de las naciones beligerantes para satisfacer necesidades de las

industrias bélicas.

En el período observado, se regulariza la producción de carbón y la de azufre toma gran importancia; experimenta una brusca caída en 1945. La producción de hierro que se había regularizado hasta 1941, se paralizó en los años 1943 y 1944.

Otros minerales de producción chilena no detallados en el cuadro son: manganeso, borax, perclorato de potasa, plomo, azogue, zinc, molibdeno, cobalto, sal, guano, yeso, arcilla, cal, carbonato de calcio, caolín, mármol, etc.

La producción minera es de importancia vital para la economía del país trasandino; el lugar que ocupa la exportación de estos productos, de primacía absoluta en el total de las exportaciones chilenas, se observará páginas más adelante al tratar del comercio exterior. De ello puede inferirse la importancia que cualquier trastorno que afecte su producción o sus exportaciones, tiene en el desarrollo económico y en el porvenir general del país.

Veremos a continuación, en particular, el desarrollo y situación actual de los más importantes renglones de la producción minera.

El oro alcanzó durante los diez primeros años del siglo XIX, una producción media anual de 3.100 kilos; entró luego en un período de decadencia, disminuyendo hasta 1860. A partir de esta fecha el agotamiento de las minas y lavaderos y la explotación del cobre que absorbe las actividades de esta rama de la economía, hacen disminuir la producción, entre 1876 y 1880, a un promedio anual de sólo 240 kilogramos.

En 1900 la producción llega a 2 toneladas, en los primeros diez años del presente siglo a un promedio de 969 kilos y en los veinte años siguientes a un promedio de 875, alcanzando en 1929 a 1.027 kilos.

El incremento de la producción en los años subsiguientes, está relacionado con medidas de política gubernamental, destinadas a atenuar la cesantía obrera. Se llega en 1940, a una cifra superior en 9 veces a la de 1932, ocupando Chile de ese modo el segundo lugar en la producción de Sudamérica (después de Colombia), mientras que ocho años antes se encontraba en el quinto puesto. Para hacer frente a la situación creada por la desocupación, se dictaron desde 1931 diversas medidas legales, autorizando al Poder Ejecutivo para otorgar concesiones administrativas, prescindiendo de formalidades del Código, con vistas a amparar el trabajo. La explotación de los placeres auríferos reservados, en forma directa o por medio de concesiones, se realizó por la Jefatura de Lavaderos de Oro (creada por decreto-ley en 1932), llegándose en 1933 a emplear un promedio mensual de 31.477 obreros. La finalidad de atenuar la desocupación fué cumplida; luego, el agotamiento de los placeres auríferos y el retorno a las faenas normales por parte de los obreros, disminuyeron la acción del citado organismo. Además de la señalada, actuaron en el incremento de la producción otras causas, entre las que pueden citarse la baja del valor de la moneda y la situación mundial de inestabilidad.

En 1945, la producción fué de 5.585 kilogra-

mos, levemente superior a la de 1943, llegando sólo al 53,5 % de la de 1940 (10.433 kilogramos, la mayor alcanzada hasta ahora).

El oro se encuentra en minas y lavaderos, principalmente en la Cordillera de la Costa, a lo largo de todo el país. Como producto secundario, se encuentra también en combinación con otros metales.

La plata adquirió importancia en el siglo XIX convirtiéndose el país en importante productor. En los primeros 20 años del mismo la producción anual fué de 8.500 kilogramos, yendo en aumento para alcanzar en 1852 108.000 kilogramos, bajando en 1866 a 77.842. Influyeron en el aumento, la aplicación de nuevos procedimientos de explotación, y sobre todo el descubrimiento de grandes yacimientos. En 1887 alcanzó un máximo de 220 toneladas.

El agotamiento de las minas ricas y la preponderancia creciente del cobre y luego del salitre, provocaron la decadencia de la plata. Bajó a 73 toneladas en 1900, y en 1901-10 al promedio anual de 39,5; en los años siguientes, 1911-20, el promedio es de 29,5 y en el período de 1921-30 de 45,5 toneladas de plata pura. La baja en la producción de plata se deba al broceo de las grandes minas y a no haberse encontrado después de Caracoles, minerales de plata de importancia, como también a la baja del precio del metal en el mercado mundial.

El aumento notable de la producción argentífera, experimentado desde 1934, se debe al alza del precio del metal y al aumento de la producción combinada con minerales de oro y cobre. Ha disminuído en 1945 a 25.674 kilogramos. Las minas de plata se encuentran

casi exclusivamente de Santiago al Norte.

El cobre ocupa un lugar prominente en la minería chilena. Después de la independencia tomó gran impulso, colocándose Chile en 1876 - produciendo 52.308 toneladas - a la cabeza de la producción mundial, con más de la mitad de la misma. El promedio anual asciende de 2.000 toneladas de cobre en los primeros 35 años del siglo, a 8.200 toneladas en los 15 años siguientes, a 24.393 toneladas en la década 1851-60 y a 43.880 en el período 1861-1880. El aumento señalado, en forma progresiva pronunciada, obedece a diversas razones: al alza del precio del cobre, al interés por este metal de algunos capitalistas ingleses llegados en esa época al país, a la explotación de nuevos yacimientos, principalmente algunos de bronces morados (minerales sulfurados) de leyes de 20, 30, y hasta 40 % de cobre fino. Pero sobre todas las causas señaladas, está la introducción en Chile en 1834 del horno de reverbero, con el que se pudieron beneficiar los minerales sulfurados, que hasta entonces no se sabían fundir. Esta innovación permitió incorporar nuevos yacimientos a la explotación. En 1872 se introduce en Chile el horno de soplete, última palabra de la época en materia técnica.

Luego, debido a diversas circunstancias, a no descubrirse nuevas minas que reemplazaran a las que entraban en broceo, a la falta de maquinarias modernas y de capitales (absorbidos por la explotación salitrera), que dificultaba la explotación de los antiguos yacimientos, por la mayor profundidad y menor ley de los minerales, la producción disminuyó, llegando a ocupar Chile en vísperas

de la guerra de 1914-18, el quinto lugar con el 4,3 % del total mundial.

Desde esa fecha, aproximadamente, se produce una recuperación en la industria, la que sólo es superada por la producción de Estados Unidos. Los siguientes promedios de la producción anual darán idea del desarrollo operado:

Decenios	Promedios anuales
1901-10	32.504 t.
1911-20	68.653 "
1921-30	202.660 "

La mayor producción del período se alcanzó en 1929, con 320.830 toneladas. El incremento extraordinario de la producción débese a la incorporación a la industria de grandes compañías norteamericanas (1), que han realizado cuantiosas inversiones, contando con una gran capacidad de producción. Los procedimientos empleados por estas empresas - en reemplazo del horno de reverbero - les permiten beneficiar minerales de baja ley, de hasta menos del 1 %. Se emplean procedimientos de electrólisis, contando con plantas hidroeléctricas.

Los aumentos experimentados posteriormente en la producción de cobre, que en 1945 llega a 470.202 toneladas, obedecen en parte, a los adelantos técnicos introducidos en la explotación y beneficio del mineral por las grandes empresas norteamericanas - ya citadas - y a la

---

(1) Plantas de: El Teniente en 1911, Chuquicamata en 1915 y Potrerillos en 1927.

obra de la Caja de Crédito Minero, de ayuda a los pequeños productores. Sin desconocer la importancia de los factores señalados, puede afirmarse sin embargo que la causa que ha influído en mayor grado, ha sido la demanda para satisfacer necesidades bélicas, pues este mineral está clasificado como básico para las industrias de guerra.

Esta misma circunstancia obliga a pensar en los efectos que tendrá para la economía chilena la contracción de la demanda, cuando la producción deba atender solamente las necesidades normales. Previendo ello el Gobierno chileno ha gravado con un impuesto extraordinario las rentas de los establecimientos dedicados a la producción de cobre en barra, cuyo producido se destinará a la realización de obras de acción social y de fomento general de la economía del país. Ellas consistirán en la construcción de caminos, ferrocarriles, obras de regadío, portuarias, habitaciones populares, fomento de la minería, agricultura y otras obras públicas necesarias.

La producción en 1945 alcanzó a 470.202 toneladas, arrojando la del quinquenio 1941/45 un promedio de 483.780 toneladas.

El país cuenta con grandes reservas de cobre; la riqueza en este aspecto de ambas cordilleras (de la Costa y de los Andes) es considerable. Frecuentemente

se encuentra en minas de otros metales.

El carbón comenzó a ser explotado en los primeros años de vida independiente del país. La explotación de los mantos carboníferos se inició en Lirquén en 1843, con destino a los barcos que hacían el tráfico a Chile y para surtir los hornos de una fundición de cobre que se instaló en las cercanías. Entre 1844 y 1848, se incorporan nuevas empresas a esta explotación; pero los trabajos no adquirieron mayor importancia, por falta de obreros prácticos en estas tareas, por las dificultades del transporte, por el escaso consumo y también por el prejuicio existente contra el carbón nacional.

A la labor de don Matías Cousiño, que en 1850 o 1851, compró unas minas ya en explotación en Lota, débese el progreso que experimenta la industria del carbón. Cousiño empleó en la industria carbonífera por primera vez, máquinas a vapor traídas de Inglaterra; del mismo país hizo llegar técnicos y preparó obreros del carbón con los trabajadores agrícolas. Aumentó la producción y para colocarla envió carbón a San Francisco y Panamá, abriendo nuevos mercados para el producto, que viése así aceptado antes en el extranjero y luego como consecuencia de ello mismo en su propio país. La producción que en 1852 - época de la llegada de Cousiño a Lota - era de 7.815 toneladas anuales, empleando 125 obreros, llegó en 1863 a 36.715 toneladas extraídas, con 364 mineros. En 1893 la producción era de 1.000.000 de toneladas; en 1929 llega a 1.500.000 toneladas.

En la última década se regulariza la produc-

ción de carbón, alcanzando en 1944 la cifra máxima de 2.279.438 toneladas; superior en un 23 % a 1939 (la más baja de los últimos años). En 1945, la producción, que se vió dificultada por varias huelgas, alcanzó a 2.049.822 t.

La extensión geográfica de los yacimientos carboníferos es bastante grande; los mejores carbones son los de Lota, Coronel y Lebu (7.300 - 7.800 calorías).

El salitre, el cobre y el carbón, son hoy los principales productos de la minería chilena. Hasta la Guerra del Pacífico, Chile sólo poseía los yacimientos salitreros de Taltal, encontrándose los demás en poder de Bolivia (distritos de Antofagasta y El Toco) y Perú (provincia de Tarapacá). Como consecuencia de esta guerra, se incorporaron todos los territorios salitreros al dominio chileno. El Gobierno vió engrosar su patrimonio por los yacimientos declarados reserva fiscal y por el impuesto a la exportación a que fué sometido el producto. Los yacimientos en manos de particulares fueron en su mayoría enajenados por éstos a sociedades extranjeras, de tal modo que en 1903 sólo el 15 % de la producción estaba en manos chilenas.

Se realizaron diversas combinaciones entre los productores, destinadas a aumentar los precios, de vida más o menos efímera, que fueron seguidas a veces por descensos en la demanda y producción. Luego de la tercera de estas combinaciones - que duró un año (1896-97) - y hasta 1900, se desarrolla una época de prosperidad en la industria del salitre, aumentando de un 30 a un 40 % la produc-

ción y exportación. Se formaron nuevas Asociaciones de Productores, de 1901 a 1909 y después, de 1918 a 1928.

Desde 1909 a 1918 - tiempo durante el cual no existieron combinaciones de los productores salitreros - la industria tuvo su más larga época de prosperidad, traducida en el aumento natural de los precios, la producción y la exportación, debido principalmente a la influencia de la guerra de 1914-18 y particularmente a la participación estadounidense en la misma. El salitre - empleado para la fabricación de explosivos - vió acrecida su demanda y la producción aumentó de 2.440.800 toneladas en 1910 a 2.979.100 en 1918, experimentando igual evolución las exportaciones y llegando casi a duplicarse el precio. En el transcurso del conflicto y después del mismo, se concentra la producción en grandes plantas.

Pero como consecuencia también de la guerra se produjeron hechos de influencia negativa, decisiva y permanente, para el porvenir de la industria del salitre, producto básico de la economía chilena. Los beligerantes, especialmente Alemania, desarrollaron la industria de producción de salitre sintético, que terminada la guerra fué defendida y protegida con medidas estatales de diverso carácter. Por ese hecho la participación del 64,3 % que tenía Chile en el abastecimiento del consumo mundial de fertilizantes, bajó al 33,5 % en 1920 y al 14,6 % en 1930-31. La industria se había desarrollado en demasía para el nuevo mercado mundial, que se le ofrecía disminuído por el ingreso en la competencia del salitre sintético. Una nueva Asociación de Productores - ya citada -

que dura de 1918 a 1928, no tuvo mayor éxito; los precios siguieron un curso descendente y la producción fué irregular.

En 1927 se creó por ley la Superintendencia del Salitre y Yodo, organismo técnico y de contralor de la producción y venta del producto; por la misma ley se trataba de fomentar la produccion con la creación de una Caja de Crédito, primas y otras medidas. En esa misma época se introduce la aplicación en la industria salitrera del sistema Guggeheim, adelanto técnico que significa una economía de mano de obra de 500 % y permite el aprovechamiento del caliche de leyes menores a lo que era posible hasta entonces; asimismo, se mecanizó la extracción del caliche. El Gobierno con diversas medidas favoreció la producción de salitre que alcanzó las cifras de 3.164.824, 3.233.321 y 2.445.834 toneladas en 1928, 1929 y 1930 respectivamente, cifras muy superiores a las exportaciones, que fueron acompañadas por un descenso del precio.

Ante esta situación crítica se crea por ley en 1930 la Compañía de Salitre de Chile (COSACH), empresa mixta con un capital de $ 3.000.000.000, de los que la mitad correspondían a acciones inalienables para el Fisco; se incorporaron a la Cosach 36 empresas salitreras. El Fisco aportó sus reservas salitreras y eximió del derecho de exprtación del salitre a la Cosach; participaba como accionista en las utilidades, habiéndose establecido la garantía de un dividendo mínimo para sus acciones. La formación de la compañía fué apoyada por los pro-

ductores y por el Estado, que buscaba una fuente de ingresos en reemplazo del derecho que gravaba la exportación del salitre. A pesar de ello esta organización que comenzó su gestión con un enorme pasivo, fracasó.

El caliche contiene, además del salitre, diferentes substancias valiosas también explotadas, como el yodo, perclorato de potasa y otras. La producción del salitre, y yodo, desde 1934 a la fecha, está íntimamente relacionada con la organización y funcionamiento de la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, entidad de la que se tratará en párrafos separados. Desde el año citado (1934), se regularizó la producción alcanzando en 1940 a 1.485.070 tns., comenzando desde esa fecha un descenso progresivo para llegar en 1944 a 990.709 tons.; observándose un aumento importante en 1945 con 1.339.608 tns. La industria del salitre se halla afectada actualmente por la escasez de fletes marítimos, no pudiendo por ello satisfacer toda la demanda, que es intensa.

Después de la Guerra del Pacífico, la producción tuvo un auge regular que duró hasta fines de la guerra de 1914-18, luego ha estado sometida a fuertes variaciones en la producción, exportación y precios, las que constituyen una de las causas principales que han perturbado, con grave perjuicio, la economía y el desarrollo general del país. Los altibajos registrados son consecuencia, tanto de las crisis generales que han afectado la economía mundial, como de la competencia de los abonos sintéticos.

El manganeso, cuya producción alcanzó cierta consideración en el siglo pasado, tuvo exportaciones de alguna importancia en los años 1890 y 1891, perdiéndola luego; durante la guerra de 1914-18, se produce una recu-

peración. Conspira contra el mayor desarrollo de su explotación la carencia de procedimientos técnicos que permitan la exportación del metal purificado.

El azufre, cuya producción en 1900 fué de 2.472 toneladas, llegó en 1930 a 18.472 toneladas. Hasta esa fecha alcanzaba para satisfacer las necesidades internas y alimentar algunas exportaciones; luego de una disminución (1931 a 1933), se incrementa desde 1934 la producción llegando en 1940 a 35.518 toneladas, para disminuir luego con algunas oscilaciones a 21.392 toneladas en 1944 y caer a 5.481 en 1945. Existen en Chile importantes solfateras, debido al origen volcánico de la alta cordillera andina.

El bórax, en el decenio 1881-90 tuvo una producción de 2.937 toneladas anuales, que se eleva en los primeros treinta años de este siglo a 23.098 toneladas anuales; en 1925 se alcanzó el máximo de 39.300 bajando extraordinariamente en 1929 a 4.258 y desapareciendo en los años siguientes. Cuenta Chile con las más grandes borateras del mundo; llegó a ocupar uno de los primeros lugares entre los países productores, pero la adquisición de los yacimientos por una compañía estadounidense que tiene el monopolio mundial del producto, la que resolvió mantenerlos como reserva, provocó la caída de esta producción con perjuicio de la economía nacional.

El hierro es otro de los minerales de gran importancia en la economía chilena. Su desarrollo adquiere volumen en el segundo decenio del siglo actual llegando el promedio anual de producción de mineral bruto a 32.497

toneladas; en el decenio siguiente el promedio es de 1.118.175 toneladas.

Este aumento se explica conociendo algunos detalles de la evolución de esta rama de la minería chilena. En 1904 se había otorgado una concesión para el establecimiento de la industria siderúrgica en el país, la que por falta de capitales fué cedida por el concesionario a una empresa formada por un Sindicato financiero francés. Este tampoco pudo llevar a buen éxito la explotación y en 1913 arrendó los yacimientos a la empresa norteamericana Bethlehem Steel Company. El sindicato francés poseía en Corral un establecimiento que fué adquirido por la empresa mixta chilena Compañía Electro-Siderúrgica e Industrial de Valdivia, la que en 1933 ha iniciado la producción de hierro.

La Bethlehem Chile Iron Mines, invirtió en 1922 la suma de 40.000.000 de dólares en maquinarias y equipo, para explotar con procedimientos técnicos modernos el yacimiento "El Tofo". La perfección técnica de esta explotación es de grado muy elevado. El yacimiento explotado es uno de los más grandes del mundo, sus minerales contienen de 60 a 69 % de hierro puro y escaso porcentaje de fósforo, azufre y silicio, siendo de una dureza muy pronunciada. Los minerales exportados se colocan en su totalidad en Estados Unidos. La producción se mantuvo, por lo general, arriba de 1.500.000 toneladas anuales hasta 1930, disminuyendo a 741.650 toneladas en 1931 y siendo paralizada en Junio de 1932, debido a la crisis mundial. La evolución desde esa fecha, puede verse en el

cuadro de la "Producción Minera". Se aprecia que a partir de 1936 la producción se regulariza hasta 1941, año que arroja 1.696.626 toneladas; disminuye en 1942 a 409.231 toneladas, permaneciendo paralizada en los años 1943 y 1944 (1943: 4.637 tons.; 1944: 17.670 tons.), afectada por la escasez de fletes. En 1945 llega a 278.877 toneladas.

Los yacimientos son numerosos, siendo algunos de gran extensión y altas leyes. Los dos más importantes son el ya citado de "El Tofo" (al Norte de La Serena) y "Algarrobo" (al S.O.de Vallenar), también propiedad de la Bethlehem. Además existen yacimientos en Taltal, Antofagasta, Atacama, Coquinbo, Santiago, etc.

A pesar de que la producción de minerales de hierro ha tomado gran importancia, exceptuando los años 1943 y 1944, en que se encontró paralizada, no ocurre lo mismo con la fundición, de escaso desarrollo; existen planes para su fomento y se cifran grandes esperanzas en el porvenir de esta industria y en su influencia en el intercambio futuro.

Nos ocuparemos ahora de tres organismos del Estado, por medio de los cuales éste realiza su política minera y cuya acción e influencia son de gran importancia en el desarrollo presente y en las perspectivas que ofrece la minería chilena: la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, la Caja de Crédito Minero y la Corporación de Fomento de la Producción.

La Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, fué creada, como consecuencia del fracaso de la Cosach. La Compañía de Salitre de Chile que - como hemos visto - comenzó su gestión con un enorme pasivo, durante una época de crisis, fracasó en sus propósitos debiendo procederse a su disolución y liquidación.

En 1934, por ley de ese año se establecieron las bases para una nueva organización de la industria salitrera. Esta ley establece que solamente el Estado puede comerciar y exportar salitre y yodo, con la facultad de ceder este privilegio a la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, asociación de productores vigilada y protegida por el Estado, que la misma ley crea. Esta institución se forma con los productores que declaran adherirse a ella, por escritura pública debidamente registrada.

Los fines principales de la Corporación son: tomar en cesión o arrendamiento el estanco del Estado, del salitre y yodo; adquirir de los productores estos minerales, venderlos y distribuirlos; efectuar los arreglos financieros exigidos por el plan de reorganización de la industria. De sus utilidades, la Corporación debe pagar al fisco el 25 % por el arrendamiento del estanco, quedando el 75 % restante para ser distribuído entre los productores asociados. La administración corre por cuenta de un Directorio, compuesto por un presidente y diez miembros, de los cuales cinco son representantes fiscales.

Los productores asociados deben entregar a la Corporación la cuota de salitre y yodo que ésta les ha asignado; y correlativamente la institución está obligada a comprarles la misma cuota, al precio de costo industrial. Las utilidades destinadas a repartirse deben serlo a prorrata de las cuotas de venta respectivas; pero nivelándose el precio de costo pagado por la Corpora-

ción a los productores, calculando el costo medio de modo que todos vendan al mismo precio la tonelada de salitre o kilogramo de yodo, beneficiando así a las empresas de bajo costo de producción y estimulando la disminución de los mismos.

La principal labor de la Corporación, está en el establecimiento de las cuotas, que fijarán el volumen de los negocios de cada empresa y su participación en las utilidades.

La ley de creación, contiene además disposiciones sobre la forma de determinar la cuota, los reclamos que se pueden efectuar, la determinación del precio de costo industrial y muchas otras destinadas a la liquidación de la Compañía de Salitre de Chile. Los acreedores de la Cosach sólo pueden cobrar a sus antiguos deudores - y no a la Corporación - en el caso que ellos tengan utilidades; se ha librado en esta forma al nuevo organismo del peso del pasivo de la Cosach.

Refiriéndose a esta institución dice Julio Ruiz Bourgeois (1): "La Corporación de Ventas de Salitre "y Yodo es un excelente ejemplo de la economía dirigida, "respetuosa del interés individual y apropiada para "afrontar en las mejores condiciones posibles, todas "las circunstancias que se puedan presentar a nuestra "industrial del salitre y del yodo, tanto en las épocas "de prosperidad comercial, como en las de crisis".

---

(1) "La Minería en la Vida de Chile" - Cursos y Conferencias - Octubre, Noviembre y Diciembre de 1942.

La Caja de Crédito Minero fué creada por ley del año 1927, pero adquirió su mayor desarrollo e importancia en los años de la crisis minera y siguientes. Tiene como fines fundamentales el fomento de la explotación y beneficio de los minerales existentes, concediendo préstamos y otras formas de ayuda a personas o empresas mineras nacionales.

Nació con limitadas facultades - debido al ambiente poco propicio a la minería existente en la época de su creación - tanto en lo que respecta a sus facultades financieras, como a los medios de acción que podía poner en juego. Las modificaciones posteriores a su ley orgánica, adaptándola a las necesidades que puso de relieve la experiencia, han dado a este organismo extensas facultades en su modo de operar.

Puede conceder préstamos sin las limitaciones establecidas al ser creada, comprar y vender minerales, explotar planteles de beneficio de su propiedad, adquirir elementos de trabajo para venderlos o arrendarlos, instalar y explotar almacenes y pulperías en las faenas mineras, realizar investigaciones, explotaciones y cateos de yacimientos, estudios técnicos y comerciales relacionados con la minería, experimentar nuevos procedimientos de concentración y beneficio de minerales, emitir bonos por cuenta de empresas mineras nacionales o garantizarlos, instalar laboratorios, construir vías de comunicación para el acceso a minas explotables, establecer Almacenes Generales de Depósitos, adquirir derechos o acciones en negocios mineros o de beneficio, formar asociaciones o

sociedades mixtas, etc.

Opera generalmente comprando minerales y otorgando préstamos que quedan depositados a la vista y en cuenta corriente en la misma Caja, fiscalizando su inversión. Puede intervenir y vigilar la explotación y contabilidad de las pertenencias mineras o establecimientos. Forma también asociaciones con los mineros, capitalizándolas e interviniendo en la administración y explotación.

La labor de la Caja ha sido amplia; ha incrementado la producción de oro, impulsado la explotación de minerales pobres mediante la instalación de plantas industriales y pagando bonificaciones a los productores, ha abierto nuevos mercados a los minerales chilenos, ha contribuído a mantener y mejorar los precios, a reducir los costos de producción mediante la construcción o mejoramiento de caminos mineros, ha fomentado - además del oro y del cobre - la explotación minera del manganeso, azufre, cal y substancias no metálicas, especialmente el carbón (1). Los placeres auríferos reservados al Estado, serán también explotados por la Caja, por disolución de la Jefatura de Lavaderos de Oro.

En representación de Chile, la Caja ha celebrado contratos con la Metals Reserve Co., de los Estados Unidos, asegurando la adquisición de gran parte de la producción minera y de concentrados del país, durante el período de guerra.

---

(1) La Caja de Fomento Carbonero - anterior institución de crédito - se ha refundido con la Caja de Crédito Minero.

Como organismos locales con fines similares dentro de sus zonas, existen - además de la Caja de Crédito Minero - los Institutos de Fomento Industrial y Minero de Tarapacá y Antofagasta.

La Corporación de Fomento de la Producción, organismo que se prevé tendrá decisiva influencia en el desarrollo de la economía chilena, será objeto de un estudio más detallado en páginas siguientes. Sin embargo, no podemos dejar de señalar aquí la influencia de la misma en el desarrollo de la minería.

En este aspecto de su gestión, la Corporación, directamente o por intermedio de la Caja de Crédito Minero e Institutos del Norte, ha otorgado préstamos para adquirir maquinarias, comprar minerales, proveer de agua y energía eléctrica a centros mineros, financiar operaciones de reconocimiento, exploración y explotación de minas y lavaderos de oro, minas de cobre, azufre, bórax, caolín, sulfatos y en especial manganeso (mineral básico para las industrias de guerra), ampliación de plantas de beneficio, mejoramiento de caminos, elementos de transporte y carga en los puertos de exportación minera.

También efectúa aportes de capitales a sociedades organizadas, crea sociedades nuevas con otros organismos fiscales, o mixtas asociándose al capital privado y desarrolla iniciativas propias para el fomento de la minería. Interviene en los estudios y trabajos de abastecimiento, realizando inversiones directas para la construcción de la Fundición Nacional de Oro y Cobre de Paipote (Provincia de Atacama); ha financiado experien-

cias técnicas e instalación de laboratorios, ha hecho inversiones en plantas elaboradoras de sales calcinadas y para el aumento de la producción de abonos. Ha realizado inversiones directas de fuertes sumas, en reconocimientos y exploraciones de la minería del carbón; en esta misma rama minera ha formado varias sociedades carboneras y propuesto medidas de orden técnico y social para aumentar la producción.

En la industria metalúrgica ha facilitado créditos y hecho aportes especiales para los Altos Hornos de Corral, en lo referente a la industria siderúrgica, laminación y otros derivados. En lo relacionado con energía y combustibles, realiza estudios sobre reservas hidro y termoeléctricas del país, y está construyendo grandes plantas (inversiones directas), de acuerdo a un plan general de electrificación del país.

Se encargará también de las exploraciones petroleras y del estudio de los esquistos bituminosos. Contribuirá al levantamiento de una Carta Geológica de Chile.

8. Industria fabril y manufacturera

Chile ha sido clasificado (1) - junto con los demás países latinoamericanos - dentro del grupo de estados "neocapitalistas" o de incipiente industrialización.

---

(1) Wagemann E. "Estructura y ritmo de la economía mundial".

Efectivamente, se trata de un país esencialmente productor y exportador de materias primas mineras.

Sin embargo, es necesario destacar que la industria fabril y manufacturera, a pesar de tener un origen reciente, ya ha realizado notables progresos en el vecino país; es importante el aporte de los capitales nacionales en la creación de grandes empresas, que impulsan el desarrollo industrial de la Nación. Chile - junto con Argentina, Brasil y México - forma parte del grupo de países iberoamericanos que encabezan el desarrollo industrial de esta parte del continente. La situación del país como productor y exportador de materias primas, e importador de artículos manufacturados, se ha ido poco a poco modificando con el desarrollo de su industria nacional. En los últimos años, se ha creado un considerable número de nuevas industrias, siendo de destacar el perfeccionamiento progresivo de las manufacturas producidas. Las industrias se instalan preferentemente alrededor de algunos grandes centros, realizándose la concentración principalmente en las zonas de Valparaíso, Santiago, Concepción y Valdivia.

La intensa actividad desplegada por la industria en los últimos años, ha sido estimulada principalmente por la situación de escasez provocada por la guerra. Chile importaba buena parte de los artículos de consumo que necesitaba para satisfacer las necesi-

dades del abastecimiento interno; al reducirse y suspenderse en algunos casos las importaciones, la industria se dedicó a cubrir el déficit, aun cuando las condiciones de producción no fueran estrictamente económicas.

El país presenta condiciones para un promisorio porvenir industrial por las posibilidades de obtención de energía hidroeléctrica, ya en vías de realización, aprovechando la fuerza de sus numerosas caídas de agua, y por la facilidad que su angosto territorio y dilatadas costas, darán a la exportación, cuando las comunicaciones internas sean mejoradas venciendo los obstáculos naturales que dificultan el desarrollo de este factor del progreso general.

Chile adolece de algunas fallas, comunes a las demás naciones latinoamericanas, que dificultan su desarrollo industrial. En primer término su escasa población; como la casi totalidad de la producción se destina a satisfacer el consumo nacional, es de gran importancia el poder de compra del mercado interno; al respecto debe agregarse a la escasa población, el bajo standard de vida de la misma, y el aumento extraordinario del costo de la vida que se viene operando desde hace algunos años. Otro factor desfavorable lo constituye la insuficiencia de las comunicaciones

internas que dificultan el desarrollo de algunas ventajosas explotaciones.

Además, otros factores inciden en forma desfavorable en el costo de la industria chilena; tales el deficiente rendimiento por obrero (1) y el crecido desembolso en concepto de impuestos y gastos en materia social.

El examen de las estadísticas permitirá formarse una idea del estado de la industria en Chile. Existen datos retrospectivos, a partir de 1852, en 1858, 1867, 1875 y 1885, que sólo consignan el número de establecimientos, englobando los que se dedican al comercio y a la industria. Siempre referidos al número de establecimientos, los datos de los años 1901, 1905, 1913 y 1917, consignan por separado los que se refieren a los establecimientos industriales y a los establecimientos comerciales. Estadísticas más detalladas se realizaron para los años 1910, 1912, 1915 y 1930.

El censo industrial realizado en 1937, aunque completo y prolijo, sólo computó los datos referentes al número de establecimientos y personal ocupado. Ha sido realizado con un propósito eminentemente social; en efecto - como hemos señalado - ha investigado la participa-

---

(1) La falta de inmigración ha privado al país, de la incorporación de mano de obra especializada.

ción del factor humano (empleados y obreros) en la industria.

CENSO INDUSTRIAL - ANO 1937 (1)

GRUPOS	Nº de Establecimientos	EMPLEADOS		OBREROS	
		Nº.	Sueldos mensuales	Nº.	Jornales semanales
			$		$
I Piedras y tierras	393	330	264.450	5.662	478.339
II Vidrios	36	192	186.637	2.773	184.546
III Metalurgia y mecánica	3.427	1.899	1.443.485	18.938	1.708.563
IV Química	860	1.433	916.275	7.932	438.959
V Textiles	372	975	937.250	14.410	985.554
VI Papel e impresiones	700	2.219	1.693.829	8.181	778.026
VII Cueros y caucho	3.027	886	442.486	12.369	750.956
VIII Maderas	1.287	478	231.633	7.417	477.709
IX Música y entretenciones	31	120	108.950	330	17.731
X Alimentos	4.732	3.122	1.852.162	24.126	1.740.824
XI Bebidas	330	382	248.331	3.258	197.554
XII Tabacos	23	176	163.402	1.757	86.611
XIII Vestuario	2.657	1.146	618.658	9.474	453.718
XIV Servicios de utilidad pública	453	18.200	14.464.376	29.176	4.025.136
XV Talleres obreros	1.104	16	3.226	434	23.581
Totales generales	19.432	31.574	23.825.150	146.237	12.257.807

---

(1) "Argentina Fabril" - Mayo 1941 - Panorama Económico de América. Posibilidades de intercambio - República de Chile.

Dorfman (1) deduce de los totales anteriores, los establecimientos de servicios públicos de tranvías, ferrocarriles, aguas corrientes y teléfonos, que estima no deben ser considerados entre las industrias, obteniendo las siguientes cifras:

Establecimientos	19.173
Empleados	15.652
Obreros	121.464

En 1937, también se recopilaron datos completos referidos al giro industrial de 4.015 establecimientos, que representan el grueso de la industria chilena.

La principal dificultad que se opone a la realización de censos generales, reside en el gran desarrollo de la pequeña industria; existen talleres de artesanos - subsistentes desde la Colonia - que satisfacen gran parte de las necesidades industriales; en los últimos decenios la pequeña industria ha comenzado a emplear los medios mecánicos de producción.

Teniendo en cuenta la poca seguridad que en cuanto a la exactitud ofrecen los datos sobre la industria, sólo nos referiremos a los más recientes que se han podido obtener, en el "Anuario de Industria" Año 1940, publicación de la Dirección General de Estadísti-

---

(1) Adolfo Dorfman "El desarrollo industrial de América Latina" - Santa Fe 1942.

cade Chile (1).

El Anuario comenta y compara las cifras correspondientes al año 1940 con las publicadas durante el año anterior, llegando a la conclusión de que han aumentado todos los rubros estudiados de la industria, en el año nombrado. Se refiere en particular a los rubros más importantes, especialmente a los aumentos que se observan en los jornales pagados, en la producción y en las materias primas nacionales empleadas. En el Anuario "Minería e Industria" - año 1939 - se recalca este último punto, agregando "que es muy satisfactorio, pues se observa, que año por año, la importación va disminuyendo", refiriéndose a las materias primas empleadas en la industria. Sobre el mismo rubro se expresa en el "Anuario de Industria" Año 1940 -: "Esto demuestra que en cada período la industria chilena cuenta con mayor producción básica dentro del país."

Examinemos el monto de los capitales invertidos, detallados por grupos de industria:

---

(1) El Anuario "Minería e Industria" - año 1939 - expresa en uno de sus párrafos preliminares: "Como se ha comentado en años anteriores esta Dirección General, "después de vencer innumerables inconvenientes puede "dar cifras las más aproximadas en lo que se refiere a "esta estadística, tratando de ir mejorando y ampliando los estudios que hasta la fecha se han duplicado, "a fin de poder dar en los próximos años una estadística completa que abarque todas las ramas de nuestra industria, ya que es esta una de las fuentes de "riqueza para la República en el porvenir."
.....
Y en el "Anuario de Industria" - año 1940 -: "Las cifras incluídas en este Anuario son el resultado progresista del trabajo estadístico que con la colaboración desinteresada de los señores industriales se "aproxima, cada vez más, a la realidad absoluta...."

INVERSION DE CAPITAL EN LAS INDUSTRIAS, AÑO 1940 (1)

	Grupos	Número de establecimientos	Capital líquido $
I	Piedras y tierras	236	194.912.065
II	Vidrios	35	47.607.067
III	Metalurgia y mecánica	359	331.900.777
IV	Química	307	229.692.529
V	Textiles	351	543.916.073
VI	Papel e impresiones	366	355.578.959
VII	Cueros y caucho	370	203.851.537
VIII	Maderas	468	173.860.486
IX	Música y entretenciones	20	9.714.840
X	Alimentos	1.308	1.005.882.995
XI	Bebidas	178	222.401.142
XII	Tabacos	12	74.955.216
XIII	Vestuario	159	93.666.049
XIV	Servicios de utilidad pública	135	883.467.486
	Total:	4.304	4.371.407.221

Para un total de 4.304 establecimientos, los capitales invertidos ascienden a 4.371.407.221 pesos chi

---

(1) "Anuario de Industria" - año 1940 - Dirección General Estadística - Chile. Comprende sólo los establecimientos seleccionados de los que se han compilado informaciones y no el total de la industria.

lenos, lo que nos dá un capital medio por establecimiento de 1.015.662 pesos de igual moneda.

El primer lugar en lo que se refiere a las inversiones de capital, lo ocupa el grupo "Alimentos" con 1.308 establecimientos y 1.005.882.995 pesos chilenos, lo que representa el 23 % del total y un capital medio por establecimiento de 769.024 pesos; en segundo lugar el grupo "Servicios de utilidad pública" (135 establecimientos) con 883.467.486 pesos, 20,2 % y 6.544.204 pesos respectivamente; luego "Textiles" con 351 establecimientos, 543.916.073 pesos, 12,4 % y 1.549.618 pesos. Siguen en orden de importancia, "Papel e impresiones", "Metalurgia y mecánica", "Química", "Bebidas", "Cueros y caucho", "Piedras y tierras", "Maderas", "Vestuario", "Tabacos", "Vidrios" y por último "Música y entretenciones".

Las cifras del cuadro que se agrega en el anexo al presente capítulo, conteniendo los datos relativos al personal, sueldos, fuerza motriz, materias primas y valor de la producción, correspondientes también al año 1940, mantienen para casi la totalidad de los rubros el primer puesto del grupo "Alimentos", no ocurriendo lo mismo con los demás grupos citados en los que lógicamente, dadas las distintas características de cada industria varía la importancia relativa de cada uno de los rubros examinados.

Los totales para todo el país del cuadro citado, son los siguientes:

Número de establecimientos				4.304
Personal ocupado:				
Empleados:				
Técnicos:	2.636			
Administrativos:	11.140	13.776		
Obreros:				
Hombres:	81.570			
Mujeres:	27.745	109.315		123.091
Sueldos y jornales pagados en el año:				
Sueldos: $	203.927.709			
Jornales: "	567.586.642		$	771.514.351
Fuerza motriz:				
Motores primarios H.P.				350.420
Motores eléctricos H.P.				134.686
Materias primas usadas en el año:				
Nacionales: $	1.938.492.045			
Importadas: "	1.013.046.964		$	2.951.539.009
Valor de la producción:			"	5.334.516.082

El análisis en particular para cada grupo de industria de los datos enumerados precedentemente, excedería los límites de esta parte del trabajo. Anteriormente examinamos los capitales invertidos, ahora hagamos lo propio con el valor de la producción y ambos rubros nos resultarán lo suficientemente ilustrativos - sin recurrir a otros índices - para permitirnos apreciar el desarrollo industrial, en cada grupo de los que se detallan en el cuadro.

En lo que respecta al valor de la producción, ocupa el primer lugar el grupo "Alimentos" con $ 1.882.761.079, lo que representa el 35,3 % del total, luego "Textiles" con $ 679.441.287 y 12,7 %, en tercer lugar "Química" con $ 419.938.122 y 7,9 %, seguidamente "Cueros y caucho" con $ 365.824.609 y 6,9 %, luego "Metalurgia y mecánica" con $ 348.629.784 y 6,5 %, en sexto lugar "Papel e impresiones" con $ 325.371.472 y 6,1 %, séptimo "Servicios de utilidad pública" con $ 286.120.697 y 5,3 %, siguiendo en orden de menor importancia "Maderas", "Bebidas", "Tabacos", "Vestuario", "Piedras y tierras", "Vidrios" y "Música y entretenciones".

Se llevan en el vecino país, índices de producción de los ramos industriales más importantes. A continuación se detallan los índices generales en que se agrupan los mismos, correspondientes al último quinquenio:

INDICE DE PRODUCCION INDUSTRIAL

Promedios anuales (1)

(1927-29 = 100)

Años	A. Industrias Fabriles	B. Luz y fuerza	Indice general A y B
1941	171,2	245,5	181,7
1942	169,0	255,8	181,2
1943	162,9	278,1	179,2
1944	167,5	290,4	184,8
1945	190,7	352,2	213,5

El desarrollo de la industria puede observarse en los índices transcriptos; es de notar la ligera disminución operada en el índice general en los años 1942 y 1943. La misma ha sido provocada por la marcha del índice A.-Industrias Fabriles, que en 1942 señala una ligera declinación (del 1,3 %) con respecto al año anterior, el más alto registrado, bajando en forma más pronunciada en 1943. El índice de este año (162,9) acusa una baja del 3,6 % y del 4,8 %, con respecto a los años 1942 y 1941 respectivamente.

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G.de Estadística-Chile.

En los dos últimos años el índice general (A + B) recobra nuevamente su marcha creciente, aumentando en un 3,1 % en 1944 y 15,5 % en 1945 y alcanzando la cifra de 213,5; el índice A.-Industrias Fabriles, experimenta una reacción llegando a 190,7 (17,1 % de aumento en 1944 y 1945).

El índice B.-Luz y Fuerza, en cambio, presenta una marcha creciente continua; aumenta en un 4,2 %, 9 %, 4,4 % y 21,3 % en los años 1942 a 1945, respectivamente.

La mayor parte de los productos elaborados están destinados, de preferencia, al uso personal inmediato; empero, en los últimos años surgen y se desarrollan otras industrias de carácter más evolucionado, como las metalúrgicas y las químicas.

El "Anuario de Industria" - año 1940, ya citado anteriormente, consigna por separado datos estadísticos y comentarios sobre algunas de las ramas más importantes de la industria nacional; así se ocupa de las industrias textil, del cuero (curtiembres y fábricas de calzado), de conservas (de frutas y legumbres y de mariscos y pescados), de productos químicos, siderúrgica, de aceites y grasas (industriales y comestibles), de la pesca y de la edificación. Asimismo detalla los índices de producción y ventas de diversos artículos.

A continuación nos ocuparemos brevemente de las industrias chilenas más importantes.

La industria textil ocupa un lugar destacado, habiendo incrementado su producción en los últimos años y experimentado mejoras desde el punto de vista técnico, por la mayor variedad de artículos fabricados y su mejor calidad, a pesar de las dificultades inherentes a la suspensión de muchas importaciones. Su producción abastece gran parte del consumo nacional, siendo sus ramas más importantes la de hilados y paños de lana, telas de algodón, tejidos de punto (particularmente medias y ropa interior), telas de seda, productos de cáñamo y yute, etc. En lo que respecta a la lana, cuenta con materia prima nacional abundante, produciendo todos los tipos de tejidos y abasteciendo totalmente el consumo en los renglones más ordinarios; se importan algunos tejidos de calidad fina. La industria textil de algodón es más reciente que la anterior, habiéndose desarrollado en forma apreciable; en lo referente a la materia prima depende de la importación, ya sea en forma de algodón en rama o hilado, produciendo calcetines, medias, ropa interior y exterior, telas (jersey), etc. La industria del tejido de seda abastece prácticamente todo el consumo nacional; produce tejidos lisos, con hilos de color, estampados, de seda artificial y de seda artificial con algodón, colchas, cintas, elásticos, etc. La hilandería de lino ha progresado en los últimos años, elaborándose también tejidos de esta fibra.

La industria del cuero está lo suficientemente desarrollada - en lo referente a capacidad técnica y volumen de producción - como para abastecer en su totalidad el consumo nacional, si contara con suficientes materias primas; los cueros nacionales no alcanzar a cubrir el consumo debiendo importarse de nuestro país. Se realizan todas las etapas de la elaboración del cuero, suministrando las curtiembres nacionales el total de cueros y suelas empleados para la fabricación de calzados, maletas, guantes, carteras y en general para los artículos de cuero. Se utilizan pieles de vacuno, ternero, cabra, oveja, caballo y otras. La industria del calzado ha adquirido también importancia, consumiendo materias primas nacionales en una proporción de casi el 90 % y produciendo calzados para hombre, mujer y niño, zapatillas de fieltro y de goma.

La industria de productos químicos ha progresado considerablemente, en lo que respecta al volumen de producción y al perfeccionamiento técnico, al elaborar nuevos productos de delicada producción y mejorar la calidad de la misma; la gama de sus productos es variada y extensa. Los productos y subproductos de la industria salitrera se obtienen en grandes cantidades, exportándose de ellos, sulfato impuro de sodio, sulfuro impuro de sodio, salitre sódico, salitre potásico, yodo sublimado y azufre; también puede exportarse carburo de calcio. La producción de ácido sulfúrico casi satisface las necesidades internas, las que se espera cumplimentar en breve. Otras producciones importantes son las de alcoholes, drogas y específi-

cos, aceites comestibles y medicinales, aceites industriales, pinturas, tintas, sulfato de cobre, soda caústica, amoníaco, celulosa, dinamita, pólvora, extractos curtientes, jabones, etc. Además se produce ferrosilicio y se producirá ferromanganeso; se fabrica una parte importante de los refractarios de mayor uso, siendo su calidad buena y existiendo el propósito de ampliar esta industria hasta abastecer el consumo local.

La industria siderúrgica produce perfiles redondos y rectangulares (especialmente redondos para construcciones), empleando hierro viejo y lingotes producidos con minerales nacionales. La industria metalúrgica produce gran variedad de artículos (caños, máquinas, equipos rodantes, bicicletas, cocinas, tornillos, clavos, tachuelas, bisagras, cuchillería, etc.) no alcanzando a abastecer el consumo.

La industria de materiales eléctricos ha experimentado buenos progresos; se producen materiales y artefactos eléctricos, alambres de cobre, cables y toda clase de artículos; en general, todos los materiales para instalaciones eléctricas, llegando a satisfacer todas las necesidades del país. También se producen aparatos proyectores para cinematografía y se ha iniciado la fabricación de piezas y guarniciones de materiales plásticos, laminados de cobre y bronce, estampados de metal, etc.para aparatos radiotelefónicos; con ellos y otros elementos

importados de EE.UU. ha aumentado bastante el armado de aparatos.

La industria del cemento, con las ampliaciones que se están realizando en la misma, llegará a una capacidad de producción de 480.000 toneladas anuales; existe en el país toda la materia prima necesaria para esta industria.

La industria del vidrio produce vidrio plano desde 1934. La importación ha disminuído en los últimos años, estando sujeta a contingentes. Existen fábricas que proveen a todas las necesidades de botellas, frascos y artículos de mesa, ampollas para medicinas y artículos para laboratorios. Casi toda la materia prima es nacional. También se fabrican lámparas incandescentes pudiendo satisfacerse las necesidades; se importan todos los materiales excepto el bulbo de vidrio.

La industria del papel y cartón utiliza celulosa importada y materias primas de producción nacional como celulosa de paja, pasta mecánica, papeles y trapos viejos; produciendo papel para: periódicos, tapas de revistas, libros, impresiones, escribir, envolver, etc. y cartones.

Son importantes además la fabricación de fósforos, cerveza, tabacos, licores, los molinos harineros, etc.

Se consigna a continuación la producción de las principales fábricas de algunas industrias, en el año 1945:

PRODUCCION DE LAS PRINCIPALES FABRICAS DE ALGUNAS INDUSTRIAS (1)

Año 1945

Productos	Unidad	Cantidad
A. Industrias fabriles:		
Paños	metros	5.298.232
Lana para tejer	kilos	532.434
Tejidos cáñamo y yute	kilos	3.042.308
Telas de seda	metros	2.083.292
Géneros de algodón	metros	23.590.972
Papel de escribir e imprenta	kilos	17.020.295
Cemento	tns.netas	411.088
Azúcar refinada y lavada	kilos	142.141.730
Calzado	pares	3.466.574
B. Luz y fuerza:		
Gas	m^3	122.026.484
Electricidad	k.w.h.	892.535.380

---

(1) "Estadística Chilena" - Dirección G. de Estadística-Chile.

En los últimos años se han tomado diversas medidas gubernamentales, algunas de ellas motivadas por el apremio originado por la guerra mundial, aumentando a veces el intervencionismo del Estado, ya existente, las que tienen influencia en el actual y futuro desarrollo industrial, como ser: Instituto de Crédito Industrial, organismos de fomento de la producción y exportación, nueva organización de los ministerios y ley de "privilegio industrial".

9. Corporación de Fomento de la Producción (1)

Nos referiremos en forma particular a un organismo estatal chileno, a cuya acción presente y futura asignamos el mayor alcance e importancia en el desarrollo de todas las ramas de la economía del vecino país y consecuentemente en la orientación y evolución futura del comercio exterior. Refiriéndose a la Corporación de Fomento de la Producción, dice Julio Ruiz Bourgeois (2): "es uno de los pilares fundamentales de nuestra economía propiamente nacional y una de las más sólidas bases en que descansará el porvenir de mi patria".

La catástrofe sísmica que asoló al país en Enero de 1939, movió a los poderes públicos a sancionar una ley que promoviera la reconstrucción de las zonas devastadas (creando la Corporación de Reconstrucción y

---

(1) Ya nos hemos ocupado de este organismo, al estudiar su acción e influencia en el fomento de la minería chilena.

(2) op.cit.

Auxilio) y al mismo tiempo contribuyera al desarrollo de las fuentes de producción en todos sus aspectos, materializando la idea existente de impulsarlas en forma decisiva, mediante la creación de un organismo que llevara a la práctica un programa completo y racional, con el fin indicado. La ley nº. 6.334, de 1939, modificada posteriormente por la nº. 6.640, es el estatuto legal que crea la Corporación de Fomento de la Producción.

La Corporación es dirigida por un Consejo, en el que se dá representación a los organismos públicos y privados que en una u otra forma intervienen directamente en la producción. Así, es presidido por el Ministro de Economía, lo integran los ministros de Obras Públicas y de Agricultura, representantes de ambas cámaras legislativas, de los demás organismos estatales o semiestatales que intervienen en la producción, entidades gremiales de productores, profesionales, técnicas y obreras.

El trabajo se distribuye entre seis departamentos técnicos: Minería, Agricultura, Industrias, Energía y Combustibles, Comercio y Transportes y Finanzas y Control. A cada departamento técnico corresponde una Comisión Permanente formada por miembros del Consejo; ellas están encargadas del estudio previo de todos los asuntos que luego son sometidos al mismo. La ejecución de las decisiones del Consejo se realiza por medio de los Departamentos pertinentes.

Las leyes citadas establecen (1):"El Consejo

---

(1) Artículo Nº.22 a) de la Ley 6.334 y No.25 de la Ley 6.640.

de la Corporación de Fomento tendrá entre sus atribuciones la de formular un Plan General de Fomento de la Producción Nacional, destinado a elevar el nivel de vida de la población, mediante el aprovechamiento de las condiciones naturales del país y la disminución de los costos de producción, y a mejorar la situación de la balanza de pagos internacionales, guardando al establecer el plan, la debida proporción en el desarrollo de las actividades de la minería, la agricultura, la industria y el comercio y procurando la satisfacción de las necesidades de las diferentes regiones del país".

El amplio campo de acción que la ley asigna a la Corporación, como asimismo la jerarquía de los miembros que constituyen el Consejo, le han permitido llegar a constituir el órgano preponderante en la planificación de las actividades productoras. La elaboración del Plan General de Fomento definitivo, para largo tiempo, se ha visto dificultada por la falta de estudios, estadísticas, antecedentes y por la situación política internacional - agravada con la entrada de Estados Unidos de América en el conflicto - que sólo permite prever medidas o soluciones para un futuro próximo. Para contemplar las necesidades más urgentes de la economía del país, aumentadas por los perjuicios ocasionados por el terremoto del año 1939, se elaboraron planes de acción inmediata; los mismos, que abarcan todas las ramas de la economía nacional, sirvieron también como labor previa de carácter experimental. Posteriormente se elaboraron Planes Generales de Fomento anuales.

Examinemos la acción de la Corporación, en los distintos campos de su actividad.

En lo que respecta a la minería - como hemos visto al ocuparnos de la misma - la Corporación en forma directa o por intermedio de otros organismos de fomento, ha otorgado préstamos para adquirir elementos de trabajo e instalaciones, para mejoramiento de caminos de acceso a centros mineros, proveer agua y energía eléctrica a los mismos, exploración y explotación de yacimientos metalíferos y no metalíferos, ampliación de plantas de beneficio e instalaciones portuarias. Ha aportado capitales a sociedades mineras, realizado estudios y experiencias técnicas e inversiones directas cuando la importancia de la obra lo requiere, en reconocimientos, exploraciones, explotaciones y en la metalurgia de metales nacionales.

La agricultura ha recibido el apoyo de la Corporación mediante préstamos o participación en sociedades, tendiendo al fomento de la mecanización de las labores agrícolas (distribución de maquinaria agrícola importada), al empleo de fertilizantes, de semillas genéticas, al desarrollo de industrias que emplean productos agrícolas (cáñamo, oleaginosas y plantas medicinales), al fomento de la fruticultura, obras de regadío, mejoramiento de los planteles para una mayor producción animal y obras de forestación y reforestación. Dentro de los fines expresados se ha procedido a la importación de ganado fino para ofrecerlo a los productores en condiciones ventajosas, construcción de instalaciones adecuadas para los mismos, fomento de la avicultura, producción de ovejunos, porci-

nos y caballares, préstamos para instalaciones de selección y deshidratación de frutas, para adquisición de equipos seleccionadores de semillas y secadores de granos, para adquirir maquinarias y elementos a la Central de Leche de Chile, para desecación de suelos pantanosos, sanidad animal y vegetal; contribución a la instalación de una escuela agrícola y subvención para estudios en el extranjero a ingenieros agrónomos, etc.

La industria ha sido apoyada preferentemente en aquellas ramas productoras de artículos de crecida importación, tratando de llegar a reemplazarlos por los de fabricación nacional. Se ha dado preferencia a la metalurgia (maquinarias, útiles, herramientas), a la industria textil, de productos químicos, etc. En la metalurgia la acción principal se ha traducido en el apoyo financiero a la Compañía Electro-Siderúrgica e Industrial de Valdivia, para la producción de hierro en lingotes, acero, cañerías centrifugadas, etc. Se estudia el establecimiento de nuevas plantas industriales para la producción de maquinarias, motores, artículos eléctricos y repuestos, que escasean por las condiciones del mercado mundial. Se ha fomentado la industria de hilados y tejidos de seda, algodón, lana, cáñamo y lino. En la industria química se apoya el desarrollo de la producción de sales de calcio, sodio y potasio, colorantes, ácido sulfúrico, productos bioquímicos y farmaceúticos, extractos curtientes, abonos agrícolas, etc. Además se ha apoyado la industria de la pesca (pescado fresco y en conserva), se fomenta la producción de harina de pescado, las indus-

trias alimenticias, la construcción de un dique seco y astilleros principalmente para barcos pesqueros. Se ha organizado una sociedad para la producción de neumáticos y artículos de goma, se apoya la pequeña industria; también se propone fomentar la producción de celulosa, madera terciada y prensada, la industria cinematográfica, de materiales de construcción, aparatos de radio y practicamente todas las actividades industriales del país.

En lo relativo a energía y combustibles, se persigue como principal objetivo aumentar la producción de energía eléctrica e incrementar la de carbón, afectada por inconvenientes de orden técnico y social. En la producción de energía eléctrica se han seguido dos caminos; se ayuda a las empresas privadas o municipales ya existentes, o se encaran obras por cuenta de la Corporación, desarrollando un vasto plan para el aprovechamiento de las fuentes de energía hidroeléctrica del país. Este punto tiene principio de ejecución con la construcción de dos centrales de energía hidroeléctrica, que luego se piensa completar con otras en estudio y las que sean necesarias para constituir una vasta red, a medida que las necesidades vayan indicando los lugares más convenientes de emplazamiento. Junto con el plan hidroeléctrico se estudia el problema del regadío mecánico, aprovechando la energía excedente para el funcionamiento de bombas eléctricas, destinadas a elevar las aguas de los cursos inferiores de los ríos, aguas subterráneas, etc. En lo referente al carbón se han otorgado préstamos, se ha fomentado la explotación de nuevas minas y la intensificación

de las existentes, se ha encarado la explotación directa de yacimientos y efectuado aportes a sociedades productoras. La Corporación ha realiado un estudio del problema carbonífero - que fué presentado al Gobierno - en el que se analiza la situación de la industria, las causas determinantes y se proponen medidas para elevar la producción. Se proyecta desarrollar la industria de combustibles líquidos, tomando a su cargo la explotación del petróleo. También se contempla el aumento de la producción de gas y la extensión y mejoramiento de las instalaciones, mediante préstamos a las compañías.

En lo referente al comercio y transportes (1), se tomaron medidas de carácter coordinador que están en estrecha relación con la producción misma; mediante la constitución de sociedades y otras iniciativas, se trabaja en el fomento y mejora del comercio de distribución, exportación e importación. Se han concedido créditos para facilitar producciones con destino a la exportación, para reparaciones de naves, fomentándose la Marina Mercante Nacional, para importaciones necesarias al desenvolvimiento económico y al sistema de transportes del país y a exportadores para el mejordesenvolvimiento de sus operaciones. La Corporación ha financiado empresas comerciales e industriales que tienen gravitación en el desarrollo del comercio exterior; ha subvencionado a diversas instituciones fiscales, semifiscales y particulares para

---

(1) En el próximo capítulo nos ocuparemos nuevamente de la acción que ejerce la Corporación sobre el comercio exterior, al estudiar este aspecto del desarrollo económico chileno.

fines relacionados con el Comercio. Entre otras, ha creado la "Sociedad de Exportadores de Maderas", la "Sociedad Bioquímica Sudamericana S.A." y la "S.A. del Comercio Exterior". La Sección Comercio se ha preocupado del problema del abastecimiento de materiales y materias primas necesarios a la economía nacional, de difícil obtención por las condiciones del mercado internacional y la carestía de bodegas, encargándose de la provisión de los productos necesarios al desenvolvimiento de los planes de fomento. También estimula el desarrollo del turismo, habiéndose constituído un Comité Nacional de Turismo.

En lo que respecta a la habitación popular, cumpliendo disposiciones de la ley, ha aportado su concurso a la solución de este problema social. Ha concedido préstamos a la Caja de la Habitación Popular, para la construcción de poblaciones obreras y para facilitar a particulares la edificación de la casa propia; también ha cooperado directamente con agricultores e industriales en la construcción de casas para sus inquilinos, obreros o empleados.

La ley de creación otorga a la Corporación amplias facultades y libertad de acción en su labor de fomento de todas las ramas de la economía, ventaja considerable que le ha permitido emplear la técnica capitalista, con beneficio general; sin embargo en la mayor parte de los casos procede concediendo préstamos o asociándose con los particulares, siendo los detalles de estas operaciones concertados de acuerdo a las necesidades particulares de cada caso, a las modalidades del negocio emprendido y

a los altos fines de desarrollo y coordinación de la economía chilena.

Su obra cuenta con el apoyo de los particulares, que comprendiendo y valorando sus sanos propósitos y su acción bienhechora, ven en ella un organismo serio y responsable, que les otorga el amparo del Estado.

Capítulo Primero

ANEXO

COSECHA DE CEREALES - EN QQ. (1)

Quinquenio 1941/42 a 1945/46.

Año Agrícola	Trigo	Centeno	Cebada	Avena
1941/42	7.825.313	53.102	690.948	672.923
1942/43	8.563.400	60.980	729.470	776.505
1943/44	9.936.167	61.356	746.143	1.143.874
1944/45	9.213.424	59.818	840.128	1.010.405
(2)1945/46	9.301.385	43.352	750.307	840.017

COSECHA DE CHACRAS - EN QQ. (1)

Quinquenio 1941/42 a 1945/46.

Año Agrícola	Frejoles	Maíz	Papas	Arvejas	Garbanzos	Lentejas
1941/42	693.370	678.842	5.215.038	207.362	32.802	183.447
1942/43	700.139	692.677	5.119.063	221.085	43.526	83.919
1943/44	769.264	710.881	4.140.769	186.494	34.518	94.350
1944/45	675.857	571.097	4.443.168	161.800	46.050	133.607
(3)1945/46	693.561	681.403	6.940.065	139.228	45.783	140.671

---

(1) "Estadística Chilena" - D.G.de Estadística - Chile.

(2) 2° cálculo 1945/46.

(3) 1er. cálculo 1945/46.

PRODUCCION DE MADERAS (1)

Miles de pulgadas (2)

Quinquenio 1940/41 a 1944/45.

Maderas	1940/41	1941/42	1942/43	1943/44	1944/45
Roble	7.291	4.837	4.530	6.551	7.320
Raulí	2.795	2.804	3.488	4.362	4.187
Laurel	4.040	2.777	2.062	2.735	2.758
Coigüe	2.747	1.829	1.558	2.618	4.816
Pino Insignis	1.731	1.757	2.199	2.091	1.935
Pino araucaria	365	489	382	549	804
Alamo	1.106	926	869	1.050	963
Olivillo	2.989	1.311	996	1.481	1.835
Patagua	521	456	224	389	345
Ulmo	1.645	1.013	591	850	1.339
Lingue	734	568	397	509	485
Mañío	439	283	359	525	450
Tineo	63	39	126	323	247
Eucalipto	44	43	49	90	112
Canelo	57	1	95	108	169
Alerce	147	65	50	138	78
Tepa	602	620	867	1.432	1.636
Luma	---	---	36	3	4
Lenga o Nire	---	---	---	74	80
Varias	82	12	10	43	65
TOTAL:	27.398	19.830	18.888	25.921	29.628

---

(1) "Estadística Chilena" - D.G.Estadística - Chile.

(2) Una pulgada maderera equivale a 1 pulgada x 10 pulgadas x 3,76 mts.

ESTADISTICA INDUSTRIAL - AÑO 1940 (1)

Grupos	Nº.de establecimientos	Personal ocupado		Sueldos y jornales pagados en el año.	
		Empleados	Obreros	Sueldos $ (2)	Jornales $ (2)
1. Piedras y tierras	236	432	5.612	7.271	31.800
2. Vidrios	35	273	3.370	4.205	14.063
3. Metalurgia y mecánica	359	1.181	12.041	17.792	68.766
4. Química	307	1.234	5.622	20.649	25.665
5. Textiles	351	1.329	17.516	23.199	75.704
6. Papel e impresiones	366	2.492	7.990	27.938	65.993
7. Cueros y caucho	370	706	12.058	10.355	60.078
8. Maderas	468	608	9.299	7.354	36.921
9. Música y entretenciones	20	197	517	2.947	2.790
10. Alimentos	1.308	2.291	21.868	32.008	115.950
11. Bebidas	178	369	3.205	6.884	14.702
12. Tabacos	12	249	1.324	4.183	6.978
13. Vestuario	159	361	4.349	4.185	16.483
14. Servicio de utilidad pública	135	2.054	4.544	34.958	31.694
TOTAL 1940:	4.304	13.776	109.315	203.928	567.587

---

(1) "Anuario de Industria" - Año 1940 - Dirección G.de Estadística - Chile.

(2) Valores en miles de pesos chilenos moneda corriente.

ESTADISTICA INDUSTRIAL - AÑO 1940 (1)

(continuación)

Fuerza motriz		Materias primas usadas en el año $ (2)		Valor de la producción $(2)	Grupos
Motores Primarios H.P.	Motores Eléctricos H.P.	Nacionales	Importadas		
763	13.607	41.567	6.292	158.429	1.
223	1.547	11.045	6.891	60.551	2.
4.640	15.628	40.469	106.300	348.630	3.
5.974	7.245	91.464	107.134	419.938	4.
5.954	10.820	109.842	214.957	679.441	5.
29.207	25.562	88.500	70.472	325.371	6.
2.257	7.488	273.875	43.695	365.825	7.
5.670	7.622	136.188	11.549	235.407	8.
6	356	4.153	9.823	14.084	9.
22.721	27.365	970.410	367.282	1.882.762	10.
4.994	10.455	58.490	7.356	194.264	11.
190	1.087	22.946	12.242	187.008	12.
1.049	1.793	46.666	48.867	176.685	13.
266.772	4.111	42.877	187	286.121	14.
350.420	134.686	1.938.492	1.013.047	5.334.516	TOTAL 1940

---

(1) "Anuario de Industria" - Año 1940 - Dirección G.de Estadística - Chile.

(2) Valores en miles de pesos chilenos moneda corriente.

Capítulo Segundo

Comercio exterior de Chile

I. Intercambio comercial 1. Antecedentes y evolución 2. Intercambio y balanza comercial 3. Situación actual 4. Cantidades y valores 5. Intercambio con principales países 6. Influencia de la guerra mundial en las corrientes del intercambio 7. Organos oficiales de acción de la política comercial chilena. II. Importación 1. Origen de las importaciones 2. Principales países de origen de las importaciones 3. Evolución del comercio de importación en el período bélico 4. Productos importados. III. Exportación 1. Destino de las exportaciones 2. Principales países de destino de las exportaciones 3. Evolución del comercio de exportación en el período bélico 4. Productos exportados.

Capítulo Segundo

COMERCIO EXTERIOR DE CHILE

I. INTERCAMBIO COMERCIAL

1. Antecedentes y evolución.

Para poder apreciar la evolución y desarrollo del comercio exterior chileno, se consignan a continuación los valores correspondientes a los años terminados en cero, desde 1900 hasta la fecha:

INTERCAMBIO COMERCIAL (DE MERCADERIAS) (1)

1900-1940

(En millones de $ de 6 d oro) (2)

Concepto	Años				
	1900	1910	1920	1930	1940
Importación	389,5	892.0	1.321,7	1.400	505,9
Exportación	500,0	993,1	2.380,5	1.326,4	679,5
Intercambio total	889,5	1.885,1	3.702,2	2.726,4	1.185,4
Saldo	110,5	100,9	1.058,8	- 73,6	173,6

---

(1) Sinopsis geográfico-estadística de la República de Chile, 1933 - Dirección General de Estadística - Chile. Estadística Chilena. Dirección General de Estadística Chile.

(2) Las estadísticas chilenas del comercio exterior, consignan los valores en pesos de seis peniques oro (0,183057 gramos de oro fino), unidad monetaria establecida por decreto-ley de 14 de octubre de 1925. Las demás estadísticas chilenas expresan los valores en moneda corriente.

El régimen monetario chileno, ha sido reformado varias veces; el actual sistema es la consecuencia de un largo y accidentado proceso histórico. El peso oro fué

Los datos consignados, al emitir los referentes a los años intermedios, no permiten apreciar todas las alternativas del comercio chileno experimentadas en el período,

---

el patrón legal monetario, con un contenido originario de 1,6129 gramos de 900 mm., equivalente a 5 francos franceses (anteriores a 1928) y aproximadamente al peso de 48 peniques ingleses. La paridad fué disminuyendo; las alternativas, como en otros países latinoamericanos, fueron muchas. Se sucedieron diversas leyes sobre la materia, las crisis, las emisiones, la inconversión, el curso forzoso, etc. Veamos algunas referencias:

Por ley de 1892 se establece en Chile por primera vez el patrón de oro y se crea una nueva unidad monetaria equivalente a 24 peniques. La ley de conversión metálica de 1895 sustituyó esta unidad monetaria por el peso de 18 peniques. En 1925, por decreto-ley, se crea el peso chileno de 6 peniques. La ley 5107 de 19 de abril de 1932, suspendió la convertibilidad a oro de la moneda chilena, facultando al Banco Central para fijar diariamente el cambio internacional.

El tipo de cambio oficial sufrió diversas alternativas. De acuerdo con las facultades conferidas por la última ley citada, el Banco Central fijó en abril de 1932 el cambio a razón de $ 16,55 por dólar, devaluando en tal forma el peso chileno en un 50 %; la paridad con la libra esterlina bajó así a tres peniques por peso. Más tarde, cuando EE.UU. abandonó el patrón oro, Chile basó su cotización en el franco francés, bajando el precio del dólar en el mercado oficial a fines de 1934, a $ 9,49 chilenos de 3 d.; se efectuó entonces una nueva devaluación del peso del 50 % (a 1 1/2 d. oro) y el dólar fué llevado a $ 19,33, cotización que se mantuvo con escasas variantes hasta fines de 1936, en que nuevamente se adoptó como base de la cotización el dólar, a razón de $ 19,37 chilenos.

Por ley 7200, de julio 21 de 1942, se derogó la disposición (art.5o, ley 5107), que ordenaba al Banco Central fijar diariamente el cambio internacional; la misma ley ha autorizado al instituto citado a comprar y vender divisas extranjeras a los precios que fije el Directorio con autorización del Presidente de la República.

El valor en pesos oro de 6 d. está calculado en las estadísticas chilenas del comercio exterior, a razón de cuatro pesos moneda corriente por peso oro chileno (1 1/2 d. oro por $ m/c.). La relación del peso moneda corriente con el peso moneda nacional argentino, es aproximadamente de ocho pesos m/c. por un peso m/n. Dividiendo las cifras en pesos oro chilenos por dos, se tiene aproximadamente la equivalencia en pesos moneda nacional.

A pesar de que el valor del cambio internacional del peso chileno ha tenido sólo pequeñas variantes después

pero nos dan por su misma sencillez una visión general y rápida de la tendencia dominante. El intercambio total que en 1900 alcanzaba a 889,5 millones aumenta posteriormente, llegando en 1910 a 1.885,1 millones y en 1920 a 3.702,2 millones de pesos oro. Luego en 1930, se observa una disminución bajando el valor del intercambio a 2.726,4 millones y en 1940 la disminución es aún mayor con 1.185,4 millones de pesos oro.

El comercio exterior chileno se desarrolló hasta la guerra mundial de 1914-18, con un ritmo ascendente normal y continuado. Con contadas excepciones, el movimiento de las importaciones y exportaciones fué aumentando de año en año; la influencia de las crisis que se sucedieron en ese período, sólo se hizo sentir en forma leve y pasajera. La situación cambia a partir de la fecha citada; a épocas de auge se sucedieron fuertes disminuciones en el movimiento del intercambio, alternativas motivadas principalmente por las variantes situaciones porque han atravesado las exportaciones de salitre y por la influencia de las crisis económicas mundiales, que desde ese entonces se ha hecho sentir en forma más acentuada.

La guerra de 1914-18 y la entrada de Estados Unidos en el conflicto tuvieron una influencia favorable en las actividades mineras - principalmente en sus ramas del salitre y cobre - bases de la economía del país y fuente casi

---

de su brusca baja en 1932 y 1934, su poder adquisitivo en el mercado interno - reflejado en los índices del costo de la vida y de los precios al por mayor - ha seguido una marcha descendente paulatina pero constante, durante el período transcurrido de inconvertibilidad del billete y de aumento más o menos contínuo del circulante.

exclusiva de sus exportaciones, que se vieron fuertemente aumentadas. Pero la misma guerra llevaba en sí el germen de la crisis que luego hizo sentir sus efectos en el intercambio y en el orden interno, con la disminución de las actividades productoras, particularmente las salitreras (1), y la desocupación. Luego de esta crisis se desarrolla en el mundo una época de gran actividad y prosperidad, que tonifica las actividades generales del país, estimulada asimismo por el restablecimiento del patrón oro en 1926. A este período de prosperidad sucedió la crisis mundial de 1929 que cerró a Chile sus mercados compradores de productos mineros y agrícolas y tuvo hondas repercusiones en la economía nacional. Párrafos más adelante, al examinar las cifras del comercio exterior correspondientes a los años corridos desde 1927, podremos ver las variaciones bruscas y la declinación operada en el período, que confirman lo que acabamos de expresar.

Dadas las características de la economía chilena, cuya prosperidad y desarrollo son impulsados principalmente por las exportaciones, la falta de estabilidad en el desenvolvimiento del intercambio comercial ha hecho sentir sus efectos en forma desfavorable sobre las actividades internas, la situación económica y el progreso general del país.

2. Intercambio y balanza comercial.

Veamos a continuación el desarrollo del intercam-

---

(1) Durante el conflicto se desarrolló en los países beligerantes la industria del salitre sintético, que al finalizar el mismo fué protegida por los gobiernos.

bio y el comportamiento de la balanza comercial chilena, en el período 1927-1945. Al proponernos estudiar la evolución de este aspecto de la economía del vecino país en la década abarcada por los dos últimos datos del cuadro anterior y años subsiguientes, hemos estimado conveniente retrotraer el examen de los mismos hasta la fecha citada, porque em esos años (más exactamente en 1929) se alcanza el máximo en el valor del intercambio, para comenzar a continuación una fuerte declinación. Al efecto se detallan las cifras de las importaciones, exportaciones, intercambio comercial y saldos resultantes:

INTERCAMBIO Y BALANZA COMERCIAL DE CHILE (1)

(Excluído el numerario y metales preciosos)

En millones de $ de 6 d. oro

Período 1927 - 1945
y 1er. sem. 1946.

Años	Importaciones	Exportaciones	Intercambio comercial	Saldos	
				Positivos	Negativos
1927	1.073,0	1.654,8	2.727,8	581,8	
1928	1.196,1	1.938,7	3.134,8	742,6	
1929	1.617,0	2.292,7	3.909,7	675,7	
1930	1.400,0	1.326,4	2.726,4		73,6
1931	705,7	824,4	1.530,1	118,7	
1932	213,8	281,8	495,6	68,0	
1933	181,8	330,9	512,7	149,1	
1934	213,8	459,8	673,6	246,0	
1935	295,0	464,4	759,4	169,4	
1936	346,7	548,8	895,5	202,1	
1937	428,8	933,4	1.362,2	504,6	
1938	498,7	674,7	1.173,4	176,0	
1939	410,4	660,5	1.070,9	250,1	
1940	505,9	679,5	1.185,4	173,6	
1941	524,9	767,9	1.292,8	243,0	
1942	621,6	862,9	1.484,5	241,3	
1943	636,3	867,2	1.503,5	230,9	
1944	698,7	944,0	1.642,7	245,3	
1945	757,2	993,0	1.750,2	235,8	
1er. Sem. 1945	357,8	498,1	855,9	140,3	
1946	423,0	469,1	892,1	46,1	

---

(1) Anuario Estadístico de Chile - Volumen: Comercio Exterior - Dirección General de Estadística - Chile.

Las cifras anteriores nos permiten apreciar, en lo que respecta al intercambio comercial, un primer período de auge que culmina con el máximo alcanzado en 1929, para continuar luego con una declinación acentuada de características extraordinarias que nos conduce a la cifra mínima del año 1932. La recuperación lenta que se observa en los años siguientes se acentúa en 1937, declina en 1938, iniciándose desde entonces, a partir del estallido del conflicto bélico, otro período de franco aumento y llegando en 1944 y 1945 a cifras superiores a todas las registradas desde 1931 inclusive.

A la crisis producida con posterioridad a la guerra de 1914-18, sucedió un período de prosperidad y resurgimiento de la economía mundial, que se reflejó en las cifras del comercio exterior chileno. En los años de 1927 a 1929, el monto del intercambio que había alcanzado cifras a las que posteriormente no ha sido posible aproximarse, llegó como ya hemos dicho, al máximo de 3.909,7 millones de pesos oro, en 1929, con un promedio para el trienio de 3.257,4 millones de pesos de igual moneda.

Se hicieron sentir a continuación en el comercio exterior las consecuencias de la crisis económica mundial, que tuvo hondas repercusiones en la situación interna de la economía chilena, con fuertes declinaciones en las exportaciones de salitre y el fracaso y liquidación de la Compañía de Salitre de Chile (1933). De la cifra mencionada para 1929, en fuerte y continuado descenso se llega en 1932 a 495,6 millones, lo que representa una disminución

del 87,3 % (en el curso de tres años) con respecto al año de máxima expansión. La recuperación que se inicia en 1933, continúa en forma lenta hasta 1936, siendo el promedio del quinquenio 1932-36 de 667,4 millones. En 1937 el monto del intercambio comercial alcanzó a 1.362,2 millones de pesos oro, lo que representa un aumento del 52,1 % con respecto al año anterior; sufriendo en 1938 una disminución del 13,9 % con respecto a 1937.

La influencia de la segunda guerra mundial se hace sentir desde entonces en el movimiento del intercambio. Desde 1939 - año que acusa un leve descenso, con 1.070,9 millones y baja del 8,7 % - a nuestros días, las cifras permiten observar un aumento continuado, atenuado en 1943, pero que repunta en los dos últimos años, siendo el promedio del quinquenio 1941-45 de 1.534,7 millones de pesos oro.

Desde 1944 el desarrollo del comercio exterior chileno ha vuelto a acelerarse; el movimiento total alcanzó en 1945 a 1.750,2 millones de pesos oro, cifra que presenta con respecto a la de 1943 un aumento de 246,7 millones (16,4 %). Los aumentos anuales en el último quinquenio (1941/45), han sido de 9,1 %, 14,8 %, 1,3 %, 9,3 % y 6,5 %, respectivamente.

La balanza comercial chilena se caracteriza por los constantes saldos positivos arrojados. En efecto, en el período que abarca el cuadro precedente (19 años), so-

lamente en 1930 arroja un saldo negativo, de escaso monto, 73,6 millones de pesos oro (que representa el 5,6 % de las exportaciones) (1). En cambio los saldos positivos resultantes en todos los demás años considerados, alcanzan en el trienio 1927/29 un promedio de 666,7 millones (51,5 % de las importaciones), presentándose en estos años, en 1928, la cifra máxima de 742,6 millones (62,1 % de las importaciones), para declinar luego con la disminución del intercambio comercial. Disminuye a 118,7 millones en 1931 y a 68,0 en 1932 (31,8 %), año en que se registra la cifra mínima del período observado. En 1933/36 el saldo positivo promedio alcanza a 191,7 millones presentándose en 1937 otra cifra de significación con 504,6 millones de pesos oro (117,7 % de las importaciones); disminuyendo en 1938 a 176,0 millones y acrecentándose en 1939 a 250,1 millones.

En el último quinquenio (1941/45) los saldos positivos, luego de disminuir en 1940 a 173,6 millones, se mantienen en cifras estables, con un promedio de 239,3 millones de pesos oro, lo que representa el 36,9 % de las importaciones promedio del período.

Los datos enumerados precedentemente que ponen de relieve el importante saldo estadístico favorable arrojado por el intercambio, exigen una aclaración. El saldo efectivo no es tan considerable como el expresado por las estadísticas, debido a las peculiaridades del comercio de

---

(1) El saldo negativo anterior más próximo se presentó en 1919.

exportación de los productos mineros en Chile, especialmente el cobre por su participación prominente en el total de las exportaciones. La explotación de la riqueza minera chilena se realiza en su mayor parte por empresas extranjeras, principalmente estadounidenses, las que sólo ingresan al país las divisas que corresponden a sus costos legales de producción en Chile, a los impuestos que están obligadas a pagar en moneda extranjera y al valor de las maquinarias, repuestos, combustible, etc., que importan con destino a sus explotaciones, los que son abonados con cambios propios. Cálculos realizados por organismos chilenos, hacen alcanzar a alrededor del 70 % del valor de las exportaciones de minerales sujetos al régimen citado, el retorno de divisas al país por los conceptos señalados.

3. Situación actual.

La riqueza minera del país, cuya explotación ha servido al mismo para alimentar con sus productos - en proporción casi excluyente - las exportaciones, ha determinado las características de su comercio exterior; este es el reflejo de la orientación que han tomado las actividades internas de Chile y de la consiguiente estructuración de su economía.

La fisonomía particular de su comercio exterior ha motivado que al enfrentarse Chile a la dislocación de las corrientes del intercambio y pérdida de mercados provocadas por el conflicto bélico desencadenado en Europa en 1939, que luego al extenderse tomó caracteres de con-

tienda mundial, experimentara aumentos de importancia en los valores de sus importaciones y exportaciones.

La evolución del intercambio en el período 1938-45 (1) es la que se consigna a continuación:

nter-ambio omer-ial illones 6 d.)	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
mpor-ación	499,0	410,8	507,1	525,2	622,8	637,3	723,4	757,2
xpor-ación	682,9	671,4	696,7	781,5	869,5	877,3	959,5	1.022,3
nter-ambio otal	1.181,9	1.082,2	1.203,8	1.306,7	1.492,3	1.514,6	1.682,9	1.779,5
aldo	183,9	260,6	189,6	256,3	246,7	240,0	236,1	265,1

Los mismos datos, excluyendo las importaciones y exportaciones de numerario y metales preciosos, se expresan en el siguiente cuadro:

---

(1) Para tener una visión de la tendencia y situación actual del intercambio comercial, se tomaron los datos del último quinquenio, agregándose los correspondientes a 1938, 1939 y 1940, para comprender así un año anterior a la iniciación de las actividades bélicas.

ter- nbio ner- al in nu- rario) illones 6 d.)	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
mpor- ación	498,7	410,4	505,9	524,9	621,6	636,3	698,7	757,2
xpor- ación	674,7	660,5	679,5	767,9	862,9	867,2	944,0	993,0
nter- ambio otal	1.173,4	1.070,9	1.185,4	1.292,8	1.484,5	1.503,5	1.642,7	1.750,2
aldo	176,0	250,1	173,6	243,0	241,3	230,9	245,3	235,8

Expresando en índices, el monto total del intercambio (sin numerario y metales preciosos) en los años considerados, dando al primero el valor 100, es el siguiente:

Intercambio comercial

Años:	Indices:
1938	100,0
1939	91,3
1940	101,0
1941	110,2
1942	126,5
1943	128,1
1944	140,0
1945	149,2

Los índices anteriores nos muestran que en 1939 se produjo una disminución del intercambio con respecto al monto total del año anterior; desde ese año los aumentos experimentados se mantienen más o menos constantes hasta 1941; así, el índice que en 1939 había descendido a 91,3 pasa en 1940 y 1941 a 101,0 y 110,2 respectivamente; el

crecimiento anual más notable del período se experimenta en 1942 en que el índice alcanza la cifra de 126,5; en 1943 el aumento es de escasa importancia relativa llegando el intercambio a 128,1, acelerándose el crecimiento nuevamente en los dos últimos años, en que el índice alcanza a 149,2.

El aumento experimentado desde 1939 - que arroja el mínimo del período observado - a 1945, es decir en el lapso de seis años, es de 679,3 millones de pesos oro, o sea del 63,4 %.

Las importaciones luego de experimentar una disminución en 1939, siguen un curso ascendente - disminuído en su intensidad en 1943 - durante los años siguientes; lo mismo ocurre con las exportaciones. La cifra que arrojan las primeras en 1945, de 757,2 millones, representan un aumento del 51,8 % con respecto a 1938 y del 84,5 % con relación a 1939. Las exportaciones que en 1945 alcanzaron la cifra de 993,0 millones, han aumentado en el 47,2 % con relación a 1938 y en el 50,3 % comparadas con las de 1939. Los saldos - de los que ya hablamos en páginas anteriores - son todos positivos, observándose los menores en 1938 y 1940 con 176,0 y 173,6 millones y siendo el promedio de los años restantes, que se mantienen en cifras más o menos aproximadas, de 241,1 millones de pesos oro.

La pérdida de la mayor parte de los mercados europeos de anteguerra, como consecuencia del conflicto, ha sido compensada con creces por el extraordinario desarrollo de su intercambio con los Estados Unidos. Asimismo ha contribuído a la compensación de la pérdida de mercados y al aumento del intercambio, el crecimiento del co-

mercio chileno con tres países latinoamericanos: Argentina, Perú y Brasil, en orden de importancia de acuerdo a los aumentos registrados.

Las cifras estadísticas que se consignan páginas más adelante permiten apreciar que el intercambio chilenoestadounidense, que en 1938 ascendía a 246,3 millones de pesos oro chilenos, ha seguido una marcha ascendente constante hasta 1942, año en que alcanza la cifra de 885,0 millones, disminuyendo en 1943 a 832,1 millones y acrecentándose nuevamente en 1944 para llegar a 929,8 y disminuir a 885,0 millones en 1945, cifra que iguala la del año 1942 y que representa un aumento del 259,3 %, con respecto al primer año citado, es decir en el transcurso de siete años.

El crecimiento se apreciará mejor, observando los índices que resultan dando a las cifras de 1938 el valor 100:

Intercambio
Chilenoestadounidense

Años:	Indices:
1938	100,0
1939	135,1
1940	263,4
1941	324,4
1942	359,3
1943	337,8
1944	377,5
1945	359,3

En el período observado, luego de un incremento

del 35,1 % en 1939, con respecto al año anterior, el aumento anual es particularmente importante en 1940, acreciendo en 316,0 millones, o dicho en cifras relativas en el 95,0%; se reduce a continuación el ritmo de crecimiento en 1941, continúa reduciéndose en 1942, arrojando el año 1943 una diferencia negativa con relación al anterior, volviendo a aumentar en 1944 (11,7 %) y a disminuir en el último año (4,8 %).

En el desarrollo del comercio chilenoestadounidense han tenido influencia preponderante las exportaciones del vecino país, que de 107,4 millones de pesos oro en 1938, llegan en 1945 a 565,8 millones (428,6 % de aumento); las importaciones pasan en el mismo período de 138,9 a 319,2 millones (aumento del 129,8 %).

Para los países latinoamericanos citados precedentemente, se consignan los siguientes índices que reflejan el desarrollo de su intercambio con el país trasandino.

Años	Intercambio chileno con:		
	Argentina	Perú	Brasil
1938	100,0	100,0	100,0
1939	97,2	102,4	126,6
1940	166,6	140,3	220,3
1941	228,7	167,6	515,6
1942	397,8	380,0	1.315,6
1943	459,3	453,5	1.509,4
1944	633,4	394,7	1.576,6
1945	785,8	403,5	1.387,5

El intercambio comercial chileno con los tres países comprendidos en el cuadro precedente, ha aumentado en forma notable en el período considerado; solamente se observa una declinación de mínima importancia para la Argentina en 1939 y una disminución del 13,0 % para Perú en 1944 y del 12,0 % para Brasil en 1945, con respecto al año anterior. La Argentina experimenta el máximo crecimiento en 1944, 55,2 millones (37,9 %); en 1942 se incrementó en 53,6 millones (73,9 %). Perú y Brasil presentan su máximo aumento en 1942.

Argentina luego de sufrir una pequeña disminución en 1939, aumenta en los dos años siguientes en forma regular, arroja en 1942 un incremento anual de 53,6 millones de pesos oro (73,9 %), en el siguiente continúa el aumento en forma menos pronunciada (15,5 %) y lo acelera en 1944 (37,9 %) y 1945 (24,1 %). Las cifras del intercambio aumentan de 31,7 millones en 1938 a 249,1 millones en 1945 (685,8 % de aumento). El desarrollo de las importaciones, que de 21,7 millones han llegado a 155,3 millones al finalizar el período observado (615,7 % de aumento) ha motivado principalmente las cifras precedentemente citadas; las exportaciones aumentaron de 10,0 a 93,8 millones (838,0 %).

Perú incrementa su intercambio en forma continuada hasta 1943, experimentando en 1942 un aumento anual de 72,2 millones de pesos oro (126,7 % de aumento), en el siguiente año un aumento de 25,0 millones (19,3 %), en 1944 una disminución de 20,0 millones (13,0 %) y en el último un aumento de 3,0 millones (2,2 %). De 34,0 millones en 1938, el intercambio alcanza en 1945 la cifra de 137,2 millones (303,5 % de aumento). En esta evolución han tenido principal influencia las importaciones

que han acrecido en el período de 29,0 a 119,4 millones (311,7 %); las exportaciones de 5,0 a 17,8 millones (256,0%).

Brasil presenta el menor aumento del intercambio en cifras absolutas, de los tres países latinoamericanos considerados, y el mayor en cifras relativas; este último podemos decir que es realmente extraordinario. Acrece - siempre con respecto al año anterior - en 26,6 %, 74,1 % y 134 %, en 1939, 1940 y 1941, respectivamente, llegando en éste último año a más de quintuplicar las cifras de 1938. En el año 1942, el aumento con respecto a 1941 es de 51,2 millones de pesos oro, representando el 155,2 % de aumento, en los siguientes, con un ritmo ya menor aumenta en el 14,7 % y 4,5 %, respectivamente, disminuyendo en el 12 % en 1945. De 6,4 millones en 1938, el intercambio alcanza en 1945 a 88,8 millones, o sea aumenta en el 1.287,5 %. Como en los casos ya vistos de Perú y Argentina y a diferencia de lo ocurrido con Estados Unidos, la mayor influencia en este desarrollo corresponde a las importaciones que de 3,2 millones llegan a 52,7 millones en el lapso de siete años (1.546,9 % de aumento); las exportaciones de 3,2 a 36,1 millones (1.028,1 %).

Las consecuencias de la guerra se han hecho sentir desde 1939, sobre el comercio exterior. El conflicto afecta a Chile desde diversos puntos de vista; debemos tener presente que nos hallamos frente a un país esencialmente exportador, primando en este comercio los productos mineros. La guerra le cerró algunos de sus más importantes mercados compradores, como el alemán, italiano, japonés, francés, etc. y dificultó el tráfico con los demás países

del globo. La reapertura de algunos de estos mercados - como consecuencia del cese de las operaciones - se realiza en forma gradual, a medida que se normalizan la situación política interna e internacional y comienza el aprovisionamiento y reequipamiento de sus economías duramente castigadas, habiéndose asimismo experimentado dificultades por las escasas disponibilidades de bodegas.

Si bien los Estados Unidos han adquirido durante la guerra para fines bélicos y adquieren todavía productos mineros de importancia estratégica, como el salitre, cobre, hierro, manganeso, etc., las dificultades del transporte ya citadas (falta de bodegas), entorpecieron y limitaron en años recientes (1943 y 1944) la exportación de esos productos e impidieron un mayor incremento del intercambio comercial con el exterior.

Hasta el presente, las explotaciones mineras, industrias derivadas de las mismas, la agricultura y la industria fabril, se encontraron imposibilitadas de reponer y completar las maquinarias, útiles, repuestos y otros productos importados, necesarios a su desenvolvimiento normal, su desarrollo y adelanto técnico; solamente llegó, prácticamente, lo que fué posible comprar en Estados Unidos y en otros escasos mercados, habiendo contribuído nuestro país en buena parte a la atención de las urgentes necesidades del abastecimiento de Chile, en aquellos productos en que su economía y la atención de su consumo interno, también dificultado por idénticas causas, lo han permitido.

Por otra parte, al desaparecer las necesidades extraordinarias originadas por la guerra y las que como saldo de sus posteriores repercusiones dejara la contienda, la producción y exportación de algunos minerales - especialmente cobre - descenderán al ritmo normal, debiéndose enfrentar nuevamente la competencia de los otros productores de anteguerra, abocando así a Chile al problema de la disminución extraordinaria que presumiblemente se producirá; problema inminente, aunque todavía postergado por la necesidad de atender los requerimientos del abastecimiento mundial diferidos por la situación imperante en los últimos años.

4. Cantidades y valores.

El volumen físico del comercio exterior no ha seguido la misma evolución que hemos podido observar para los valores. Ello revela un alza en los precios medios de los productos intercambiados que puede apreciarse observando los siguientes cuadros:

Años	INTERCAMBIO COMERCIAL			
	VOLUMEN FISICO		VALORES	
	Toneladas en miles	Indice	En millones de $ 6 d.	Indice
1938	5.649,9	100,0	1.181,9	100,0
1939	5.330,6	94,3	1.082,2	91,6
1940	5.640,0	99,8	1.203,8	101,9
1941	5.417,5	95,9	1.306,7	110,6
1942	4.082,7	72,3	1.492,3	126,3
1943	3.535,2	62,6	1.514,6	128,1
1944	3.496,2	61,9	1.682,9	142,4
1945	4.418,6	78,2	1.779,5	150,6

Años	IMPORTACION			
	VOLUMEN FISICO		VALORES	
	Toneladas en miles	Indice	En millones de $ 6 d.	Indice
1938	1.421,9	100,0	499,0	100,0
1939	1.231,7	86,6	410,8	82,3
1940	1.651,8	116,2	507,1	101,6
1941	1.637,7	115,2	525,2	105,3
1942	1.591,8	111,9	622,8	124,8
1943	1.628,9	114,6	637,3	127,7
1944	1.555,4	109,4	723,4	145,0
1945	1.633,9	114,9	757,2	151,7

Años	EXPORTACION			
	VOLUMEN FISICO		VALORES	
	Toneladas en miles.	Indice	En millones de $ 6 d.	Indice
1938	4.228,0	100,0	682,9	100,0
1939	4.098,9	96,9	671,4	98,3
1940	3.988,2	94,3	696,7	102,0
1941	3.779,8	89,4	781,5	114,4
1942	2.490,9	58,9	869,5	127,3
1943	1.906,3	45,1	877,3	128,5
1944	1.940,8	45,9	959,5	140,5
1945	2.784,7	65,9	1.022,3	149,7

De su examen surge que en el período, el volumen en toneladas del comercio exterior ha aumentado sólo en dos años (1940 y 1945), habiendo disminuído en 1939 y 1941/44. La baja es apreciable en 1942, año en que el tonelaje disminuye en 1.334,8 miles de toneladas (24,6%), con respecto a 1941, aumentando en cambio el valor en 185,6 millones de pesos oro (14,2 %). En 1945 el tonelaje aumenta en 922,4 miles (26,4 %) y el valor 96,6 millones de pesos (5,7 %).

En el curso de siete años el intercambio ha disminuído en 1.231,3 miles de toneladas (21,8 %) y aumentado en 597,6 millones de pesos oro (50,6 %).

En lo que respecta a las importaciones, el volumen de las mercaderías internadas ha disminuído en 1939,

1941, 1942 y 1944; y aumentado en 1940, 1943 y 1945. El decrecimiento en los cuatro años citados no es de mayor importancia; en 1942, año en el que el monto del intercambio acusa su baja mayor, la disminución operada en las importaciones no es muy acentuada; se observa una merma de 45,9 miles de toneladas (2,8 %), con respecto a 1941, y un aumento de 97,6 millones de pesos oro (18,6 %). En 1945 el tonelaje aumenta en 78,5 miles de toneladas (5,0 %) y el valor en 33,8 millones de pesos oro (4,7 %).

En el período observado las importaciones han aumentado en 212,0 miles de toneladas (14,9 %) y en 258,2 millones de pesos oro (51,7 %).

La simple comparación de estos porcentajes de aumento, puede llevarnos a conclusiones equivocadas. Los mismos no significan que los precios de los artículos importados han aumentado sólo en la proporción expresada por la diferencia entre 51,7 y 14,9 %; en las relaciones obtenidas ha gravitado la modificación de la composición de las importaciones chilenas. Debe tenerse presente que, al mismo tiempo que han aumentado las internaciones de artículos de poco valor relativo (por unidad de peso), como las materias primas y sustancias alimenticias, han disminuído las compras de productos industriales, de mayor valor unitario.

En las exportaciones, en cambio, las disminuciones en el volumen han sido hasta 1944 constantes y mayores - sobre todo en 1942 - con un leve aumento en 1944 (1,8 %) que se acentúa notablemente en el último año (43,5 % de aumento). El valor, por el contrario, luego de una pequeña

disminución en 1939, ha tenido un acrecimiento sostenido, disminuído en su ritmo en 1943 y 1945. Se observa una disminución en el volumen y paralelamente un aumento en el valor de las mercaderías exportadas. La disminución del volumen, que se venía operando en forma no muy pronunciada, adquiere importancia - como ya hemos dicho - en 1942, año que arroja una diferencia negativa de 1.288,9 miles de toneladas (34,1 %) y un aumento de 88,0 millones de pesos (11,3 %), con respecto a 1941. En 1945 el tonelaje aumenta en 843,9 miles de toneladas (43,5 %) y el valor en 62,8 millones de pesos oro (6,5 %).

Resumiendo, las exportaciones realizadas en 1945, han disminuído con respecto a las de 1938 en 1.443,3 miles de toneladas 34,1 % y aumentado en 339,4 millones de pesos oro (49,7 %).

La influencia del alza de los precios medios en el monto del valor de las exportaciones - sobre todo en los últimos años considerados - es evidente. Ella ha provocado la evolución señalada; mientras el volumen físico ha disminuído en todos los años con excepción de 1944 y 1945, los valores han experimentado aumentos de consideración.

El alza de los precios medios de las exportaciones se debe en gran parte a la elevación de los precios unitarios de los productos vendidos, pero este factor no debe ser sobreestimado. Las exportaciones de cobre y minerales, que constituyen la base de las ventas chilenas en el exterior, si bien aumentaron sus precios, los mismos

han estado reglados por contratos celebrados con Estados Unidos (1). La evolución señalada se ha visto influenciada también por la mayor participación relativa de productos de alto valor unitario, como el cobre, en el total de las exportaciones; las dificultades del transporte existentes, han afectado en mayor grado, la colocación de los productos de menor valor y de necesidad no tan apremiante para las industrias de guerra. En este sentido puede señalarse en algunos de los últimos años (1943/44), la disminución de las ventas de salitre y la paralización de las exportaciones de hierro, provocadas por la escasez de fletes marítimos.

Por lo expuesto se aprecia que en el período 1938/45, el volumen físico de las exportaciones ha disminuído a menos de la mitad en 1943 y 1944, llegando al 65,9 % en 1945, y que en cambio el tonelaje de los productos internados ha aumentado en 14,9 %. El aumento del precio medio de los productos exportados ha sido, por consiguiente, mucho mayor que el de los importados, teniendo presente el aumento porcentual de similar importancia experimentado por los valores de ambas corrientes del intercambio. Ello se explica por la naturaleza de los productos que en Chile componen

---

(1) "Esta guerra no tiene, como tuvo la anterior el falaz "atractivo de ofrecer provechos extraordinarios a los "especuladores de guerra. Tampoco enriquece la economía "de los países productores de materias primas. Los pre- "cios se fijan ahora mediante acuerdos entre los países "vendedores y los compradores, a través de la legítima "representación de sus Gobiernos; y los convenios res- "pectivos se sujetan a estrictas condiciones de relación "entre los costos de producción y un razonable margen "de utilidad, generalmente muy estrecho."
(Del discurso pronunciado por S.E.el Presidente de la República de Chile, al inaugurar la Comisión que tendrá a su cargo el estudio de las condiciones de la época de post-guerra - 1943).

esas dos corrientes y por la evolución precedentemente señalada experimentada por la composición de las mismas, en lo que respecta a la participación relativa de esos productos.

5. Intercambio con principales países.

Los países que, de acuerdo con los valores de su intercambio comercial, ocupan en los últimos años los cinco primeros puestos, totalizan en el período 1938/45, el 44,0 %, 48,2 %, 71,2 %, 79,7 %, 85,7 %, 85,4 %, 84,5 % y 79,3 % sucesivamente, del monto total, para los años respectivos. Las relaciones expresadas, que resultan de las cifras estadísticas oficiales, no revelan la verdadera importancia de su participación; ella es mucho mayor, lo que se explica recordando que aquéllas no incluyen las exportaciones de salitre, yodo y cobre a la orden, que se han dirigido en su mayor parte a los Estados Unidos, en los últimos años. Sin embargo, a pesar de lo precedentemente señalado, puede apreciarse que la importancia de los mismos se ha acrecentado fuertemente.

El orden de importancia en 1945, de acuerdo a los valores de su intercambio, es el siguiente: Estados Unidos, ARGENTINA, Perú, Brasil y Gran Bretaña.

Los cuadros que se insertan a continuación, expresan para el período 1938/45, el monto del intercambio de los países citados y el total, las relaciones porcentuales correspondientes a dichos valores, y las importaciones, exportaciones, intercambio total y saldos, de cada país.

INTERCAMBIO COMERCIAL CON PRINCIPALES PAISES

Período 1938-45

(Valor en millones de $ 6 d.)

Intercambio comercial con:	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Estados Unidos	246,3	332,7	648,7	799,0	885,0	832,1	929,8	885,6
ARGENTINA	31,7	30,8	52,8	72,5	126,1	145,6	200,8	249,1
Perú	34,0	34,8	47,7	57,0	129,2	154,2	134,2	137,2
Brasil	6,4	8,1	14,1	33,0	84,2	96,6	100,9	88,8
G.Bretaña	201,6	116,4	93,0	80,4	53,2	64,5	57,1	52,4
Otros países(1)	661,9	559,4	347,5	264,8	214,6	221,6	260,1	367,0
Intercambio total	1.181,9	1.082,2	1.203,8	1.306,7	1.492,3	1.514,6	1.682,9	1.779,5

INTERCAMBIO COMERCIAL CON PRINCIPALES PAISES

Período 1938-45

(%)

Intercambio comercial con:	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Estados Unidos	20,8	30,7	53,9	61,1	59,3	54,9	55,2	49,7
ARGENTINA	2,7	2,8	4,4	5,5	8,5	9,6	11,9	14,0
Perú	2,9	3,2	4,0	4,4	8,7	10,2	8,0	7,7
Brasil	0,5	0,7	1,2	2,5	5,6	6,4	6,0	5,0
G.Bretaña	17,1	10,8	7,7	6,2	3,6	4,3	3,4	2,9
Otros países(1)	56,0	51,8	28,8	20,3	14,3	14,6	15,5	20,7
Intercambio total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

INTERCAMBIO COMERCIAL CON:

ESTADOS UNIDOS

Intercambio comercial (millones $ 6 d.)	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Importación	138,9	127,9	242,7	298,2	282,6	237,7	310,1	319,2
Exportación	107,4	204,8	406,0	500,8	602,4	594,4	619,7	565,8
Intercambio total	246,3	332,7	648,7	799,0	885,0	832,1	929,8	885,0
Saldo	-31,5	76,9	163,3	202,6	319,8	356,7	309,6	246,6

ARGENTINA

Intercambio comercial (millones $ 6 d.)	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Importación	21,7	18,2	34,1	38,7	74,2	108,9	124,1	155,3
Exportación	10,0	12,6	18,7	33,8	51,9	36,7	76,7	93,8
Intercambio total	31,7	30,8	52,8	72,5	126,1	145,6	200,8	249,1
Saldo	-11,7	-5,6	-15,4	-4,9	-22,3	-72,2	-47,4	-61,5

PERU

Intercambio comercial (millones $ 6 d.)	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Importación	29,0	31,0	42,8	47,6	122,6	142,7	120,1	119,4
Exportación	5,0	3,8	4,9	9,4	6,6	11,5	14,1	17,8
Intercambio total	34,0	34,8	47,7	57,0	129,2	154,2	134,2	137,2
Saldo	-24,0	-27,2	-37,9	-38,2	-116,0	-131,2	-106,0	-101,6

BRASIL

Intercambio comercial (millones $ 6 d.)	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Importación	3,2	5,3	10,1	17,1	50,8	62,9	68,2	52,7
Exportación	3,2	2,8	4,0	15,9	33,4	33,7	32,7	36,1
Intercambio total	6,4	8,1	14,1	33,0	84,2	96,6	100,9	88,8
Saldo	-	-2,5	-6,1	-1,2	-17,4	-29,2	-35,5	-16,6

GRAN BRETAÑA

Intercambio comercial (millones $ 6 d.)	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Importación	52,9	33,9	52,6	47,7	32,4	44,6	45,7	34,8
Exportación	148,7	82,5	40,4	32,7	20,8	19,9	11,4	17,6
Intercambio total	201,6	116,4	93,0	80,4	53,2	64,5	57,1	52,4
Saldo	95,8	48,6	-12,2	-15,0	-11,6	-24,7	-34,3	-17,2

Estados Unidos ha aumentado el monto de su intercambio en todos los años - con excepción de 1943 y 1945 - el que de 246,3 millones de pesos oro en 1938, ha llegado a 885,0 millones en 1945; las relaciones porcentuales son para los mismos años del 20,8 % y 49,7 % (en 1941 alcanzó el 61,1 %). Ha acrecentado sus ventas y sus adquisiciones en Chile; en mayor grado estas últimas; ocupa el primer lugar por su calidad de principal comprador y principal vendedor. Los saldos, si exceptuamos el primer

año, son todos positivos, siendo el valor promedio de los mismos en los últimos tres años de 304,3 millones de pesos.

Es el principal proveedor del mercado chileno, con el 42,2 % del valor total de las importaciones, en el último año. Ha reemplazado a los países europeos, especialmente a Alemania, en el suministro de equipos industriales. Las importaciones chilenas provenientes de Estados Unidos, experimentaron una declinación en los años 1942 y 1943, como consecuencia de la escasez de fletes y de las restricciones impuestas en el mismo a la salida de ciertos productos, al participar en la guerra a fines de 1941; pero las mismas volvieron a incrementarse en los últimos años, al suprimirse algunas de dichas limitaciones. Los productos importados comprenden principalmente máquinas y aparatos para la industria, aceite mineral para máquinas, alambre de hierro liso, caños y tubos de hierro, hoja de lata común, hilados de algodón para telar, coser y zurcir, hilados de seda para tejer, tela de algodón, papel para periódicos y revistas, pasta mecánica o química para explosivos, coke, lámparas eléctricas, cemento, neumáticos y cámaras de aire, etc.

También en lo que respecta a las exportaciones chilenas Estados Unidos ocupa el primer lugar; debe señalarse en este particular que las estadísticas chilenas no permiten obtener relaciones exactas sobre la participación estadounidense; incluyendo las importantes compras de minerales que realiza, puede calcularse que absorbe más de las tres cuartas partes de las exportaciones chilenas, habiendo aumentado considerablemente sus compras, con respecto a las realizadas en el período prebélico. Adquiere en

Chile, además de los productos de la minería - en proporción casi excluyente - la mayor parte de las exportaciones de lanas, cueros, frejoles y tripas, figurando también entre otras adquisiciones vinos, lentejas y lentejones, arvejas secas, cebollas, fibras y raíces vegetales de cáñamo, cera y miel de abeja, pieles de pelo fino, etc.

ARGENTINA ocupa el segundo lugar en 1945, habiendo logrado aventajar a Perú, colocándose a la cabeza de los países latinoamericanos; ha aumentado el monto de su intercambio de 31,7 millones en 1938 a 249,1 millones de pesos en 1945; las relaciones porcentuales del 2,7 % al 14 %. Este aumento notable ha sido provocado por las importaciones y exportaciones chilenas, sobre todo por las primeras. Los saldos, desfavorables a Chile, han aumentado su importe en los últimos años, alcanzando el promedio de los tres últimos a 60,4 millones de pesos oro.

Ocupa el segundo lugar como mercado proveedor en los dos últimos años, con el 20,5 % de las importaciones en 1945, habiendo sido aventajado en años anteriores por Perú. Sus ventas se han acrecentado en forma considerable, comprendiendo principalmente vacunos, ovinos, girasol, telas de lana y algodón, manteca, lana, algunas maquinarias y aparatos para la industria u oficios, trigo, harina, cemento, etc.

Es el segundo comprador de productos chilenos, con el 9,2 % de las exportaciones totales, en 1945. Sus adquisiciones disminuyeron en 1943, con respecto al año

anterior, debido a las trabas para el envío de cobre en lingotes; además compra salitre, carbón de piedra, minerales de azufre, maderas, fibras y raíces vegetales, nueces, arvejas secas, garbanzos, descarozados, vinos, etc.

Perú aumentó su intercambio de 34,0 millones en 1938, a 154,2 millones en 1943, bajando a 134,2 millones en el siguiente año, debido a la reducción de las importaciones, y alcanzando en 1945 la cifra de 137,2 millones. El porcentaje de participación, del 2,9 % en 1938, se eleva al 10,2 % en 1943, bajando al 7,7 en 1945. En el período considerado aumentaron las importaciones y exportaciones chilenas, en mayor grado las primeras. Los saldos, sumamente desfavorables a Chile, son mayores en los últimos años, arrojando para el trienio 1943/45 una cifra promedio de 112,9 millones.

Figura como tercer proveedor del mercado chileno, en 1945, con el 15,8 % de las importaciones; las compras chilenas a Perú se redujeron en 1944 y 1945, debido a menores internaciones de petróleo. Vende a Chile especialmente, azúcar (en gran proporción), cemento, hilos e hilados de algodón, bencina, éteres de petróleo y gasolina, aceite mineral para máquinas y otros usos industriales, alquitrán o brea mineral, grasa lubricante, frutas frescas, té, maquinarias para la industria, sacos de cáñamo o de yute, etc.

Las exportaciones a Perú lo colocan en séptimo término en 1945, con el 1,7 %. Este país adquiere en Chile principalmente, arroz, maderas, cebada malteada, frutas frescas, avena pelada y machacada (Quaker Oats), nueces, lentejas y lentejones, ciruelas secas, conservas de fru-

tas y legumbres, vinos, pasas, descarozados, sulfato de sodio, avena, frejoles, cueros, cáscaras de quillay, lana, etc.

Brasil aumentó su intercambio de 6,4 millones en 1938 a 100,9 millones en 1944 y 88,8 millones en 1945; los porcentajes de 0,5 %, 6,0 % y 5,0 %, respectivamente; principalmente por el aumento de las importaciones chilenas. Los saldos, desfavorables a Chile, presentan un aumento constante en los últimos años, arrojando las cifras de 17,4, 29,2, 35,5 y 16,6 millones en 1942, 1943, 1944 y 1945, respectivamente.

Es el cuarto proveedor del mercado chileno en 1945, con el 7,0 % de las importaciones chilenas. Vende preferentemente cacao, café, yerba mate, hilados de seda, telas de algodón, neumáticos y cámaras de aire, hilados de algodón para telares, caños o tubos de hierro fundido, telas de lana, hilos de algodón para coser, zurcir, etc.

Sus adquisiciones en Chile, lo colocan en tercer término en 1945, con el 3,5 % de las exportaciones de este país. Las mismas comprenden malta (cebada malteada), fibras y raíces vegetales, ciruelas secas, garbanzos, arvejas secas, nueces, vinos, frutas frescas, minerales de azufre, sulfato de sodio cristalizado, lanas, etc.

Gran Bretaña es el único país de los cinco considerados, que presenta una evolución decreciente en su comercio con Chile. Este ha disminuído de 201,6 millones en 1938 a 52,4 millones en 1945, descendiendo todos los años, con excepción de 1943, en el que se observa una recuperación; sus porcentajes de participación han descendido del 17,1 % al 2,9 % en igual período. La disminución obedece

principalmente al descenso pronunciado de las exportaciones chilenas. Sin embargo, es el único país extracontinental que aun mantiene un comercio de importancia con el país trasandino. Los saldos, que eran favorables a Chile en 1938 y 1939, son negativos en los años siguientes, aumentando su importe en los últimos, en que arrojan 11,6, 24,7, 34,3 y 17,2 millones, para los años 1942, 1943, 1944 y 1945, respectivamente.

Sus ventas a Chile lo colocan en quinto lugar en 1945, con el 4,6 % de las importaciones de este país; de los países no americanos, es el único que mantiene un volumen apreciable de ventas, en valores similares a los de anteguerra, con oscilaciones durante el período considerado. Las ventas comprenden hilados de algodón para coser, zurcir, etc., té, sacos de cáñamo o yute, telas de lana, hilados de seda para tejer, telas de algodón, etc.

Las adquisiciones de Gran Bretaña han experimentado un descenso considerable en el período a pesar de lo cual continúa siendo el único país extracontinental que realiza compras de cierta importancia, ocupando el octavo lugar como comprador de productos chilenos en 1945, con el 1,7 % de las exportaciones. Chile exporta a Gran Bretaña carnes frescas y congeladas, fibras y raíces vegetales de cáñamo, cáscaras de quillay, frejoles, lentejas y lentejones, arvejas secas, maderas, vinos, tripas y gorduras en salmuera, etc.

6. Influencia de la guerra mundial en las corrientes del intercambio.

La guerra desde su comienzo y posteriormente con su extensión, provocó la pérdida de la mayor parte de los mercados europeos, a los que se unió más tarde el mercado japonés, abarcando así los más importantes en que Chile colocaba sus exportaciones y se abastecía de los productos necesarios para el desenvolvimiento de su economía y de la vida interna del país.

Si bien es cierto que el monto del intercambio aumentó por el gran desarrollo de su comercio con Estados Unidos, los países de latinoamérica (principalmente Argentina, Perú y Brasil) y la orientación del mismo hacia nuevos mercados, ello se produjo después de un período de relativa inestabilidad, similar al que se vieron abocados otros países de este continente. Este período de adaptación y estabilización de su comercio exterior, ha originado indudablemente trastornos que en diversas formas perjudican a los intereses comerciales y económicos. (1)

---

(1) El ex-presidente del país hermano D.Pedro Aguirre Cerda « que debió afrontar las primeras consecuencias del conflicto » en un manifiesto dado a publicidad en 1940, detallaba en los doce puntos de que el mismo se componía, algunas de las ideas que el gobierno pensaba poner en práctica para hacer frente a las circunstancias planteadas por la nueva situación.

En este manifiesto se hace un llamado a la concordia para evitar todo acto que pueda perturbar "la paz moral que debe prevalecer en el país"; se pide la colaboración de los patronos y obreros para provocar la mayor producción y evitar en lo posible toda huelga o "lockout"; se incita a una estrecha cooperación comercial e industrial y se tiende a la intensificación de la producción nacional y al fomento y desarrollo de la agricultura y ganadería.

Previendo las dificultades en el abastecimiento de materias primas, maquinarias y transportes indispen-

Una de las primeras consecuencias de la guerra mundial fué la pérdida del mercado alemán; de la importancia de este acontecimiento son reveladoras las cifras del intercambio y la posición de este país en sus relaciones comerciales con Chile. Ocupaba en 1938 el segundo lugar entre los países vendedores con el 25,3 % de las importaciones y el tercero entre los compradores con el 10,0 % de las exportaciones chilenas. Sin embargo, teniendo en cuenta las grandes cantidades de cobre y salitre que Alemania compraba en el período prebélico - productos que en la estadística de exportación constituyen rubros independientes sin discriminación por países - puede decirse que la pérdida de este mercado restó a Chile la tercera parte de sus exportaciones. (1)

---

sables, que originaría la situación de guerra, se apela a la unión de los industriales para evitar el encarecimiento de la vida a niveles insoportables para el pueblo y para estudiar las medidas que aseguren el aprovisionamiento. El fomento de la agricultura y ganadería se orientaría a la producción de artículos indispensables al consumo interno y a la exportación, y de animales para la alimentación y el transporte. Se propugnaba la garantía, por el ministerio respectivo, de precios mínimos a los agricultores para los productos que se estimaran indispensables para la alimentación nacional y la exportación. Se establecía que el Comisariato de Subsistencias y Precios estudiaría los artículos cuya exportación fuera conveniente prohibir y se anunciaba un estricto control de la exportación y venta de naves, acero, cobre, hierro y otros metales viejos y de animales de carne, silla o tiro. Asimismo se controlarían las existencias de productos medicinales o sanitarios, para tomar las medidas pertinentes en garantía de la salud pública.

(1) "La Prensa" - junio 16 de 1940 - De una información telegráfica de Santiago de Chile.

Comenzada la guerra, Italia aumentó considerablemente su intercambio con Chile; principalmente mejoró su posición como comprador, aumentando sus adquisiciones de cobre y salitre, presumiblemente para Alemania. La entrada del Reino en el conflicto bélico significó la pérdida de un mercado que adquiría principalmente cobre electrolítico en barras y cobre "standard" o blister en barras, rubros que representaban casi el total de las ventas chilenas a este país, además de maderas, pieles finas, carnes y otros productos alimenticios, y que privó a Chile de importaciones vitales, tales como drogas y maquinarias. Se consideraba asimismo, que Italia era extraoficialmente la vía de salida de los productos alemanes.

La caída de Francia significó la pérdida de un nuevo mercado que compraba en Chile grandes cantidades de productos agrícolas y originó la cancelación de grandes pedidos de cobre hechos por fábricas estadounidenses. Gran Bretaña, al adquirir algunos de los productos agrícolas que se exportaban a Francia, atenuó algo esta situación. En ese tiempo (1940), se redujeron apreciablemente las ventas de cobre; existían restricciones a la importación de este producto en Estados Unidos; asimismo Egipto, que había sido el segundo mercado en importancia para los nitratos, experimentaba dificultades para importar.

Japón acrecentó considerablemente su comercio con Chile, desde 1938 a 1941; en este último año llegó a ocupar el quinto puesto como vendedor y el segundo como com-

prador; se presume que había reemplazado a Italia como vía de salida de algunos productos alemanes.(1) Este mercado también se perdió al extenderse el conflicto.

Otros países de menor importancia en el comercio chileno, al participar en la contienda o ser ocupados, también se perdieron como mercados proveedores y compradores, y los que permanecieron fuera de ella vieron disminuídas sus posibilidades por las dficultades del transporte en tiempo de guerra.

Gran Bretaña, abocada durante la guerra a graves problemas de abastecimiento, dedicó sus hombres, industrias y otros elementos al esfuerzo de guerra, y sus disponibilidades de bodegas al mismo objeto, y al aprovisionamiento de alimentos para la metrópoli y materias primas para sus fábricas. La guerra en el mar, sobre todo la guerra submarina, anuló muchas posibilidades de abastecimiento de y para las islas británicas.

Las características de la producción chilena y de sus exportaciones - minerales básicos para las industrias de guerra - hicieron que al participar Estados Unidos en la contienda, se dirigieran a este país sus exportaciones, en forma cada vez más creciente. También aumentó en forma notable el comercio con los países latinoamericanos.

---

(1) Informaciones periodísticas de octubre de 1940, daban cuenta de la llegada a Antofagasta de 20 toneladas de productos farmacéuticos alemanes, transportados por el ferrocarril transiberiano y luego por un vapor japonés. También expresaban que un vapor japonés se encontraba cargando 7.500 toneladas de cobre electrolítico, el mayor despacho que se hubiera hecho al Japón, que había importado siempre pequeñas cantidades. "La Razón" 6/X/1940.

Durante los años de guerra - a pesar de haber aumentado el valor de sus importaciones - ha debido sufrir Chile la falta de muchos productos que antes le proporcionaba su comercio exterior no sólo debido a la pérdida de algunos de sus principales mercados proveedores de productos industriales, sino también a las dificultades del tráfico marítimo y al extraordinario esfuerzo industrial desarrollado por los países aliados en su actividad integral orientada a satisfacer necesidades de guerra, que limitó y suprimió por completo en algunos casos, las producciones destinadas a satisfacer necesidades civiles.

La suspensión de muchas importaciones y la disminución de otras, obligó a Chile a buscar en los pocos mercados restantes - no cerrados por el conflicto - el aprovisionamiento de los materiales que ellos en escasa medida podían suministrarle y además, a procurarse por medio de su industria la fuente de abastecimientos necesaria. Recurrió para lo primero a los mercados latinoamericanos, y nuestro país, enfrentado a los mismos problemas, con un extraordinario desarrollo de su industria que tendía en primer término a llenar sus necesidades, produjo excedentes para la exportación, contribuyendo así a la atención de los requerimientos de las naciones hermanas. Como consecuencia de las condiciones favorables provocadas por la situación de guerra y las dificultades del abastecimiento, las industrias creadas durante la crisis mundial de 1929 comenzaron a tomar fuerte impulso, desarrollando su producción con el fin de llenar los claros dejados por la falta de importaciones.

Desde 1930 se habían promulgado en Chile numerosas leyes que intensificaron el intervencionismo estatal, como la de control de cambios internacionales, de licencias de exportación, etc.; ellas proporcionaron al Gobierno los medios para defender la economía chilena de las múltiples contingencias provocadas por la situación de guerra, evitar la paralización de algunas industrias y otras ramas de la producción nacional, lo que podría tener perjudiciales consecuencias, e impedir especulaciones que afectaran a los consumidores. Las medidas sucesivas tomadas por las autoridades se tradujeron, entre otras, en prohibiciones a la exportación, establecimiento de contingentes de importación y exportación, de licencias para la distribución de los mismos y en sucesivas y minuciosas medidas, en lo que respecta a la negociación y otorgamiento de los cambios obtenidos por el intercambio comercial con el exterior. (1)

---

(1) "Los abastecimientos que en épocas normales concurren "espontáneamente a la satisfacción de los consumos "mediante el libre ejercicio del intercambio exterior, "sufren en la actualidad, múltiples tropiezos y un "régimen estricto y limitado de licencias y de cuotas "reemplaza a la libre actividad mercantil. En el mer- "cado interno, los precios sufren bruscas alteraciones, de "terminadas por la escasez de materias primas y la caren- "cia de fletes y de maquinarias; el público consumidor "reclama la intervención del Estado para impedir que "las perturbaciones económicas que escapan a toda pre- "visión y que es difícil encauzar, se conviertan en "fuente de especulación y de enriquecimiento ilegítimo.

"El cierre de los mercados extranjeros, crea graves "problemas a las labores productoras cuya actividad se "orienta hacia la exportación, y ante tal eventualidad, "un reajuste de los sistemas y movimientos de inter- "cambio se impone con el carácter de medida circunstan- "cial que no deja de ofrecer ciertos aspectos sustan- "tivos y permanentes. Mientras tanto, es imprescindi- "ble que la economía nacional continúe su proceso de "desenvolvimiento, y es, entonces, al Estado a quien "compete señalar los principios orientadores para que

En este particular, la labor de la Comisión de Cambios Internacionales creada para hacer frente al saldo desfavorable de la balanza de pagos, como consecuencia de la crisis salitrera de 1930, tuvo decisiva influencia sobre la composición y desarrollo del comercio exterior.

El Presidente de la República haciendo uso de facultades especiales otorgadas por la ley No.7.200, procedió en 1942 a reestructurar los servicios de la Administración Chilena, creando dos organismos que interesan especialmente a nuestro estudio: el Ministerio de Economía y Comercio y el Consejo Nacional de Comercio Exterior. En 1939 se había creado la Corporación de Fomento de la Producción, la que junto con las creaciones citadas precedentemente, completaba los medios oficiales de acción de la política económica chilena.

El Gobierno se ocupó asimismo, de tomar medidas efectivas para la colocación de la producción, las que se concretaron principalmente - por la importancia de los renglones básicos de la misma que comprenden - en el contrato de venta de minerales concertado el 1º de febrero de 1942 con la Metals Reserve Co. organismo que actuaba en representación del gobierno de los Estados

---

"la energía irremplazable de la iniciativa in-
"dividual busque los cauces más ventajosos a
"los intereses generales de la Nación.

(Mensaje de S.E. el señor Juan Antonio Ríos, inaugurando las sesiones del Congreso Nacional, el 21 de mayo de 1943).

Unidos. Este contrato, sucesivamente renovado hasta setiembre de 1945, con la United States Commercial Cº. (sucesora de la anterior), permitió a Chile la colocación segura de importantes renglones mineros básicos y la incrementación de la producción de la mediana y pequeña minería. Asimismo, el 13/VIII/43 fué suscrito otro convenio, entre los Gobiernos de Chile y Estados Unidos, por el cual se colocaba en el segundo la totalidad de la producción de cobre chileno, reservándose de ella una cuota para atender las necesidades internas y de los otros países americanos; este convenio estuvo en vigencia hasta el 3/V/44.

La escasez de bodegas marítimas tuvo también desfavorables consecuencias sobre algunos rubros de la economía chilena. Al respecto debemos señalar la disminución de la producción de hierro y salitre en 1943 y 1944; debido especialmente a ese motivo la producción de hierro, principalmente, tuvo que reducirse y quedó casi totalmente paralizada en los dos años citados; reaccionó en 1945, y se prevé que a medida que desaparezca el inconveniente expresado, podrán lograrse mayores aumentos de la producción. Es interesante asimismo destacar la poca importancia del salitre en la reciente guerra para fines bélicos propiamente dichos, habiendo sido reemplazado en gran parte por productos sintéticos y por otras materias primas.

La suspensión de los contratos de compra de minerales de la United States Commercial Co. afectó a las pequeñas minas de cobre, originando el cierre inmediato de algunas de ellas, por sus costos de producción elevados; asimismo, la disminución de la demanda de cobre provocó la reducción

de la producción de algunas minas grandes. Muchos obreros que debieron abandonar su trabajo, encontraron de inmediato ocupación en las labores del salitre, cuya demanda para fertilizar los arrasados campos de Europa inició un franco aumento.

En efecto, con la terminación de la guerra, la destrucción de importantes plantas de producción en Europa y la producción sintética obstaculizada por la escasez de carbón y mano de obra, la demanda se ha acrecentado para restaurar la devastada agricultura europea. El salitre, como fertilizante, se encuentra nuevamente ante un período de auge, que promete llevar sus cifras de producción a niveles considerablemente superiores que los de preguerra; evolución que asimismo se halla favorecida por la actual mayor disponibilidad de fletes marítimos.

Para la producción de cobre, como hemos visto, las perspectivas se presentaron poco favorables al terminar la guerra, pero durante 1946 aumentó nuevamente la demanda mundial y se reanudaron las compras en gran escala por parte de los Estados Unidos, a precios mejorados.

Los mercados europeos perdidos como consecuencia de la guerra se van incorporando gradualmente al comercio mundial, ofreciendo así nuevas perspectivas a Chile. Pero todavía por un tiempo subsistirán algunas dificultades para poder aprovechar todas las posibilidades de colocación de productos en esos mercados, sumamente necesitados, y de compra - sobre todo en Estados Unidos - de los bienes de capital que el país no ha podido adquirir durante la guerra para renovar su equipo industrial y de transportes y

los implementos de su agricultura, principalmente.

En lo referente al cobre las perspectivas encierran cierta inseguridad, a pesar de la actual fuerte demanda; la producción y exportación futuras estarán influenciadas por un juego complejo de factores, que determinarán la demanda y el abastecimiento mundial del metal, y la posición de Chile con relación a los demás productores principales. Con respecto al salitre, se estima que todavía se mantendrá la demanda por algunos años, pero, al recobrar las industrias europeas del fertilizante sintético su capacidad productiva, el nitrato chileno deberá hacer frente a esa competencia.

Por ello, la caída de las ventas de los productos básicos de la economía chilena - previsible por las causas señaladas - es un problema que deberá afrontar el país con la normalización subsiguiente al período de transición, cuyos primeros efectos ya se han experimentado y obligan a las autoridades a estudiar las medidas de auxilio necesarias a la economía nacional.

La participación de Estados Unidos en el conflicto abrió un mercado de enormes posibilidades para los minerales y demás productos chilenos. Las negociaciones realizadas por el gobierno del vecino país para colocar la producción en ese mercado, llegaron a feliz término,

firmándose el 1º de Febrero de 1942 un contrato de venta de metales con la "Metal Reserve Co.", organismo que actuaba en representación del gobierno estadounidense. Este contrato, al acordar la colocación de importantes partidas de minerales contribuyó a la regulación y estabilización del comercio con Estados Unidos.

La duración del contrato se fijó en un año y medio, estipulándose en el mismo la compra de 66.000 toneladas de concentrados y 99.000 toneladas de minerales de cobre (1); además la Federal Loan Agency se comprometió a comprar 107.000 toneladas de minerales y 17.000 toneladas de concentrados de oro, a precios semejantes a los vigentes en el mercado antes de la paralización de las ventas, motivada por las dificultades derivadas de la guerra. Se preveía la venta de 120.000 toneladas de mineral de manganeso y 9.000 botellas de mercurio de 76 libras cada una. Asimismo se estipularon en el convenio precios para minerales de plomo, zinc, antimonio, wolframio, molibdeno y cobalto.

Señalaremos las principales características de este contrato:

Los precios y tonelajes convenidos podían ser modificados cada seis meses, teniendo en cuenta las cotizaciones en el mercado mundial y los aumentos del costo

---

(1) Producción de la mediana y pequeña minería (5% de la producción total de minerales de cobre). El resto, 95%, es tratado en las refinerías locales por tres consorcios estadounidenses y era exportado a los EE.UU. mediante contratos especiales.

de producción local, por mayores jornales, fletes, precios de materiales, etc.

Se permitían las ventas a otros compradores estadounidenses, a los precios que pudieran convenirse fuera del convenio suscripto.

Los compradores abonarían los minerales, aun cuando los mismos no pudieran ser transportados a destino, tomando a su cargo los fletes marítimos.

Las cifras estipuladas para el manganeso y mercurio, al exceder considerablemente la producción local en ese momento, constituyeron un estímulo para el desarrollo de estas explotaciones.

En el caso del plomo, zinc, antimonio, wolframio, molibdeno y cobalto - tratándose de minerales de exigua producción - la fijación de precios para los mismos tendía a impulsar la explotación de los respectivos yacimientos, al contar con un mercado seguro.

Es evidente la importancia de este contrato; el mismo constituyó un importante factor de estabilización de la economía chilena, afectada por las consecuencias de la guerra en el comercio internacional. Una de las cláusulas más interesantes, es la que estipula que los minerales serán pagados aún en el caso de no poder ser transportados al exterior, tomando el comprador a su cargo los fletes marítimos, poniendo a salvo así a Chile, de uno de los mayores obstáculos con que tropezó el comercio internacional, la carestía de los transportes. El contrato aseguró la colocación de la producción minera chilena, seriamente afectada por la extensión del conflic-

to bélico y la escasez de fletes. Sobre las bases expuestas se procuraba mantener la producción, desarrollar las producciones incipientes y la pequeña minería.

El 13 de agosto de 1943 se suscribió otro convenio entre los Gobiernos de Chile y Estados Unidos, por el cual el primero de estos países colocaba en el otro la totalidad de su producción de cobre, reservándose de la misma un tonelaje destinado a satisfacer sus propias necesidades y los pedidos de los demás países americanos.

Ambos gobiernos convinieron proveer a las otras repúblicas americanas, dentro de la medida de lo posible, productos de cobre en sus distintas formas y sulfato de cobre, para satisfacer sus necesidades esenciales. Las exportaciones a estos países se permitían siempre que el metal tuviera un principio de elaboración (excluyéndose los lingotes), sujetándolas a un régimen especial de permisos, que limitaba el uso y suministro de estos productos, en las naciones del continente.

Las solicitudes de exportación debían ser sometidas a consideración de la Embajada de Estados Unidos en Santiago, la que resolvía si los requerimientos respondían a necesidades esenciales, ajustando sus procedimientos a los reglamentos de la Junta de Producción Bélica. Se estableció un sistema de consultas entre dicha Embajada y los organismos chilenos que intervienen en el comercio exterior, poniendo el Gobierno de Estados Unidos a disposición de dichos organismos, toda la información que poseyera sobre las necesidades de las repúblicas americanas.

Este convenio fué derogado el 3 de mayo de 1944,

eliminándose así las limitaciones a las exportaciones de cobre chileno.

En lo que se refiere al contrato de venta de metales y concentrados, se realizaron sucesivas renovaciones con la United States Commercial Co. (sucesora de la Metals Reserve Corporation). Las últimas renovaciones fueron de corta duración (dos meses) y en condiciones cada vez menos favorables (elevación de la ley mínima de los minerales de cobre a venderse, eliminación de las bonificaciones concedidas sobre los precios básicos, compra de minerales y concentrados de cobre únicamente, etc.). Los precios y el volumen de las compras se fueron reduciendo paulatinamente, alcanzando la última prórroga hasta setiembre de 1945. La suspensión de las compras afectó a la mediana y pequeña minería chilena del cobre, la que no tuvo entonces mayores perspectivas de poder mantener su producción, al interrumpirse esas adquisiciones que reemplazaban en parte las realizadas por los perdidos mercados de Europa y Asia. Posteriormente durante el año 1946, aumentó nuevamente la demanda mundial para el cobre chileno y se reanudaron las compras en gran escala por parte de los Estados Unidos, a precios mejorados.

Sin embargo, la previsible futura caída de las ventas de los principales productos mineros, colocaría a la minería nacional y al país frente a una situación muy desfavorable para su normal desenvolvimiento, obligando al Gobierno chileno a estudiar desde ya soluciones convenientes.

Las repercusiones serían en extremo graves debido a la gran cantidad de divisas que esta industria proporciona al país, al crecido número de obreros ocupados, al problema social y económico que originaría la paralización de esas actividades en las provincias del norte, donde

la minería constituye la principal fuente de trabajo y bienestar, y al que se creará al Estado, que requiere el concurso de esta industria para financiar el presupuesto nacional.

7. Organos oficiales de acción de la política comercial chilena.

Para intervenir en la solución de los diversos problemas que debía enfrentar la economía nacional - agravados por la contienda mundial - se fueron creando en Chile numerosos organismos cuya intervención en la actividad económica demostró que actuaban sin mayor coordinación, tomando medidas parciales sobre aspectos particulares de problemas que debía encarar en su conjunto el Gobierno y que sus funciones no estaban perfectamente delimitadas, provocando su entrelazamiento contínuos conflictos. Ello llegó a crear una situación compleja, principalmente motivada por la superposición de funciones y duplicidad de tareas, que alargaban los trámites dificultando las soluciones y la acción estatal.

Por tal motivo el Presidente de la República Sr. Juan Antonio Ríos, a poco de hacerse cargo del Gobierno en 1942, sometió a la aprobación legislativa un proyecto de ley de emergencia confiriéndole facultades especiales durante seis meses, con el objeto de obviar los inconvenientes señalados. (1)

---

(1) En el mensaje que acompañaba a este proyecto, se destacaba la gravedad y trascendencia de los problemas que en el orden económico y financiero creaba la gue-

Por decreto No. 4.817, del 26 de agosto de 1942, dictado de acuerdo a las facultades conferidas al P.E. para refundir y coordinar los servicios públicos por la ley No. 7.200, del 21 de junio del mismo año, se dió una nueva estructuración a los servicios de la Administración Chilena.

Algunos de los servicios existentes en virtud de esta reestructuración interesan particularmente al objeto de nuestro estudio, haciéndose necesario exponer algunos antecedentes relativos a su organización y funcionamiento, por constituir los medios de acción de que se vale el Estado chileno, en el desarrollo de su política comercial exterior.

---

rra, y la necesidad de adoptar medidas de carácter integral enérgicas y rápidas, citando los referentes al alza del costo de la vida, abastecimiento de artículos de primera necesidad y aprovisionamientos para las fuerzas armadas, expresándose además, entre otras cosas:

"Por otra parte, la dirección de la economía nacional no ha recibido hasta ahora una organización adecuada, y es así como se encuentran pendientes, en espera de solución, problemas entre los cuales puede señalar los que se refieren a las actuales dificultades en la circulación de los medio de pago; a la debida coordinación del crédito de fomento de la producción; a la estructuración y correlación de servicios y organismos que tienen funciones paralelas; al desorden y anarquía que existe en la política de inversiones de las Cajas de Previsión; al ordenamiento de los servicios aduaneros y de impuestos, etc." Y más adelante:

"Existen numerosos organismos paralelos o complementarios que dependen, sin embargo, de las más diversas autoridades, como ocurre con el comercio internacional en que tienen intervención la Junta de Exportación Agrícola, dependiente del Ministerio de Agricultura; la Comisión de Licencias, que depende del Ministerio de Comercio; la Comisión de Cambios Internacionales, colocada bajo la tutela del Ministerio de Hacienda, etc., y si a lo anterior hay que agregar el Comisariato de Subsistencias y Precios - que depende del Ministerio de Trabajo - tenemos la más completa desarticulación en las actividades que estos organismos están llamados a desarrollar. Es indiscutible la necesidad de regularizar esta situación."

a) Ministerio de Economía y Comercio.

Uno de los principales objetivos de la ley No.7.200, lo constituía la creación de un nuevo Ministerio, que agrupara todos los organismos que en alguna forma tenían intervención en los asuntos relacionados con la economía y el comercio del país. (1)

El Ministerio de Economía y Comercio, creado con ese objeto, tiene las siguientes funciones básicas (2):

a) orientar, coordinar y fomentar la economía general del país;

b) regular el comercio interno y el abastecimiento, y encauzar y desarrollar el comercio internacional mediante la realización de un plan general de política comercial exterior;

c) orientar y coordinar las actividades de los organismos públicos e instituciones que de él dependen, resolviendo sobre sus presupuestos y supervigilando la marcha de sus servicios.

Sus servicios se distribuyen en los siguientes organismos: el Departamento General de Política Económica (que comprende los Departamentos de Estudios y Planes Económicos, y de Comercio Externo e Interno); el Departamento General de la Producción (que se subdivide en los

---

(1) Existe en el Ministerio de Relaciones Exteriores, dependiente del Servicio Exterior, una Sección Comercio y una Sección Política Comercial.

(2) "Para la alta dirección y coordinación de los organismos públicos que actúan en el proceso productivo y para extraer del examen sistemático de la labor de ellos los elementos esenciales de juicio en que inspirar la política económica del Estado, se estableció en Chile desde 1942, un Ministerio de Economía,....." (Esteban Ivovich - "La producción de Chile y los nuevos Organos de Política Económica del Estado". Cursos y Conferencias, Julio de 1944).

Departamentos de Minas y Petróleo, de Industrias Fabriles y de Pesca y Caza, y en la Oficina de Enlace Agrícola); el Departamento de Tramsportes y Navegación; y la Dirección General de Estadística, el Comisariato de Subsistencias y Precios, la Dirección de Abastecimiento de Petróleo y el Comité Técnico Coordinador. Y como instituciones dependientes: el Consejo Nacional de Comercio Exterior, la Corporación de Fomento de la Producción, la Caja de Crédito Minero, el Instituto de Crédito Industrial, el Instituto de Fomento Industrial y Minero de Tarapacá y Antofagasta y la Compañía Electrosiderúrgica e Industrial de Valdivia.

El Comité Técnico Coordinador es presidido por el Ministro e integrado por el Subsecretario, Directores Generales, Directores y Representantes de los organismos que forman el Ministerio, Realiza el estudio en conjunto de los problemas comunes, proporciona al Ministro una información constante sobre la marcha de los distintos servicios e instituciones integrantes, de la forma en que se van desarrollando los planes formulados, facilitando la más rápida y fácil ejecución de los mismos y eliminando las dificultades producidas y las tramitaciones innecesarias.

b) Consejo Nacional de Comercio Exterior.

Los servicios oficiales del comercio exterior, en lo referente a su fomento y control, estaban a cargo de varias reparticiones que se ocupaban de aspectos particulares del mismo. Además de la Subsecretaría de Comer-

cio del Ministerio de Relaciones Exteriores, la acción del Estado en esta materia se desarrollaba por medio de la Comisión de Cambios Internacionales, el Servicio de Control de Exportación, la Comisión de Licencias de Importación, la Junta de Exportación Agrícola y la Junta Nacional de Abastecimiento.

Con el propósito de aunar la acción dispersa de estos organismos y facilitar la gestión de los particulares evitando la tramitación engorrosa y múltiple que la existencia de los mismos exigía, el Gobierno tomó medidas decisivas. Creó por decreto No. 14.164, de setiembre 23 de 1942, el Consejo Nacional de Comercio Exterior -dependiente del nuevo Ministerio de Economía - entidad destinada a "la propulsión y estructuración ordenadas de sus relaciones comerciales con los demás pueblos, dentro de las exigencias de la época",(1) en la que se fusionaron las distintas dependencias que intervenía en el contralor y fomento del tráfico mercantil exterior. (2) El nexo del nuevo organismo con el Ministerio de Relaciones Exteriores, se establece por intermedio de la Sección Política Comercial, dependiente de esta Secretaría.

Las funciones del Consejo son amplias, encontrándose detalladas en su Reglamento Orgánico; las mismas se

---

(1) Esteban Ivovich - "La producción de Chile y los nuevos Organos de Política Económica del Estado" - Cursos y Conferencias - Julio 1944.

(2) Se eliminó del Ministerio de Relaciones Exteriores la Subsecretaría de Comercio, y se incorporaron al Consejo, la Comisión de Cambios Internacionales, el Servicio de Control de Exportación, la Comisión de Licencias de Importación y la Junta Nacional de Abastecimiento. Pasaron al nuevo organismos las atribuciones que en materia de licencias, permisos y requisitos de calidad de mercaderías de exportación, correspondían a la Junta de Exportación Agrícola.

hallan clasificadas en funciones en materia de comercio exterior en general, en materia de importaciones y en materia de exportaciones. (1) En términos generales, corresponde al Consejo cuidar delprestigio, afianzamiento y extensión del comercio internacional de Chile; estudiar

---

(1) Corresponde al Consejo <u>en materia de comercio exterior en general</u>, sin perjuicio de las funciones que incumben al Ministerio de Economía y Comercio:

- Cuidar del prestigio, afianzamiento y extensión del comercio internacional de Chile;
- Estudiar los rumbos que en particular y en general, convengan a la política nacional de comercio exterior; investigar las prácticas y condiciones que rigen el comercio de los países clientes y las posibilidades de los mercados extranjeros para las exportaciones chilenas; señalar los problemas del transporte internacional de mercaderías y proponer su solución, y efectuar la obra de propaganda y penetración que convenga al crecimiento del intercambio;
- Informar al Ministerio de Economía y Comercio acerca de la celebración de tratados de comercio o modificación de tratados existentes y proponerle directivas que convenga impartir a las misiones diplomáticas y consulados de Chile en el exterior respecto de la política comercial y de los trabajos y estudios que deban desarrollarse en sus respectivas jurisdicciones;
- Procurar la normalidad de la balanza de pagos internacionales de Chile;
- Considerar y proponer la solución de los problemas de la economía chilena en su relación con el intercambio internacional, con la política aduanera, con resoluciones de gobiernos extranjeros y con el reemplazo de artículos de fuera por otros de producción nacional;
- Procurar la coordinación y vinculación mutua de las entidades estatales y particulares chilenas vinculadas al comercio internacional, y velar por la unidad y expedición de los procedimientos relacionados con las exportaciones e importaciones;
- Promover la inteligencia de productores y comerciantes chilenos con los clientes del exterior y proporcionarles los datos e informaciones que tiendan a la concertación y fomento del intercambio;
- Proponer la concurrencia de Chile a las exposiciones y ferias internaciones, prepararla y proveer y renovar los muestrarios de productos chilenos en los consulados en el exterior;

los rumbos que convenga imprimir al intercambio; informar al Ministerio respectivo en lo referente a la celebración de tratados comerciales; procurar la normalidad de la balanza de pagos; establecer contingentes o cuotas de mercaderías exportables o importables para determinados

---

- Actuar en la protección de vendedores y compradores contra procedimientos perjudiciales a una vinculación internacional estable;
- Conocer en controversias producidas entre firmas chilenas vendedoras o compradoras en el exterior; estudiar la razón de sus desavenencias y propiciar estimulando la buena voluntad de las partes ajustes satisfactorios; y servir a solicitud de los interesados de árbitro arbitrador para resolver las dificultades que sobrevengan;
- Proponer los contingentes o cuotas totales de mercaderías que en un determinado período pueden admitirse de cada país extranjero o serle enviadas (sin perjuicio de las facultades del Instituto de Economía Agrícola, en lo referente a productos agrícolas);
- Distribuir los contingentes o cuotas anteriores en licencias a favor de importadores o exportadores y señalar el plazo de duración de ellas;
- Condicionar el otorgamiento de contingentes y cuotas cuando así convenga a los intereses del país, a la obligación de importar y exportar otras mercaderías;
- Someter a igual condición, cuando lo juzgue necesario, el otorgamiento de licencias;
- Estudiar los antecedentes de los peticionarios que deseen adquirir instrumentos de cambios internacionales; fijar las sumas que cada uno de ellos puede comprar, dando preferencia a las destinadas a adquirir materias primas para la industria nacional, artículos de primera necesidad, drogas y específicos;
- Determinar la forma en que el Banco Central deberá entregar los giros sobre plazas extranjeras;
- Autorizar la emisión de giros sobre el extranjero por parte de los vendedores de oro en barra o amonedado;
- Ejercitar las facultades que la ley No.5107, de 19 de abril de 1932, y las leyes complementarias posteriores, han concedido a la Comisión de Cambios Internacionales.

Para toda importación o exportación de mercaderías, se requerirá la autorización previa del Consejo.

períodos; intervenir en el otorgamiento de instrumentos de cambios internacionales; conceder autorización previa a toda importación o exportación de mercaderías; estudiar las necesidades del país en mercaderías de importación promoviendo su compra; racionar en el interior esas mer-

---

Corresponde al Consejo en materia de importaciones:

- Estudiar qué mercaderías extranjeras y en qué cantidades, necesita el país para su abastecimiento, procurando, facilitando y regulando su importación, tramitando en el exterior a iniciativa propia o por requerimiento de los interesados, en los casos necesarios, los pedidos pertinentes;
- Establecer Comisiones Racionadoras y regular de acuerdo con el Comisariato General de Subsistencias y Precios la distribución en el país de las mercaderías sujetas a ese régimen;
- Intervenir en la fijación de precios máximos de mercaderías importadas y artículos elaborados con ellas;
- Determinar el orden de preferencia en el uso de los fletes de importación disponibles;

Corresponde al Consejo en materia de exportaciones:

- Ejercer la facultad de autorizar o prohibir exportaciones de mercaderías sometidas a permiso;
- Dictar reglamentos de requisitos de las mercaderías para la exportación con el concurso de entidades oficiales y privadas;
- Controlar, sin trabar el intercambio, la calidad y presentación de los productos destinados a la exportación.
- Controlar las condiciones de transporte, almacenamiento y embarque de los productos que se exporten.
- Prohibir el despacho de mercaderías que no reunan los requisitos establecidos, cuidando el buen nombre del comercio.
- Otorgar por las partidas de mercaderías exportadas, un Certificado de Origen y Calidad, único documento oficial válido para acreditar en el extranjero la procedencia y calidad de la mercadería.

El Consejo podrá exigir de los importadores y exportadores declaraciones juradas respecto de las modalidades de las operaciones realizadas; la presentación de libros de contabilidad, correspondencia, datos estadísticos y documentos y realizar inspecciones. Podrá exigir asimismo garantías a los importadores y exportadores.

caderías; establecer el orden de preferencia de los fletes de importación disponibles; controlar la calidad y presentación, condiciones de transporte, y otorgar Certificados de Origen y Calidad de las mercaderías exportadas.

Aunque dependiente del Ministerio de Economía, el Consejo actúa en ciertos aspectos de sus tareas coordinándolas con el Ministerio de Relaciones Exteriores y en lo referente a cambios internacionales con el de Hacienda y el Banco Central.

El órgano superior del Consejo Nacional de Comercio Exterior es el Consejo Directivo; los servicios se distribuyen en dos Direcciones de Importación y de Exportación. El Consejo Directivo se forma con representantes del Presidente de la República, de la Cámara Central de Comercio, de la Sociedad Nacional de Minería, del Banco Central y de la Sociedad de Fomento Fabril. Lo preside el Ministro de Economía, siguiéndole en jerarquía un Vice Presidente Ejecutivo, que es el representante legal del Consejo, y un Gerente.

La Dirección de Importación comprende un Departamento de Abastecimiento y un Departamento de Cambios. En el Departamento de Abastecimiento funcionan 17 Comisiones Racionadoras, formadas por representantes de las entidades públicas y privadas vinculadas a la producción, importación y distribución de los productos, que se hallan distribuídos por grandes rubros entre dichas Comisiones. Estas estudian las solicitudes de importación, prorratean las mismas cuando están sometidas a cuotas por los países de origen y extendían los Certificados de

Recomendación, que eran necesarios para las exportaciones de Estados Unidos.

La Dirección de Exportación comprende un Departamento Exterior y uno de Control de Exportación. Colabora en las tareas una Comisión de Exportación, formada por representantes del Consejo Directivo, Ministerio de Economía, Ministerio de Relaciones Exteriores, de Defensa Nacional, Instituto de Economía Agrícola, Departamento de Industrias Fabriles, Asociación de Exportadores y Cámaras de Comercio.

La ley ha creado una Comisión Permanente, que sesiona diariamente para el diligenciamiento del trámite normal, la que se halla formada por el Gerente, los Directores de Importación y Exportación y presidida por uno de los miembros del Consejo Directivo, los que se turnan a ese efecto.

Al inaugurarse las sesiones del Consejo Directivo, en noviembre de 1942, el Ministro de Economía, General Don Froilán Arriagada, pronunció un discurso del que destacaremos los párrafos más importantes (1):

Refiriéndose a las finalidades del organismo, expresó que era su "objetivo primordial", "el de robustecer la economía nacional mediante el incremento de su comercio exterior".

Y párrafos más adelante: "El Consejo Nacional de "Comercio Exterior ha sido creado como un organismo ejecu- "tivo, el que, siguiendo las grandes líneas de política "económica que dicte el Gobierno en lo que concierne a

---

(1) "La Nación", de Santiago de Chile, 4/XI/1942.

"intercambio con las demás naciones, realice la coordina-
"ción, simplificación e incremento de nuestro comercio ex-
"terior; para que asegure a los importadores y a los ex-
"portadores que en una sola entidad existen ahora los me-
"dios que harán sus operaciones más rápidas y expeditas;
"para garantir a las naciones que compren nuestros produc-
"tos, que su calidad y condiciones respondan continuada-
"mente al buen nombre del comercio chileno, y para que ci-
"mente, sobre sólidas bases, la creación de nuevos merca-
"dos, especialmente en América para obtener la compensa-
"ción necesaria a las respectivas economías".

Luego refirióse el Ministro de Economía a las directrices que debían encauzar la acción del Consejo, para alcanzar en el más breve plazo el fin señalado. (1)

---

(1) "Las actuales circunstancias en que vivimos -.....-
"no permiten al Gobierno ofrecer estas directivas en
"un conjunto complejo y armónico, sino agrupadas para
"responder a las cambiantes fases económicas que se
"perfilan en el porvenir.

"Luego deben existir directivas de acción inmediata y
"de acción futura. Brevemente explicadas, ellas son:

"Acción inmediata. El Consejo de Comercio Exterior
"habrá de preocuparse preferentemente en el rubro de
"las importaciones, de procurar que las necesidades
"de Chile lleguen siguiendo un orden de prioridades,
"de acuerdo con la siguiente urgencia:

"a) Medios de producción
"b) Materias primas
"c) Artículos de consumo.

"Se ha expresado ya que la guerra no permite que
"obtengamos la totalidad de nuestras necesidades esen-
"ciales. Labor entonces será de este organismo estu-
"diar y obtener elementos en otros mercados, que en
"estas graves circunstancias, deben ser los países de
"Ibero América, ..., complementándose en
"la satisfacción de las necesidades básicas ..... .

"Por otra parte debemos considerar necesidades esen-
"ciales los fletes con que contamos..... Lue-
"go debe existir una preferencia política del Consejo
"Nacional de Comercio Exterior para cumplir esta idea,
"evitando que artículos suntuarios ocupen parte del
"tonelaje disponible."

c) Corporación de Fomento de la Producción.

En el Capítulo Primero nos hemos ocupado de la Corporación de Fomento de la Producción, por su vinculación con el desarrollo y fomento, actual y futuro, de la economía del país vecino. En los párrafos siguientes nos referiremos a este organismo en lo que atañe a su acción e influencia sobre el comercio exterior.

En lo referente al comercio y transportes, ha tomado medidas de carácter coordinador que están en estrecha relación con la producción misma, previendo el establecimiento de una red de almacenes frigoríficos para facilitar el comercio de productos perecibles; facilitando préstamos para terminación de bodegas de almacenamiento de vinos; proyectando un sistema de almacenes generales de depósitos para toda clase de mercaderías, con el objeto de desenvolver el crédito (warrants); prestando ayuda a la marina mercante nacional y concediendo créditos

---

"De acuerdo con estas directivas de acción inmedia-
"ta, procurará el Consejo, en lo que concierne a las
"exportaciones, asegurar el envío a los mercados de
"los actuales productos que vendemos; pero debe inten-
"sificar su acción para que productos farmacéuticos,
"químicos, herramientas y otras manufacturas, así como
"materias primas, ayuden a satisfacer las necesidades
"que la guerra crea a los países de América. Con ello
"haremos aún más efectivo nuestro esfuerzo de cola-
"boración y ayuda a la defensa continental.

"Y como acción futura. El Ministro que habla quiere
"señalar que, además de asegurar para la post-guerra,
"las medidas de acción inmediata que acaba de expresar,
"la política económica que deberá seguirse en tan al-
"tos e importantes aspectos de la economía nacional
"como es el comercio exterior, será fruto de un pro-
"fundo autoanálisis de nuestras disponibilidades que,
"como consecuencia de las condiciones geográficas y
"económicas de Chile, puedan ser utilizadas en asegurar
"que nuestro comercio exterior ocupe en el intercambio
"internacional sitio preferente. Luego ella será diná-
"mica para captar y realizar todas estas posibilidades."

a los productores. Ha organizado una Sociedad Anónima (Comercio Nacional de Productores de Maderas), en la que participan prácticamente todos los productores de maderas, con el objeto de fomentar la producción, otorgár créditos a los asociados, oficiar de central de ventas, etc.

Con referencia especial al comercio toma iniciativas para fomentar y mejorar las condiciones del mismo, en lo que respecta a la distribución, exportación e importación. Concede créditos a los exportadores, habiendo proporcionado esta ayuda para producción de maderas de exportación y su colocación en el extranjero, para la compra y elaboración de vinos para la exportación, a la empresa editorial Zig-Zag para mejorar el negocio de exportación de libros y revistas, etc. En lo referente a las importaciones ha facilitado préstamos para compra de material ferroviario, aviones, etc.

La importancia de su intervención en el comercio exterior es cada vez mayor, reflejándose en la financiación de empresas y creación de sociedades e instituciones, comerciales e industriales, que considera convenientes para el desarrollo del intercambio, a las que capitalizándolas o por otra forma de ayuda, participa en su gestión y orienta su desarrollo. En este sentido, ha realizado aportes de capital a diversas sociedades dedicadas a la exportación, al comercio marítimo y a la explotación hotelera; asimismo, ha subvencionado a diversas instituciones, fiscales, semi-fiscales y particulares, para fines relacionados con el comercio.

Entre otras, ha creado una sociedad anónima para preparar y exportar vinos de calidad; la Sociedad de Exportadores de Maderas, allanando dificultades existentes entre productores y comerciantes y coordinando la acción de los mismos, para lograr la conquista y afianzamiento de los mercados exteriores, para las maderas chilenas. Asimismo ha creado la Sociedad Bioquímica Sudamericana S.A., aportando la mayor parte del capital de la misma; en esta asociación participan además de la Corporación los laboratorios e institutos bioquímicos más importantes del país, teniendo el propósito de centralizar el comercio de importación y exportación de productos químicos y farmacéuticos.

La Sección Comercio se ha ocupado del problema del abastecimiento, procurando la importación de mercaderías y materias primas indispensables para el desenvolvimiento económico del país, que presentaban inconvenientes para su internación por las dificultades del transporte marítimo y el desarrollo del plan de defensa de Estados Unidos, contribuyendo así a la solución de numerosos problemas urgentes y graves de las industrias nacionales.

También ha financiado la Exposición de Chile y Feria de Muestras, de 1942, organizada por la Sociedad de Fomento Fabril.

Interesa especialmente considerar, entre las instituciones en que interviene, la Sociedad General de Comercio S.A., constituída bajo su contralor administrativo y financiero, el 31 de diciembre de 1941. Foman parte de la misma además de la Corporación de Fomento de la Pro-

ducción, el Instituto de Economía Agrícola y la Caja de Crédito Hipotecario; integrándola asimismo algunas empresas que tienen intervención fundamental en el comercio exterior, como el Banco de Chile, la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica y la Compañía Sudamericana de Vapores.

Al crearla, se trató de contar con un organismo nacional que interviniera en forma importante en el comercio exterior, teniendo en cuenta que la mayor parte del mismo se realizaba por intermedio de firmas extranjeras.

Se propone desarrollar el comercio exterior chileno, actuando como intermediario en las operaciones mercantiles, directamente o por medio de sus filiales, consorcios o agencias. En este sentido, fomenta, facilita y realiza la exportación de productos nacionales y la importación de los que el país necesita, percibiendo por sus servicios una comisión tendiente más bien a sufragar su organización, que a obtener grandes utilidades.

En la exportación, procura el mayor beneficio de los productores, a los que entrega el monto total obtenido, sin otras deducciones que su comisión y los gastos inherentes a la operación; en las importaciones, se propone hacer llegar a los consumidores nacionales las mercaderías adquiridas en las condiciones más favorables y económicas, y abastecer a los organismos fiscales y semi-fiscales de materias primas indispensables a su desenvolvimiento.

Para facilitar sus fines ha instalado una su-

cursal en Nueva York y creado agentes en Perú, Bolivia, Ecuador, etc.

Se ha creado en nuestro país un consorcio comercial argentinochileno, con el concurso de importantes firmas argentinas; el mismo contará con las facilidades que para el desarrollo de su acción en favor del comercio entre ambos países, le proporcionará la intervención de la Corporación de Fomento de la Producción.

II. IMPORTACION.

1. Origen de las importaciones.

Las importaciones chilenas por países de origen en el período 1938/1945 se detallan en los cuadros insertados a continuación. En ellos se consignan los países por orden alfabético y se expresan las importaciones por miles de toneladas en el primero y su valor en millones de pesos 6.d., en el segundo.

El examen de los mismos nos permitirá conocer las fuentes de abastecimiento del comercio de importación y junto con los correspondientes a las exportaciones que se estudiarán más adelante, las corrientes del intercambio y su evolución en el período citado.

IMPORTACION POR PAISES DE ORIGEN

Período 1938-45

(En miles de toneladas)

Países	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Alemania	84,7	71,4	5,2	0,3	0,1	0,0	0,0	---
Argentina	68,9	58,2	85,1	118,8	231,4	208,1	200,8	229,4
Australia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	---
Bélgida	10,6	8,0	---	0,3	0,5	0,0	---	0,0
Bolivia	0,2	0,4	0,4	0,1	0,5	0,9	0,8	0,2
Brasil	8,7	14,3	29,0	17,4	30,8	29,2	23,5	18,0
Canadá	4,5	3,0	11,2	1,6	1,9	1,5	6,6	7,4
Colombia	0,0	3,5	0,3	0,1	0,4	0,0	0,0	0,4
Costa Rica	0,1	0,2	0,3	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0
Cuba	26,4	11,2	3,0	3,5	0,5	0,3	0,0	15,1
Curazao	141,6	137,3	268,9	249,4	63,4	20,5	19,9	164,4
Checoeslovaquia	0,1	0,0	0,0	0,0	---	0,0	---	---
Dinamarca	30,0	1,1	0,1	0,0	---	0,0	---	---
Ecuador	21,7	21,2	23,4	19,7	17,1	11,8	17,4	17,9
Egipto	20,1	18,8	0,0	0,0	---	0,0	0,0	---
El Salvador	0,2	0,1	0,3	0,6	0,6	0,3	0,6	0,1
España	1,7	2,1	3,0	4,4	1,2	0,8	0,4	0,3
Estados Unidos	523,6	460,2	737,0	728,9	248,8	317,7	519,8	607,4
Francia	10,3	7,5	2,7	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
G.Bretaña	71,1	28,6	96,8	31,8	19,4	14,8	16,1	34,9
Holanda	4,3	3,5	11,1	0,2	0,0	0,2	0,2	---
India	11,5	11,0	11,2	10,1	7,1	1,8	3,1	2,7
Italia	4,1	3,7	4,9	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Japón	5,6	11,7	13,5	9,0	4,8	0,0	2,9	---
Java	9,4	11,4	1,8	14,1	1,2	0,0	---	---
México	15,5	0,1	0,1	0,4	1,9	1,7	1,6	0,7
Noruega	1,2	1,6	0,4	0,0	---	---	0,0	0,0
Panamá	0,1	0,2	0,1	0,0	15,7	38,2	78,0	10,1
Perú	211,7	223,8	311,9	415,4	926,7	971,7	649,8	499,0
Polonia	0,0	0,0	---	---	---	---	---	---
Suecia	20,0	23,0	17,3	3,1	10,9	0,7	8,6	13,9
Suiza	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2
Uruguay	8,5	0,0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2	0,8
Venezuela	95,9	83,1	2,7	1,3	0,4	0,2	0,0	0,0
Otros países	9,2	11,1	9,6	5,9	6,1	3,7	4,8	11,0
TOTAL	1.421,9	1.231,7	1.651,8	1.637,7	1.591,8	1.628,9	1.555,4	1.633,9

"Estadística Chilena" Dirección General de Estadística - Chile.

IMPORTACION POR PAISES DE ORIGEN

Período 1938-45

(Valor millones $ 6 d.)

Países	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Alemania	126,3	93,3	17,1	3,9	1,3	0,2	---	---
Argentina	21,7	18,2	34,1	38,7	74,2	108,9	124,1	155,3
Australia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	---
Bélgica	7,1	6,5	---	0,5	0,2	0,0	---	0,0
Bolivia	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,9	0,9	0,7
Brasil	3,2	5,3	10,1	17,1	50,8	62,9	68,2	52,7
Canadá	1,5	2,6	2,1	1,5	2,9	2,2	5,4	6,0
Colombia	0,0	0,3	0,3	0,1	0,3	0,1	0,2	0,9
Costa Rica	0,1	0,2	0,3	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0
Cuba	4,5	2,5	1,2	1,1	1,6	1,8	0,5	7,3
Curazao	5,7	5,6	11,2	9,8	4,4	3,0	1,8	11,5
Checoeslovaquia	1,7	0,4	0,0	0,0	---	0,0	---	---
Dinamarca	22,5	1,3	0,2	0,0	---	0,2	---	---
Ecuador	3,5	2,8	3,5	3,5	4,5	4,0	7,2	7,3
Egipto	3,7	4,0	0,0	0,0	---	0,0	0,0	---
El Salvador	0,2	0,1	0,3	0,4	0,8	0,5	1,1	0,3
España	2,0	1,0	1,6	2,9	2,1	1,6	2,8	4,4
Estados Unidos	138,9	127,9	242,7	298,2	282,6	237,7	310,1	319,2
Francia	9,9	9,3	5,4	1,0	0,1	0,0	0,0	0,0
G.Bretaña	52,9	33,9	52,6	47,7	32,4	44,6	45,7	34,8
Holanda	8,9	3,9	2,9	0,6	0,0	0,1	0,2	---
India	5,5	4,9	5,4	6,9	7,2	4,4	4,7	4,5
Italia	13,4	15,9	20,1	1,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Japón	12,5	15,4	28,0	24,8	6,3	0,0	0,3	---
Java	5,3	6,2	4,3	7,0	3,6	0,0	---	---
México	1,5	0,1	0,2	0,5	2,2	2,9	4,2	5,2
Noruega	0,6	0,7	0,3	0,0	---	---	0,0	0,0
Panamá	0,0	0,1	0,0	0,2	1,8	4,0	6,2	0,7
Perú	29,0	31,0	42,8	47,6	122,6	142,7	120,1	119,4
Polonia	0,0	0,0	---	---	---	---	---	---
Suecia	8,6	7,0	6,6	2,3	11,0	2,8	8,8	13,4
Suiza	2,6	3,0	4,5	3,5	5,7	7,0	5,9	8,0
Uruguay	1,5	0,0	0,1	0,2	0,4	0,7	0,5	0,7
Venezuela	3,8	3,1	0,2	0,7	0,4	0,3	0,2	0,0
Otros países	0,4	4,2	8,9	3,1	3,0	3,4	4,2	4,9
TOTAL	499,0	410,8	507,1	525,2	622,8	637,3	723,4	757,2

"Estadística Chilena" Dirección General de Estadística - Chile.

La distribución de las importaciones por países, detallada en los cuadros anteriores, nos demuestra que los que marchan primeros totalizan cifras que representan la mayor parte de las mercaderías internadas, correspondiendo a los demás guarismos de poca significación. Esto nos permitirá - con provecho de la claridad - concretar el análisis a los más importantes. A tal efecto se han confeccionado los cuadros que se insertan más adelante, en los que para cada año se especifican los diez primeros países por orden de importancia, para cada uno de los cuales se ha calculado el porcentaje correspondiente, con respecto al total de las importaciones.

2. Principales países de origen de las importaciones.

Los diez primeros países en la estadística de las importaciones chilenas, representan el 87,4 % del total del valor para 1938, y el 87,2 %, 91,8 %, 95,5 %, 95,9 %, 97,6 %, 97,0 % y 97,3 %, para los años corridos hasta 1945, inclusive, respectivamente.

I M P O R T A C I O N

(Principales países)

(Valor millones $ 6 d.)

1938			1939		
Países	Valor	%	Países	Valor	%
Estados Unidos	138,9	27,9	Estados Unidos	127,9	31,1
Alemania	126,3	25,3	Alemania	93,3	22,7
Gran Bretaña	52,9	10,6	Gran Bretaña	33,9	8,3
Perú	29,0	5,8	Perú	31,0	7,5
Dinamarca	22,5	4,5	ARGENTINA	18,2	4,4
ARGENTINA	21,7	4,3	Italia	15,9	3,9
Italia	13,4	2,7	Japón	15,4	3,7
Japón	12,5	2,5	Francia	9,3	2,3
Francia	9,9	2,0	Suecia	7,0	1,7
Holanda	8,9	1,8	Bélgica	6,5	1,6
Otros países	63,0	12,6	Otros países	52,4	12,8
TOTAL	499,0	100,0	TOTAL	410,8	100,0

1940			1941		
Países	Valor	%	Países	Valor	%
Estados Unidos	242,7	47,9	Estados Unidos	298,2	56,7
Gran Bretaña	52,6	10,5	Gran Bretaña	47,7	9,1
Perú	42,8	8,4	Perú	47,6	9,1
ARGENTINA	34,1	6,7	ARGENTINA	38,7	7,4
Japón	28,0	5,5	Japón	24,8	4,7
Italia	20,1	4,0	Brasil	17,1	3,3
Alemania	17,1	3,4	Curazao	9,8	1,9
Brasil	10,1	2,0	Java	7,0	1,3
Curazao	11,2	2,1	India	6,9	1,3
Suecia	6,6	1,3	Alemania	3,9	0,7
Otros países	41,8	8,2	Otros países	23,5	4,5
TOTAL	507,1	100,0	TOTAL	525,2	100,0

1942			1943		
Países	Valor	%	Países	Valor	%
Estados Unidos	282,6	45,4	Estados Unidos	237,7	37,3
Perú	122,6	19,7	Perú	142,7	22,4
ARGENTINA	74,2	11,9	ARGENTINA	108,9	17,1
Brasil	50,8	8,2	Brasil	62,9	9,9
G.Bretaña	32,4	5,2	G.Bretaña	44,6	7,0
Suecia	11,0	1,8	Suiza	7,0	1,0
India	7,2	1,1	India	4,4	0,7
Japón	6,3	1,0	Ecuador	4,0	0,6
Suiza	5,7	0,9	Panamá	4,0	0,6
Ecuador	4,5	0,7	Curazao	3,0	0,5
Otros países	25,5	4,1	Otros países	18,1	2,9
TOTAL	622,8	100,0	TOTAL	637,3	100,0

1944			1945		
Países	Valor	%	Países	Valor	%
Estados Unidos	310,1	42,9	Estados Unidos	319,2	42,2
ARGENTINA	124,1	17,2	ARGENTINA	155,3	20,5
Perú	120,1	16,6	Perú	119,4	15,8
Brasil	68,2	9,4	Brasil	52,7	7,0
G.Bretaña	45,7	6,3	G.Bretaña	34,8	4,6
Suecia	8,8	1,2	Suecia	13,4	1,8
Ecuador	7,2	1,0	Curazao	11,5	1,5
Panamá	6,2	0,9	Suiza	8,0	1,1
Suiza	5,9	0,8	Cuba	7,3	1,0
Canadá	5,4	0,7	Ecuador	7,3	1,0
Otros países	21,7	3	Otros países	28,3	3,5
TOTAL	723,4	100,0	TOTAL	757,2	100,0

El examen de los cuadros nos permite conocer los mercados en que Chile compra los productos que necesita, y no le suministra o lo hace en cantidad insuficiente, la producción interna del país.

Estados Unidos ocupa el primer lugar entre los proveedores, posición que no sólo mantiene en todo el período, sino que ha consolidado al aumentar considerablemente el valor que de 138,9 millones de pesos oro chilenos en 1938, ha llegado en 1945 a pesos 319,2 millones de igual moneda, lo que significa un aumento del 129,8 %. Las ventas estadounidenses representan el 27,9 %, 56,7 %, 37,3 % y 42,2 % para los años 1938, 1941, 1943 y 1945, respectivamente, del total de las importaciones chilenas. La elocuencia de estas cifras, exime de mayores comentarios.

ARGENTINA ocupa el segundo lugar en 1944 y 1945, habiendo llegado al mismo luego de figurar en el sexto y quinto en 1938 y 1939, en el cuarto en 1940 y 1941, y en el tercero en 1942 y 1943. El aumento ha sido de 21,7 en 1938, a 155,3 millones de pesos oro en 1945, o sea del 615,7 %. Los porcentajes aumentan del 4,3 % en 1938 al 20,5 % en 1945.

Perú que sigue en tercer término en 1944 y 1945 también ha aumentado en forma pronunciada sus ventas lo que le ha permitido del cuarto puesto en que figuraba en 1938 y 1939, pasar al tercero en 1940 y 1941 y al segundo en 1942 y 1943. Ha aumentado de 29,0 millones de pesos oro en el primer año a pesos oro 119,4 millones en el último, incremento que importa el 311,7 %; particularmente importante de 1941 a 1942, que pasa de 47,6 a 122,6 millones

(aumento del 157,6 %); se advierten descensos, en 1944 de 22,6 millones (15,8 %) y en el último año de 0,7 millones (0,6 %). Su participación sobre el total ha sido del 5,8 %, 22,4 % y 15,8 %, en 1938, 1943 y 1945.

Brasil que viene a continuación en los dos últimos años, no figuraba entre los diez primeros en 1938 y 1939, octavo en 1940, sexto en 1941 y cuarto en 1942 y 1943. El aumento ha sido de 3,2 en 1938 a 68,2 millones en 1944 (2.031,3 %) y a 52,7 millones de pesos oro en 1945 (aumento del 1.546,9 %); el descenso operado en 1945 alcanza a 15,5 millones (22,7 %). Los porcentajes son del 2,0 %, 9,9 % y 7,0 %, en 1938, 1943 y 1945.

Gran Bretaña que sigue en quinto término en 1944 y 1945 ha disminuído sus importaciones en Chile de 52,9 en 1938 a 33,9 en 1939, 52,6 en 1940, 32,4 en 1942, 45,7 en 1944 y 34,8 millones de pesos oro en 1945 (merma del 34,2 % con respecto a 1938); pasando por el tercero, tercero, segundo y segundo, lugares de 1938 a 1941 y quinto lugar en 1942/45. Los porcentajes de su participación han sido de 10,6 %, 8,3 %, 10,5 %, 9,1 %, 5,2 %, 7,0 %, 6,3 % y 4,6 %. La evolución presenta, como hemos visto, años de bajas seguidos de años de recuperación.

Siguen en orden decreciente, Suecia (1,8 %), Curazao (1,5 %), Suiza (,1,1 %), Cuba (1,0 %) y Ecuador (1,0 %), en 1945.

Alemania, que en 1938 proveía el 25,3 % de las mercaderías importadas, no figura en 1945 en la estadística. Lo mismo ocurre con Dinamarca que en 1938 participaba con el 4,5 %; con Japón y Holanda. Igualmente no figuran ya

como principales proveedores Italia y Francia.

3. Evolución del comercio de importación en el período bélico.

La situación de guerra ha obligado a Chile a modificar las fuentes de abastecimiento de su comercio de importación, recurriendo a nuevos países e intensificando las compras en otros, para suplir la desaparición de los más importantes mercados europeos, y - al extenderse el conflicto - también algunos asiáticos.

Nos permitirá apreciar mejor esta modificación, el cuadro confeccionado que se detalla a continuación, en el que agrupando los diez primeros países de la estadística para el período 1938-45 de páginas anteriores, hemos obtenido la distribución continental del comercio de importación chileno, por número de países, valores y porcentajes respecto del total.

I M P O R T A C I O N

Distribución continental

(Principales países)

Continentes	Número de países							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
América	3	3	5	5	5	7	7	7
Europa	6	6	4	2	3	2	3	3
Asia	1	1	1	2	2	1	-	-
Oceanía	-	-	-	1	-	-	-	-
TOTAL	10	10	10	10	10	10	10	10

Continentes	Valor en millones de $ 6 d.							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
América	189,6	177,1	340,9	411,4	534,7	563,2	641,3	672,7
Europa	233,9	165,9	96,4	51,6	49,1	51,6	60,4	56,2
Asia	12,5	15,4	28,0	31,7	13,5	4,4	---	---
Oceanía	---	---	---	7,0	---	---	---	---
..(1)..	63,0	52,4	41,8	23,5	25,5	18,1	21,7	28,3
TOTAL	499,0	410,8	507,1	525,2	622,8	637,3	723,4	757,2

Continentes	Porcentajes							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
América	38,0	43,0	67,1	78,4	85,9	88,4	88,7	89,0
Europa	46,9	40,5	19,2	9,8	7,9	8,0	8,3	7,5
Asia	2,5	3,7	5,5	6,0	2,1	0,7	---	---
Oceanía	---	---	---	1,3	---	---	---	---
..(1)..	12,6	12,8	8,2	4,5	4,1	2,9	3,0	3,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

---

(1) Se incluyen los países comprendidos en "Otros países", en los cuadros precedentes.

La distribución continental por número de países es la misma en 1938 y 1939; sin embargo los países europeos no son los mismos, pues en el segundo año no figuran Dinamarca y Holanda, e ingresan Suecia y Bélgica. Se observa que los países de América han aumentado sus ventas en el mercado chileno, mientras que los de Europa y Asia las han disminuído, no figurando países de este último continente en los dos últimos años.

Los países americanos, que en 1938 y 1939 eran tres (Estados Unidos, Perú y ARGENTINA), se ven engrosados en 1940 por Brasil y Curazao, en 1942 por Ecuador, en 1943 por Panamá, no figurando en 1944 Curazao e incorporándose Canadá; en 1945 no figuran Panamá y Canadá y se incorporan Curazao y Cuba. Aumentan sus importaciones de 189,6 en 1938 a 672,7 millones de pesos oro en 1945. El porcentaje se acrecienta del 38,0 % al 89,0 %, del total importado.

Los países europeos, de seis en 1938, llegan a tres en 1945, con diversos cambios en su composición y número. El valor de 233,9 a 56,2 millones y los porcentajes del 46,9 % al 7,5 %.

El continente asiático está representado por Japón en 1938, 1939 y 1940, al que se agrega la India en los años siguientes, no figurando el primero en 1943 y ninguno en 1944 y 1945. Han experimentado aumentos hasta 1941, desvendiendo luego. Los porcentajes son del 2,5 %, 6,0 % y 0,7 %, en 1938, 1941 y 1943, respectivamente.

Oceanía está representada por Java en 1941, con 7,0 millones de pesos y un porcentaje del 1,3 %.

Para completar el estudio de los cambios producidos

como consecuencia de la guerra en el comercio de importación chileno, se comparan en el cuadro siguiente los diez primeros países de la estadística en los años 1938 y 1945, tomando en consideración el número de orden ocupado de acuerdo a la importancia de sus valores, estos valores y los porcentajes correspondientes respecto del total, para los dos años considerados.

I M P O R T A C I O N

Principales países en 1938 y 1945.

(Valor millones $ 6 d)

Países	1938			1945		
	Nº de orden	Valor	%	Nº de orden	Valor	%
Estados Unidos	1º	138,9	27,9	1º	319,2	42,2
ARGENTINA	6º	21,7	4,3	2º	155,3	20,5
Perú	4º	29,0	5,8	3º	119,4	15,8
Brasil	19º	3,2	0,6	4º	52,7	7,0
G.Bretaña	3º	52,9	10,6	5º	34,8	4,6
Suecia	11º	8,6	1,7	6º	13,4	1,8
Curazao	13º	5,7	1,1	7º	11,5	1,5
Suiza	20º	2,6	0,5	8º	8,0	1,1
Cuba	16º	4,5	0,9	9º	7,3	1,0
Ecuador	18º	3,5	0,7	9º	7,3	1,0
Alemania	2º	126,3	25,3	-	-	-
Dinamarca	5º	22,5	4,5	-	-	-
Italia	7º	13,4	2,7	-	0,0	0,0
Japón	8º	12,5	2,5	-	-	-
Francia	9º	9,9	2,0	-	0,0	0,0
Holanda	10º	8,9	1,8	-	-	-
Otros países	-	34,9	7,1	-	28,0	3,5
TOTAL		499,0	100,0		757,2	100,0

De la observación del cuadro surge que:

Aumentan sus importaciones y mejoran su colocación: Estados Unidos, ARGENTINA y Perú, que figuran en ambos años entre los diez primeros.

Aumentan sus importaciones y pasan a figurar entre los diez primeros, en 1945, Brasil, Suecia, Curazao, Suiza, Cuba y Ecuador.

Disminuye sus importaciones y desmejora su colocación en 1945: Gran Bretaña.

Desaparecen del mercado: Alemania, Dinamarca, Italia, Francia, Japón y Holanda.

4. Productos importados

La importación chilena por productos, en el período 1938-45, expresada en millones de pesos oro se detalla a continuación:

IMPORTACION POR PRODUCTOS

Período 1938-45

(Valor millones $ 6 d.)

Productos	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
. Productos industrias extractivas	86,9	74,4	112,6	116,6	163,4	192,5	204,1	232,3
1. Prod.de la minería	30,4	25,1	50,8	51,6	67,1	77,1	64,6	58,9
2. Prod.naturales de aguas y bosques	2,5	1,9	2,2	3,7	3,9	2,8	2,9	5,3
3. Prod. del reino animal	16,4	12,6	20,4	15,4	20,2	49,4	51,6	88,5
4. Prod.de la agricultura	37,6	34,8	39,2	45,9	72,2	63,2	85,0	79,6
. Productos industrias manufactureras.	411,8	336,0	393,3	408,3	458,2	443,8	494,6	524,9
5. Ind.alimenticias	24,9	22,9	24,8	20,9	51,6	61,6	62,6	90,1
6. Bebidas y licores	0,7	0,8	0,8	1,4	2,5	1,5	1,6	1,6
7. Tabacos manufac.	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,6	0,4	0,5
8. Ind.textiles	75,0	66,1	81,7	80,5	96,7	95,4	103,3	86,0
9. Ind.químicas	58,1	55,6	70,3	75,9	96,3	82,7	91,0	95,5
10. Ind.metalúrgicas	56,6	51,8	61,2	58,1	54,8	51,3	59,3	64,2
11. Máq.útiles y herramientas para las industrias	65,0	56,3	56,6	70,4	61,3	56,9	66,9	81,1
12. Materiales y útiles para el transporte	84,8	40,8	53,0	48,8	35,4	25,3	32,1	30,3
13. Man.diversas	46,5	41,5	44,6	52,0	59,3	68,5	77,4	75,6
TOTAL A+B	498,7	410,4	505,9	524,9	621,6	636,3	698,7	757,2
. Numerario y metales preciosos	0,3	0,4	1,2	0,3	1,2	1,0	24,7	0,0
14. Numerario y metales preciosos	0,3	0,4	1,2	0,3	1,2	1,0	24,7	0,0
TOTAL A+B+C	499,0	410,8	507,1	525,2	622,8	637,3	723,4	757,2

Estadística Chilena" - Dirección General de Estadística - Chile.

Del total de las importaciones realizadas en el año 1945, que alcanzaron a 757.202,4 miles de pesos oro, corresponden a productos de las industrias manufactureras 524.907,7 miles, o sea el 69,3 %; a productos de las industrias extractivas 232.250,0 miles, lo que representa el 30,7 % y a numerario y metales preciosos 44,7 miles de pesos oro (0,0 %).

En la discriminación de estos grandes rubros, la importación ofrece una distribución más o menos equilibrada. Así para el total ya expresado de 757.202,4 miles de pesos oro, corresponden a los productos de las industrias químicas, que comprenden betunes, resinas, grasas y aceites industriales, productos químicos, drogas medicinales, productos farmacéuticos y perfumes, pinturas, barnices, etc., 95.538,8 miles, o sea el 12,6 %; a los de las industrias alimenticias: azúcares y sus derivados, leche, quesos y manteca, etc., 90.111,1 miles (11,9 %); a los del reino animal, principalmente animales vivos, cueros y lanas, 88.464,6 miles (11,7 %); a los de las industrias textiles: tejidos, hilados, sacos y embalajes, vestuario, etc., 85.988,4 miles, (11,4 %); a las máquinas, útiles y herramientas para las industrias: máquinas, aparatos y material eléctrico, calderas, máquinas y útiles para la minería y agricultura, repuestos, etc., 81.087,9 miles (10,7 %); a los de la agricultura: alimenticios estimulantes, materias primas textiles, oleaginosas, frutas, tubérculos y hortalizas, cereales, etc., 79.545,8 miles (10,5 %); a las manufacturas diversas: papelería y cartonería, cerámica, vidriería, piedras y tierras preparadas,

manufacturas de goma y celuloide, joyería, etc., 75.595,8 miles, (10,0 %). Siguen en orden de importancia decreciente, los productos de las industrias metalúrgicas, 8,5 %, (hierros, aceros y sus artefactos); de la minería, 7,8 % (especialmente petróleo); materiales y útiles para el transporte, 4, 0 %, etc.

En los últimos años (período 1938/45) aumentó en forma apreciable la importación de productos del reino animal (439,8 % de aumento), en los rubros de animales vivos, lanas y otros textiles, cueros y otros despojos de animales en bruto; aumentaron también en orden decreciente de acuerdo a los aumentos en valores absolutos - las importaciones de productos de las industrias alimenticias (261,3 %), especialmente, azúcares y sus derivados, carnes, cecinas, grasas alimenticias, leche, quesos, manteca, féculas, harinas, conservas y alimentos preparados; la importación de productos de la agricultura (111,6 %), en los renglones de cereales, vegetales alimenticios estimulantes, materias primas textiles, oleaginosas, etc.; de las industrias químicas (64,1 %), particularmente productos químicos, farmacéuticos y perfumes, drogas medicinales, betunes, resinas, grasas, y aceites industriales; las manufacturas diversas (62,6 %) en casi todos los renglones de la estadística y especialmente en piedras y tierras preparadas, cerámica, vidriería, ebanistería y artefactos de madera, corcho elaborado, curtiduría, peletería, papelería, cartonería, manufacturas de goma, caucho, celuloide, etc., armas, municiones, joyería y relojería; de productos de la minería

(93,7 %), debido a los aumentos experimentados en las internaciones de petróleo; de máquinas, útiles y herramientas para las industrias (24,8 %); de las industrias textiles (14,7 %) especialmente tejidos, hilados, sacos y embalajes, pasamanería y cordonería, vestuario y artículos de menaje; de la industria metalúrgica (13,4 %); aumentos de menor monto experimentaron las importaciones de productos naturales de aguas y bosques (116,1 %), de bebidas y licores (122,5 %), y de tabacos manufacturados (170,3 %).

Disminuyeron las importaciones de materiales y útiles para el transporte (disminución del 64,3 %), particularmente en los rubros máquinas, equipo y materiales para ferrocarriles y tranvías, vehículos y sus repuestos.

Las importaciones realizadas en el último año, experimentaron aumentos en sus valores, con respecto al año anterior, en los grupos de productos de la ganadería (aumento del 71,4 %)por el fuerte incremento de las internaciones de ganado vacuno, ovino y porcino; siguiendo por orden decreciente de aumentos - en valores absolutos - los productos de las industrias alimenticias (43,9 %) por las mayores importaciones de azúcar, sobre todo por el alza del precio del producto; las maquinarias, útiles y herramientas para las industrias (21,3 %) por el aumento de las adquisiciones de maquinarias para la agricultura y las industrias, de las máquinas motrices y aparatos y material eléctrico. Señalan aumentos, pero de menor importancia, los productos de las industrias metalúrgicas (8,4 %),

químicas (4,9 %), etc.

Disminuyeron apreciablemente las importaciones de productos de las industrias textiles (descenso del 16,8 %); además bajaron las adquisiciones de productos de la minería (8,8 %), de la agricultura (6,4 %), principalmente debido a la disminución del valor de las importaciones de té y yerba mate, los materiales y útiles para el transporte (5,6 %), las manufacturas diversas (2,3 %), etc.

III. EXPORTACION

1. Destino de las exportaciones.

Las exportaciones por países de destino, se detallan en los cuadros siguientes para el período 1938-1945. En ellos se consignan los países por orden alfabético, expresando para cada uno, las exportaciones en miles de toneladas en el primero y los valores en millones de pesos 6. d. en el segundo.

Los mismos nos muestran los mercados en los que el comercio de exportación chileno coloca sus productos y nos permitirán completar el conocimiento de las corrientes del intercambio y de su evolución en los últimos años.

EXPORTACION POR PAISES DE DESTINO

Período 1938-45

(En miles de toneladas)

Países	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Alemania	210,9	116,3	1,3	14,4	---	---	---	---
ARGENTINA	38,1	31,0	67,5	107,6	143,5	108,5	123,6	145,1
Australia	0,2	0,1	0,1	0,1	---	1,0	---	---
Bélgica	80,2	59,5	12,9	---	---	---	---	26,7
Bolivia	15,7	9,0	8,7	12,7	17,0	17,8	27,1	21,4
Brasil	12,7	15,1	16,4	22,7	34,7	37,2	29,2	67,3
Canadá	0,4	0,0	0,1	1,1	0,4	0,0	0,7	2,0
Colombia	1,3	3,0	2,4	1,3	1,0	1,7	3,6	8,1
Costa Rica	0,2	0,8	0,4	0,5	0,1	0,6	1,0	4,0
Cuba	24,2	17,3	20,7	19,7	17,5	31,5	32,9	55,2
Curazao	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,9	1,6	0,3
Checoeslovaquia	2,2	0,4	---	---	---	---	---	---
Dinamarca	11,9	22,1	6,3	0,6	---	---	---	4,5
Ecuador	2,8	2,8	3,4	3,5	3,1	3,9	3,4	5,8
Egipto	0,0	0,4	0,0	---	0,0	---	---	107,8
El Salvador	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6
España	0,0	0,1	0,8	0,1	1,3	0,0	2,5	61,6
Estados Unidos	1.741,1	1.831,8	2174,8	2.132,8	973,7	561,6	563,3	886,5
Francia	45,0	40,8	14,0	---	0,0	---	---	89,5
Gran Bretaña	202,3	126,6	68,8	27,8	19,7	22,0	11,7	12,3
Holanda	1,6	1,2	1,6	0,1	0,7	0,4	0,4	63,2
India	0,0	---	---	---	---	---	---	2,1
Italia	30,5	23,4	18,6	---	---	---	---	18,7
Japón	63,3	77,9	80,0	89,5	---	---	---	---
Java	0,0	---	0,0	---	---	---	---	---
México	0,0	1,8	0,0	0,1	0,2	0,0	0,5	11,7
Noruega	12,6	6,4	6,3	1,2	0,4	0,9	---	2,5
Panamá	2,4	2,2	2,2	2,3	9,5	5,7	8,5	10,3
Perú	22,9	16,4	21,3	42,8	23,4	23,4	31,4	65,7
Polonia	1,3	1,5	---	---	---	---	---	7,5
Suecia	27,8	37,2	5,4	1,8	4,3	3,4	1,5	22,8
Suiza	16,0	32,2	13,5	10,4	5,1	3,2	3,6	3,9
Uruguay	4,3	3,4	2,2	1,7	12,1	14,4	7,6	9,1
Venezuela	0,6	0,0	0,6	0,4	0,5	0,8	2,5	6,9
Salitre	1.572,8	1.584,5	1424,0	1.270,5	1.207,0	1.060,1	1.076,8	...
Yodo	0,6	0,4	1,3	0,9	0,7	1,5	0,8	...
Cobre a la orden	17,8	10,0	---	---	---	---	---	987,5(1)
Otros países	64,2	23,2	12,4	13,1	14,9	5,8	6,6	71,1
TOTAL	4.228,0	4.098,9	3988,2	3779,8	2490,9	1.906,3	1.940,8	2.784,7

"Estadística Chilena" - D.G.de Estadística - Chile

(1) Este concepto figura en la estadística de 1945 como: "A la orden".

EXPORTACION POR PAISES DE DESTINO

Período 1938-45

(Valor millones $ 6 d.)

Países	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Alemania	68,4	56,5	0,1	5,8	---	---	---	---
ARGENTINA	10,0	12,6	18,7	33,8	51,9	36,7	76,7	93,8
Australia	0,1	0,1	0,1	0,1	---	0,5	---	---
Bélgica	53,2	30,3	1,5	---	---	---	---	3,0
Bolivia	3,8	3,5	4,8	7,8	10,9	16,3	25,0	18,2
Brasil	3,2	2,8	4,0	15,9	33,4	33,7	32,7	36,1
Canadá	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,4	0,9
Colombia	0,7	1,1	1,2	1,1	2,0	3,1	6,1	9,2
Costa Rica	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,4	0,7	1,9
Cuba	5,1	3,1	3,7	5,3	7,1	16,7	19,7	25,2
Curazao	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,7	1,1	0,2
Checoeslovaquia	1,8	0,2	---	---	---	---	---	---
Dinamarca	0,9	1,7	0,3	0,0	---	---	---	0,5
Ecuador	1,3	0,9	1,2	1,8	2,1	3,7	3,1	5,3
Egipto	0,0	0,0	0,0	---	0,0	---	0,1	12,0
El Salvador	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1
España	0,1	0,2	0,0	0,0	0,5	0,0	3,0	7,6
Estados Unidos	107,4	204,8	406,0	500,8	602,4	594,4	619,7	565,8
Francia	30,1	31,7	6,4	---	0,0	---	---	10,0
G.Bretaña	148,7	82,5	40,4	32,7	20,8	19,9	11,4	17,6
Holanda	0,5	0,2	0,4	0,0	0,1	0,1	0,2	6,9
India	0,0	---	---	---	---	---	---	0,2
Italia	27,6	25,1	20,7	---	---	---	---	7,8
Japón	10,6	11,9	31,2	38,0	---	---	---	---
Java	0,0	---	0,0	---	---	---	---	---
México	0,0	0,4	0,1	0,2	0,1	0,3	0,4	2,6
Noruega	0,7	0,4	0,6	0,1	0,1	0,2	---	2,4
Panamá	0,5	0,5	0,6	0,7	2,5	4,0	5,3	5,7
Perú	5,0	3,8	4,9	9,4	6,6	11,5	14,1	17,8
Polonia	1,3	1,5	---	---	---	---	---	0,8
Suecia	21,0	30,8	2,8	0,1	1,9	0,6	1,9	20,5
Suiza	1,9	2,3	3,1	1,3	2,2	1,7	1,8	3,9
Uruguay	1,1	0,9	0,9	1,1	2,5	3,5	3,5	7,1
Venezuela	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3	0,9	2,7	5,9
Salitre	141,7	146,2	128,2	114,3	111,7	109,7	119,7	...
Yodo	11,2	8,4	12,8	9,0	8,2	17,4	8,8	...
Cobre a la orden	15,4	8,6	---	---	---	---	---	113,2(1)
Otros países	9,2	1,7	1,6	1,7	0,8	1,3	1,3	19,1
TOTAL	682,9	671,4	696,7	781,5	869,5	877,3	959,5	1.022,3

"Estadística Chilena" - D.G.de Estadística - Chile.

(1) "A la orden".

La distribución que se observa, permite comprobar que las exportaciones se destinan en gran proporción a pocos países, hecho acentuado sobremanera en los últimos anos. Ello - al igual que al ocuparnos de las importaciones - nos permitirá limitar el estudio en particular a los más importantes. Con ese fin hemos confeccionado los cuadros siguientes, en los que se consignan, para cada año, los diez primeros países por orden de importancia y el porcentaje que representan sus exportaciones con respecto a los totales.

2. Principales países de destino de las exportaciones.

Los diez primeros países de la estadística, representan en valores, el 70,6 % del total exportado en 1938, el 72,8 %, 77,7 %, 83,3 %, 85,5 %, 84,4 %, 84,9 % y 79,9 %, en los años comprendidos de 1939 a 1945 inclusive, respectivamente. En el cálculo de las relaciones porcentuales citadas, no se consideran las exportaciones de algunos productos (salitre, yodo y cobre a la orden) que la estadística no discrimina por países. Si agregamos estas exportaciones, teniendo en cuenta que se destinan en su casi totalidad a los países incluídos, obtendremos para los mismos años los porcentajes de 95,2 %, 97,2 %, 97,9 %, 99,1 %, 99,0 %, 98,9 %, 98,3 % y 91,0 %; ello nos permite afirmar que, prácticamente, la totalidad de las exportaciones chilenas se destina a los países incluídos en los cuadros siguientes.

E X P O R T A C I O N

(Principales países)

(Valor millones $ 6 d.)

1938			1939		
Países	Valor	%	Países	Valor	%
G.Bretaña	148,7	21,8	E.Unidos	204,8	30,5
E.Unidos	107,4	15,7	G.Bretaña	82,5	12,3
Alemania	68,4	10,0	Alemania	56,5	8,4
Bélgica	53,2	7,8	Francia	31,7	4,7
Francia	30,1	4,4	Suecia	30,8	4,6
Italia	27,6	4,0	Bélgica	30,3	4,5
Suecia	21,0	3,1	Italia	25,1	3,7
Japón	10,6	1,6	ARGENTINA	12,6	1,9
ARGENTINA	10,0	1,5	Japón	11,9	1,6
Cuba	5,1	0,7	Perú	3,8	0,6
Salitre	141,7	20,7	Salitre	146,2	21,8
Yodo	11,2	1,7	Yodo	8,4	1,3
Cobre a la orden	15,4	2,2	Cobre a la orden	8,6	1,3
Otros países	32,5	4,8	Otros países	18,2	2,8
TOTAL:	682,9	100,0	TOTAL:	671,4	100,0

1940			1941		
Países	Valor	%	Países	Valor	%
E.Unidos	406,0	58,3	E.Unidos	500,8	64,1
G.Bretaña	40,4	5,8	Japón	38,0	4,9
Japón	31,2	4,5	ARGENTINA	33,8	4,3
Italia	20,7	3,0	G.Bretaña	32,7	4,2
ARGENTINA	18,7	2,7	Brasil	15,9	2,0
Francia	6,4	0,9	Perú	9,4	1,2
Perú	4,9	0,7	Bolivia	7,8	1,0
Bolivia	4,8	0,7	Alemania	5,8	0,7
Brasil	4,0	0,6	Cuba	5,3	0,7
Cuba	3,7	0,5	Ecuador	1,8	0,2
Salitre	128,2	18,4	Salitre	114,3	14,6
Yodo	12,8	1,8	Yodo	9,0	1,2
Cobre a la orden	---	---	Cobre a la orden	---	---
Otros países	14,9	2,1	Otros países	6,9	0,9
TOTAL:	696,7	100,0	TOTAL:	781,5	100,0

1942			1943		
Países	Valor	%	Países	Valor	%
E.Unidos	602,4	69,3	E.Unidos	594,4	67,7
ARGENTINA	51,9	6,0	ARGENTINA	36,7	4,2
Brasil	33,4	3,8	Brasil	33,7	3,8
G.Bretaña	20,8	2,4	G. Bretaña	19,9	2,3
Bolivia	10,9	1,3	Cuba	16,7	1,9
Cuba	7,1	0,8	Bolivia	16,3	1,9
Perú	6,6	0,8	Perú	11,5	1,3
Panamá	2,5	0,3	Panamá	4,0	0,5
Uruguay	2,5	0,3	Ecuador	3,7	0,4
Suiza	2,2	0,3	Uruguay	3,5	0,4
Salitre	111,7	12,8	Salitre	109,7	12,5
Yodo	8,2	0,9	Yodo	17,4	2,0
Cobre a la orden	---	---	Cobre a la orden	---	---
Otros países	9,3	1,0	Otros países	9,8	1,1
TOTAL:	869,5	100,0	TOTAL:	877,3	100,0

1944			1945		
Países	Valor	%	Países	Valor	%
E.Unidos	619,7	64,6	E.Unidos	565,8	55,3
ARGENTINA	76,7	8,0	ARGENTINA	93,8	9,2
Brasil	32,7	3,4	Brasil	36,1	3,5
Bolivia	25,0	2,6	Cuba	25,2	2,5
Cuba	19,7	2,1	Suecia	20,5	2,0
Perú	14,1	1,5	Bolivia	18,2	1,8
G.Bretaña	11,4	1,2	Perú	17,8	1,7
Colombia	6,1	0,6	G.Bretaña	17,6	1,7
Panamá	5,3	0,5	Egipto	12,0	1,2
Uruguay	3,5	0,4	Francia	10,0	1,-
Salitre	119,7	12,5	Salitre	---	---
Yodo	8,8	0,9	Yodo	---	---
Cobre a la orden	---	---	Cobre a la orden	113,2	11,1
Otros países	16,8	1,7	Otros países	92,1	9,0
TOTAL:	959,5	100,0	TOTAL:	1.022,3	100,0

La observación de los cuadros precedentes, nos indica los mercados donde Chile coloca su producción exportable. (1)

Estados Unidos que en 1938 ocupaba el segundo lugar, luego de Gran Bretaña, pasa en el año siguiente al primero, puesto que mantiene hasta el presente, habiéndolo asegurado con la creciente importancia de sus compras, sólo disminuídas en 1943 y 1945. El aumento de sus compras en Chile ha sido extraordinario; bastará para demostrarlo la cita de las cifras de las exportaciones a ese país que en 1938 eran de 107,4 millones de pesos oro chilenos y en 1944 alcanzan a 619,7 millones, de pesos oro, aumento que equivale al 477,0 %; descienden en 1945 a 565,8 millones (426,8 % de aumento con respecto a 1938). Las compras representan el 15,7 %, 69,3 % y 55,3 % del total de las exportaciones chilenas, en 1938, 1942 y 1945, respectivamente. Incluyendo las compras de productos de la minería que realiza Estados Unidos, más de las tres cuartas partes de las exportaciones chilenas se destinaron en los últimos años a este país.

ARGENTINA, que figura a continuación en 1945 y ocupa el mismo lugar en los tres años anteriores, constituye por lo tanto un importante mercado de colocación de productos chilenos. Los aumentos registrados le han permitido pasar del noveno lugar en 1938, al octavo en 1939, quinto en 1940, tercero en 1941 y segundo luego. De 10,0 millones de pesos oro en 1938, las compras argentinas llegan en 1945 a 93,8 millones de pesos oro, aumento que representa el 838,0 %. El porcentaje sobre el total es de 1,5 %, 6,0 %,

---

(1) Excluídos los fertilizantes y embarques a la orden, cuyo destino no consigna la estadística chilena.

4,2 % y 9,2 %, en los años 1938, 1942, 1943 y 1945, respectivamente.

Brasil, que ocupa el tercer lugar en 1945 y en los tres años anteriores, hasta 1940 en que figura noveno, no estaba incluído entre los diez primeros; en 1941 pasa al quinto lugar. En 1938 sus compras eran de 3,2 millones de pesos oro y en 1945 de 36,1 (aumento del 1.028,1 %). Los porcentajes de participación son de 0,5 % en 1938, 3,8 % en 1942 y 3,5 % en 1945.

Cuba, figura a continuación en 1945. Ha acrecido también sus compras en el período. Figuraba en décimo término en 1938, no se encontraba entre los diez primeros en 1939, décimo, noveno y sexto, en 1940, 1941 y 1942, y quinto en 1943 y 1944, respectivamente. Las cifras de sus adquisiciones de 5,1 millones de pesos oro en 1938 disminuyen en el año siguiente y luego aumentan en forma constante para llegar a 25,2 millones de pesos oro en 1944 (aumento del 394,1 %). Su porcentaje de participación en el total de las exportaciones chilenas fué del 0,7 %, 0,5 % y 2,5 % en 1938, 1939 y 1945, respectivamente.

Suecia ocupa el quinto lugar en 1945; figuró en séptimo término en 1938 y en quinto en 1939, no figurando luego entre los diez primeros. Sus adquisiciones en Chile aumentaron de 21,0 en 1938 a 30,8 millones de pesos oro en el siguiente año, cayendo bruscamente en el quinquenio 1939/44, en el que arrojaron un promedio de 1,5 millones (2,8, 0,1 y 1,9 millones, en 1940,1941 y 1944); en 1945 aumentaron notablemente alcanzando la cifra de 20,5 millones de pesos oro (2,0 % de las exportaciones totales).

Gran Bretaña, que figura en octavo término en 1945, encabezaba la estadística en 1938. De principal comprador que era, ha llegado a la situación actual por la disminución de sus adquisiciones que de 148,7 millones han bajado a 11,4 millones en 1944, alcanzando la cifra de 17,6 millones de pesos oro en 1945 (merma del 88,2 % con respecto a 1938). Ha ocupado el primer lugar en 1938, segundo en 1939 y 1940, cuarto en los años 1941 a 1943 y séptimo en 1944. Ha participado en el comercio de exportación chileno con el 21,8 % en 1938, 1,2 % en 1944 y 1,7 % en 1945.

Bolivia figura en sexto lugar (1,8 %), Perú en el séptimo (1,7 %), Egipto noveno (1,2 %) y Francia (1,0 %), en 1945.

Alemania que en 1938 era el tercer comprador de productos chilenos con un porcentaje del 10,0 %, ha desaparecido en tal carácter en los últimos años.

Japón llegó a ser en 1941 el segundo comprador de productos chilenos, luego de Estados Unidos y precediendo a Argentina y Gran Bretaña. Esa colocación fué el resultado del aumento que experimentaron sus compras en los años precedentes; ocupó en el período que examinamos el octavo, noveno, tercero y segundo lugar, desapareciendo como comprador desde 1942.

Italia y Bélgica, que figuraban entre los diez primeros en 1938, suspendieron sus compras durante la guerra, las que han sido reanudadas, en pequeña escala, en 1945.

3. Evolución del comercio de exportación en el período bélico.

Como consecuencia de la guerra, las exportaciones chilenas se dirigieron hacia nuevos mercados y se intensificaron las ventas en otros, principalmente, dado los productos que componen la producción exportable del país - en su mayor parte materiales esenciales de empleo en las industrias bélicas - aumentaron en forma considerable las ventas a Estados Unidos.

La distribución continental de las exportaciones en el período 1938-45, considerando solamente los países de cuadros anteriores, permitirá apreciar los cambios producidos:

E X P O R T A C I O N

Distribución continental

(Principales países)

Continentes	Número de países							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
América	3	3	6	7	8	9	9	6
Europa	6	6	3	2	2	1	1	3
Asia	1	1	1	1	-	-	-	-
Africa	-	-	-	-	-	-	-	1
TOTAL	10	10	10	10	10	10	10	10

Continentes	Valor en millones de $ 6 d.							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
América	122,5	221,2	442,1	574,8	717,3	720,5	802,8	756,9
Europa	349,0	256,9	67,5	38,5	23,0	19,9	11,4	48,1
Asia	10,6	11,9	31,2	38,0	-	-	-	-
Africa	-	-	-	-	-	-	-	12,0
..(1)..	200,8	181,4	155,9	130,2	129,2	136,9	145,3	205,3
TOTAL	682,9	671,4	696,7	781,5	869,5	877,3	959,5	1.022,3

Continentes	Porcentajes							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
América	17,9	33,0	63,5	73,5	82,6	82,1	83,7	74,0
Europa	51,1	38,2	9,7	4,9	2,7	2,3	1,2	4,7
Asia	1,6	1,6	4,5	4,9	-	-	-	-
Africa	-	-	-	-	-	-	-	1,2
..(1)..	29,4	27,2	22,3	16,7	14,7	15,6	15,1	20,1
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Se incluyen los países comprendidos en "Otros países", en los cuadros precedentes y las exportaciones de salitre, yodo y cobre a la orden.

A pesar de que la distribución continental por número de países es la misma en 1938 y 1939, existe una variante en los países americanos; en 1939 no figura Cuba e ingresa Perú. Idéntica aclaración corresponde hacer para los años 1943 y 1944; en el segundo año Ecuador ya no figura y se incorpora Colombia.

Es notoriamente visible el gran aumento de las ventas a los países americanos y la disminución de las mismas a los europeos.

Los países americanos son tres en 1938 y 1939 (Estados Unidos, ARGENTINA y Cuba; y Estados Unidos, ARGENTINA y Perú); seis en 1940 (ingresan Bolivia, Brasil y Cuba); siete en 1941 (con la participación de Ecuador); y nueve en 1942/44; ingresan Panamá y Uruguay en 1942 y 1943, y se incorpora Colombia en 1944, no figurando ya Ecuador; en 1945 disminuyen a seis, no figurando ya Colombia, Panamá y Uruguay. Aumentaron sus exportaciones de 122,5 en 1938 a 802,8 millones de pesos en 1944 (aumento del 555,3 %); en 1945 alcanzaron la cifra de 756,9 millones. El porcentaje sobre el total exportado fué del 17,9 % en 1938, 83,7 % en 1944 y 74,0 % en 1945. Debemos recordar aquí lo dicho con respecto a las exportaciones de salitre, yodo y cobre a la orden, destinadas en su mayor parte a los Estados Unidos en los últimos años, lo que aumenta en forma considerable para los países americanos, las relaciones porcentuales expresadas.

Europa, representada en 1938 y 1939 por seis países, disminuye a tres, dos, dos y finalmente uno en 1943 y 1944 (Gran Bretaña); en 1945 se incorporan Suecia y Francia.

Los valores de 349,0 en 1938 a 11,4 en 1944 y 48,1 millones en 1945 y los porcentajes del 51,1 % al 1,2 % y 4,7 %, en los mismos años. Las cifras de los valores y porcentajes de los primeros años considerados, son en realidad mayores si se computan las exportaciones de productos de la minería. Es de señalar el notable aumento de las adquisiciones realizadas por los países europeos, en 1945.

Asia está representada por Japón, desde 1938 a 1941 inclusive, en que aumenta sus compras en forma pronunciada, desapareciendo del mercado en 1942. Los porcentajes fueron del 1,6 % en 1938 y 4,9 % en 1941.

En 1945 figura un país africano, Egipto, con 12,0 millones de pesos (1,2 % del total exportado).

Comparando los diez primeros países de la estadística de exportación chilena en los años 1938 y 1944, obtenemos el siguiente cuadro en el que figuran: el orden que ocupó cada uno de acuerdo a sus valores, estos valores y los porcentajes que sobre los totales representan.

E X P O R T A C I O N

Principales países en 1938 y 1945

(Valor millones de $6 d.)

Países	1938			1945		
	No de orden	Valor	%	No de orden	Valor	%
Estados Unidos	2º	107,4	15,7	1º	565,8	55,3
ARGENTINA	9º	10,0	1,5	2º	93,8	9,2
Brasil	13º	3,2	0,5	3º	36,1	3,5
Cuba	10º	5,1	0,7	4º	25,2	2,5
Suecia	7º	21,0	3,1	5º	20,5	2,0
Bolivia	12º	3,8	0,6	6º	18,2	1,8
Perú	11º	5,0	0,7	7º	17,8	1,7
Gran Bretaña	1º	148,7	21,8	8º	17,6	1,7
Egipto	-	0,0	0,0	9º	12,0	1,2
Francia	5º	30,1	4,4	10º	10,0	1,0
Alemania	3º	68,4	10,0	---	---	---
Bélgica	4º	53,2	7,8	20º	3,0	0,3
Italia	6º	27,6	4,0	12º	7,8	0,8
Japón	8º	10,6	1,6	---	---	---
Salitre	-	141,7	20,7	---	...	---
Yodo	-	11,2	1,7	---	...	---
Cobre a la orden	-	15,4	2,2	---	113,2	11,1
Otros países	-	20,5	3,0	---	81,3	7,9
TOTAL:	-	682,9	100,0	-	1.022,3	100,0

Observando los datos precedentes vemos que:

Aumentan sus compras y mejoran su colocación: Estados Unidos, ARGENTINA y Cuba. Suecia, que había disminuído en forma notable sus compras, experimenta una recupéración y mejora su colocación.

Aumentan sus compras y pasan a figurar entre los diez primeros: Brasil, Bolivia, Perú y Egipto.

Disminuye considerablemente sus compras y desmejora su colocación: Gran Bretaña. Francia, que durante la guerra había interrumpido sus compras, las reanuda pero ocupando un lugar de menor importancia.

Lo mismo ocurre con Bélgica e Italia, las que no figuran ya entre los diez primeros.

Desaparecen del mercado: Alemania y Japón.

4. Productos exportados.

La exportación chilena por productos, en el período 1938-45, expresada en millones de pesos oro se detalla a continuación:

EXPORTACION POR PRODUCTOS

Período 1938-45

(Valor millones $ 6 d.)

Productos	Años							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Productos industrias extractivas	650,1	637,5	656,8	738,3	821,7	801,9	836,5	884,1
1. Prod. de la minería	534,3	536,1	577,9	642,2	723,8	686,4	715,2	722,0
2. Prod.naturales de aguas y bosques	5,4	7,0	4,0	3,2	4,8	6,6	9,8	10,3
3. Prod.del reino animal	43,6	41,9	32,3	40,1	33,8	47,6	39,5	50,4
4. Prod.de la agricultura	66,8	52,5	42,6	52,8	59,3	61,3	72,0	101,4
Productos industrias manufactureras.	24,6	23,0	22,7	29,6	41,2	65,3	107,5	108,9
5. Ind.alimenticias	14,8	13,3	13,1	12,3	13,8	21,0	27,0	29,7
6. Bebidas y licores	4,5	3,8	1,0	2,3	3,0	5,6	11,6	9,7
7. Tabacos y manufac.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8. Ind.textiles	0,5	0,3	1,3	0,8	2,2	5,7	9,2	9,1
9. Ind.químicas	2,1	3,2	4,8	9,8	9,9	16,3	13,9	11,7
10. Ind.metalúrgicas	0,2	0,2	0,3	1,1	7,0	8,4	35,1	36,8
11. Máq.útiles y herramientas para las industrias	0,3	0,2	0,4	0,5	1,3	1,0	2,2	1,9
12. Materiales y útiles para el transporte	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	0,4	1,4	2,4
13. Manufact.diversas	2,0	1,8	1,7	2,6	3,9	6,9	7,1	7,6
TOTAL A B	674,7	660,5	679,5	767,9	862,9	867,2	944,0	993,0
Numerario y metales preciosos	8,2	10,9	17,2	13,6	6,6	10,1	15,5	29,3
14. Numerario y metales preciosos	8,2	10,9	17,2	13,6	6,6	10,1	15,5	29,3
TOTAL A B C	682,9	671,4	696,7	781,5	869,5	877,3	959,5	1022,3

Estadística Chilena" - Dirección General de Estadística - Chile.

Las exportaciones del año 1945 que alcanzaron a 1.022.274,7 miles de pesos oro, se distribuyen en productos de las industrias extractivas 884.048,7 miles, o sea el 86,4 %; productos de las industrias manufactureras 108.923,8 miles, que representan el 10,7 % y numerario y metales preciosos 29.302,2 miles de pesos oro, el 2,9 %.

El desequilibrio pronunciado de esta distribución, se acentúa al discriminar estos grandes rubros y constatar que la mayor parte de las exportaciones corresponden a los productos de la industria minera. Para el total ya señalado de 1.022.274,7 miles de pesos oro, corresponden a los productos de la minería 721.985,2 miles, o sea el 70,5 %, compuestos principalmente por cobre electrolítico y standard en barras, concentrados y minerales de cobre, salitre, azufre, yodo, etc.; el segundo lugar corresponde a los productos de la agricultura con 101.377,1 miles (9,9 %), que comprenden principalmente leguminosas, cereales, materias primas textiles, frutas, tubérculos y hortalizas; siguen los productos del reino animal, cuya exportación alcanzó la suma de 50.354,3 miles (4,9 %), en su mayor parte lanas y cueros; y de las industrias metalúrgicas con 36.793,8 miles (3,6 %). Y de menor monto los productos de las industrias alimenticias (2,9 %) especialmente conservas y alimentos preparados; los productos de las industrias químicas (1,1 %) especialmente explosivos, fósforos y otros productos pirotécnicos; los productos naturales de aguas y bosques (1,0 %), las bebidas y licores, los productos de las industrias textiles, manufacturas diversas, etc.

Aumentaron en el período observado (1938/45), las exportaciones de todos los rubros de la estadística, con excepción de los tabacos manufacturados. Es particularmente importante el crecimiento de las exportaciones de los productos de la minería (aumento de 187.658,9 miles de pesos y 35,1 %); siguiendo en orden decreciente - de acuerdo a los aumentos en cifras absolutas - las ventas de productos de las industrias metalúrgicas (36.625,6 miles de pesos y 20.875,0 %), principalmente hierro y acero; los productos de la agricultura (34.621,0 miles y 51,9 %) principalmente cereales, materias primas textiles, leguminosas, frutas, tubérculos y hortalizas; de las industrias alimenticias (14.889,4 miles y 100,5 %) en los renglones de conservas y alimentos preparados; de las industrias textiles (1.777,5 %) principalmente hilados y vestuario; de las industrias químicas (464,5 %) especialmente abonos artificiales, betunes, resinas, tintas y colorantes, pinturas, barnices; los productos del reino animal (15,6 %), debido al aumento experimentado en 1945, por las mayores exportaciones de lanas; las manufacturas diversas (284,2 %) especialmente cerámica, vidriería y maderas labradas; bebidas y licores (114,9 %); los productos naturales de aguas y bosques (89,7 %) especialmente maderas sin labrar; los materiales y útiles para el transporte (971,4 %); las maquinarias útiles y herramientas para las industrias (422,4 %).

En el año 1945 continuaron incrementándose las exportaciones de los productos de la agricultura, que aumen-

taron en 29.327,6 miles de pesos oro (41,0 %) en comparación con el año anterior; este aumento se debe especialmente a las mayores exportaciones de frejoles, lentejas y otras leguminosas, arroz y fibras de cáñamo. Los productos de la ganadería aumentaron en 10.835,7 miles de pesos (27,3 %), incrementándose las exportaciones de lanas, pero declinando las de cueros. Asimismo se incrementan las exportaciones de productos de la minería (6.800,1 miles de pesos y 0,9 % de aumento), acrecentándose las exportaciones de salitre y disminuyendo las de cobre; de las industrias alimenticias (2.736,6 miles de pesos y 10,0 %). Otros aumentos de menor importancia se registran - en orden decreciente de aumento en cifras absolutas - en las exportaciones de productos de las industrias metalúrgicas (4,9 %) (1); de materiales y útiles para el transporte (70,3 %); de tabacos manufacturados (500,0 %); productos naturales de aguas y bosques (5,3 %) y manufacturas diversas (6,5 %).

Disminuyeron en 1945 las exportaciones de productos de las industrias químicas, en 2.208,1 miles de pesos oro (15,8 %); de bebidas y licores (1.870,3 miles y 16,4 %), por las menores exportaciones de aguardientes y licores (las de vinos continuaron aumentando); de máquinas, útiles y herramientas para las industrias (12,8 %). Las exportaciones de productos de las industrias textiles permanecieron estacionarias, con una leve disminución.

---

(1) Las exportaciones de productos de las industrias metalúrgicas aceleraron en 1944 su aumento, iniciado en años anteriores, acrecentándose en 26.657,5 miles de pesos (316,1 %), principalmente por las mayores exportaciones de hierro y acero, otros metales laminados o fundidos y materiales metálicos para usos diversos.

P A R T E I I

REGIMEN JURIDICO ECONOMICO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL ARGENTINOCHILENO

Capítulo Primero

Comercio exterior argentinochileno

I. Intercambio comercial 1. Antecedentes y evolución 2. Intercambio y balanza comercial 3. Situación actual. II. Importación 1. Desarrollo e importación por productos 2. Evolución en el período bélico 3. Estudio de los principales artículos. III. Exportación 1. Desarrollo y exportación por productos 2. Evolución en el período bélico 3. Estudio de los principales artículos.

sufridas en ese lapso de tiempo, permiten sin embargo constatar, por su sencillez, en forma inmediata y rápida una tendencia definida en el monto del intercambio, que de m$n 2.259 miles a que se elevaba en 1900, alcanzó en 1940 la cifra de 33.585 miles de m$n. Se observa sin embargo una disminución en 1930, con respecto al dato decenal anterior, originada, como causa general, por las consecuencias de la crisis mundial de esa fecha y por otras circunstancias que se señalan más adelante.

El desarrollo del intercambio comercial entre ambos países está influenciado, en primer término por las alternativas de la evolución de sus respectivas economías nacionales y de su comercio exterior, y por las características del comercio de las naciones latinoamericanas. Obedece además a las consecuencias de las guerras de 1914-18 y 1939-45, de la crisis mundial y de la política aduanera de los dos países que en alguna oportunidad llegó a presentar los caracteres de guerra de tarifas. Del comercio exterior chileno nos hemos ocupado en el capítulo pertinente.

El comercio exterior argentino se desarrolló en forma creciente hasta 1928, habiéndose paralizado su crecimiento en los últimos 20 años.(1) En los años de la crisis mundial bajó bruscamente, llegando en 1933 a menos de la mitad del de 1928 y 1929; posteriormente se incrementó hasta 1937, se redujo en el año siguiente, sufriendo luego las consecuencias de la guerra con algunas alternativas y aumentando en los últimos años.

Los países latinoamericanos han desarrollado su

---

(1) Con excepción de 1946, año de notable aumento (ver cuadro anexo a este capítulo).

comercio principalmente con los países europeos y luego con Estados Unidos de Norte América, país que, desde la guerra de 1914-18 conquistó estos mercados y consolidó esa situación. También tomó importancia el comercio con el Japón. En cambio, no se ha fomentado en la medida de lo posible el comercio entre las naciones de la parte sud del continente, siendo el mismo de poca significación (1). Su comercio de exportación está prácticamente absorbido por las materias primas, predominando en cada país uno o pocos productos; las importaciones consisten en su casi totalidad en productos manufacturados, combustibles y en algunos casos productos alimenticios.

El desarrollo del comercio entre los países latinoamericanos ha sido motivado sólo por razones de vecindad geográfica y por acontecimientos anormales, como las dos guerras mundiales. La primera señaló ya la necesidad de aumentar nuestras relaciones económicas y comerciales; la de 1939, sorprendiéndonos en una etapa más avanzada de la evolución de nuestra economía y comercio, con tendencia a la

---

(1) "El comercio intersudamericano es insignificante "si se lo compara con el que realizan nuestros países "con las naciones europeas, los Estados Unidos y el "Japón.

"Casi todos los países de Sud América abastecen sus "necesidades de alimentación interna, y los pequeños "saldos deficitarios que resultan se llenan precisa- "mente con el comercio intersudamericano.

"....

"Los artículos manufacturados se han traído hasta "ahora de los Estados Unidos, de Europa y del Japón."

Jorge Rios Igualt - "Hacia una coordinación de la economía sudamericana", Valparaíso, 1941.

industrialización en algunos países, ha refirmado la importancia de fomentar y cuidar el desarrollo de esas relaciones.

El comercio argentinochileno se ajusta en sus líneas generales, a las características del desarrollado por nuestro país con las demás naciones de latinoamérica, habiendo alcanzado sólo en los últimos años y por las circunstancias conocidas, un desarrollo interesante que no alcanza sin embargo las cifras que permitirían totalizar las posibilidades existentes.

2. Intercambio y balanza comercial.

Una visión más completa del desarrollo del comercio entre ambos países y del comportamiento de la balanza comercial, nos la dan los datos que se transcriben a continuación, que expresan los valores efectivos de las importaciones, exportaciones, intercambio comercial y saldos resultantes, para los años comprendidos entre 1910 y 1945 inclusive, y primer semestre de 1946.

INTERCAMBIO Y BALANZA COMERCIAL ARGENTINOCHILENO (1)

Valores efectivos en miles de m$n.

Período 1910/1945
y 1er.Sem.1946.

Años	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	INTERCAMBIO COMERCIAL	SALDOS FAVORABLES A: ARGENTINA	SALDOS FAVORABLES A: CHILE
1910	1.180	6.422	7.602	5.242	
1911	1.712	7.159	8.871	5.447	
1912	1.508	5.828	7.336	4.320	
1913	1.894	4.746	6.640	2.852	
1914	1.324	2.998	4.322	1.674	
1915	2.375	4.103	6.478	1.728	
1916	3.630	3.697	7.327	67	
1917	8.482	9.920	18.402	1.438	
1918	18.963	19.624	38.587	661	
1919	20.267	6.904	27.171	.	13.363
1920	15.824	11.829	27.653		3.995
1921	9.848	3.622	13.470		6.226
1922	8.114	5.495	13.609		2.619
1923	9.003	9.898	18.901	895	
1924	10.609	11.765	22.374	1.156	
1925	9.653	13.423	23.076	3.770	
1926	7.854	15.119	22.973	7.265	
1927	10.423	16.387	26.810	5.964	
1928	8.970	16.420	25.390	7.450	
1929	9.739	17.341	27.080	7.602	
1930	9.099	14.094	23.193	4.995	
1931	4.218	6.011	10.229	1.793	
1932	4.200	6.978	11.178	2.778	
1933	7.508	7.675	15.183	167	
1934	8.404	6.451	14.855		1.953
1935	7.305	9.026	16.331	1.721	
1936	9.017	10.084	19.101	1.067	
1937	9.562	12.986	22.548	3.424	
1938	7.075	13.735	20.810	6.660	
1939	6.838	10.038	16.876	3.200	
1940	12.983	20.602	33.585	7.619	
1941	24.832	29.892	54.724	5.060	
1942	37.600	61.346	98.946	23.746	
1943	34.730	68.797	103.527	34.067	
1944	51.548	84.984	136.532	33.436	
1945	52.821	98.047	150.868	45.226	
1er.Sem. 1945(2)	29.250	47.437	76.687	18.187	
1946(2)	12.838	45.832	58.670	32.994	

---

(1) "Anuario del Comercio Exterior Argentino,1943" - Dirección General de Estadística y Censos de la Nación.
Años 1944 y 1945: Datos de la Dirección Gral.de Estadística y Censos de la Nación.

(2) Cifras provisionales - "El Comercio Exterior Argentino en el Primer Semestre de 1946 y su comparación con el del mismo período del año anterior", 7 de agosto de 1946 - Dirección Gral.de Estadística y Censos de la Nación.

En lo relativo al monto del intercambio, se observan distintos períodos de aumento, estacionamiento y disminución, que culminan en los últimos años - desde el comienzo de la contienda mundial más precisamente - con una tendencia francamente definida de aumento constante(1), a pesar de las dificultades opuestas a su mayor desarrollo, principalmente la carestía de los transportes, con excepción del año 1943 en que el crecimiento anual fué de poca consideración.

El intercambio comercial argentinochileno que en 1910 alcanzaba a 7.602 miles de m$n., luego de llegar a un máximo de 38.587 miles en 1918 alcanza en 1920 a 27.653 miles de m$n; habiendo tenido en ese período un mínimo de 4.322 miles de m$n en 1914.

De la cifra consignada para 1920 disminuye a 13.470 miles de m$n en 1921 y en recuperación llega a 27.080 en 1929 y a 23.193 miles de m$n en 1930.

En este último año comienza un decrecimiento que alcanza su punto más bajo en el siguiente con 10.229 miles y que llega con algunas alternativas a 16.876 miles de m$n en 1939. Luego se inicia el aumento señalado anteriormente, el que por su importancia y causas que lo motivan, será pbjeto de estudio en detalle más adelante.

Examinaremos a continuación con más detalle el período que comienza en los años anteriores próximos a 1930, año en el que, como hemos visto, se inicia una brusca caída. En el quinquenio 1926-1930 las importaciones alcanzaron un promedio anual de 9.217 y las exportaciones 15.872 miles de m$n. Las barreras aduaneras establecidas

---

(1) Con excepción de 1946, año que presenta una disminución (ver cuadro anexo).

en ambos países para proteger determinadas industrias chilenas, por una parte - sobre todo las trabas a la introducción del ganado - y ciertos artículos argentinos por la otra, dificultaron el intercambio entre ambos países. Como consecuencia, las compras argentinas se redujeron a 4.218 y 4.200 miles de m$n en 1931 y 1932 y las ventas a 6.011 y 6.978 miles de m$n en los mismos años. Concertado el "modus vivendi" de 1932 y el tratado de 1933, las importaciones argentinas alcanzaron a 7.508 y 8.404 miles de m$n en 1933 y 1934, pero las exportaciones quedaron más o menos estacionarias, siendo de 7.675 y 6.451 miles de m$n en esos años. En el trienio 1935-37 aumentan ambas corrientes del intercambio, siendo el promedio anual de 8.628 y 10.699 miles de m$n para las importaciones y exportaciones respectivamente. En 1938 disminuyen las importaciones, aumentando las exportaciones, y en el año siguiente la contracción afecta al comercio en ambas direcciones. En octubre de 1940 entró en vigor el protocolo adicional al tratado de 1933, suscrito con el propósito de fomentar las relaciones recíprocas; ya en 1939 el estallido de la contienda había creado nuevas condiciones en el intercambio mundial, haciendo sentir su influencia sobre el mismo y provocando el aumento del comercio entre ambos países, a partir de 1940, año en el que las importaciones alcanzan casi el doble de las registradas el año anterior y se duplican las exportaciones. Las importaciones llegaron en el quinquenio 1941-45 a un promedio anual de 40.306 y las exportaciones a 68.613 miles de pesos moneda nacional, habiéndose duplicado las primeras y triplicado las segundas en este período. Con las cifras obtenidas

desde 1940 se superaron con exceso las del período 1926-30 - que no habían sido mejoradas hasta entonces - y todas las precedentes. En el primer semestre de 1946 se observa una notable contracción de las importaciones y una leve disminución de las exportaciones, en comparación con el mismo período del año anterior.

La observación del comportamiento de la balanza comercial nos enfrenta a una de las causas señalada con frecuencia como gran inconveniente para el mayor desarrollo del intercambio; nos referimos a los constantes saldos desfavorables a Chile que arroja la misma. En efecto, en el período que abarcan los datos precedentes, 36 años, en 31 los saldos son favorables a nuestro país y sólo en 5 años son favorables a Chile. Estos últimos se presentan en los años 1919/22 y en 1934; siendo de importancia los correspondientes a 1919 y 1921, en que alcanzaron a 13.363 y 6.226 miles de pesos moneda nacional, representando el 193,6 % y 171,9 % de las exportaciones respectivamente.

Esa característica de la balanza comercial se ha acentuado en los últimos cuatro años (1942-45), en los que, habiéndose desarrollado en mayor grado las compras chilenas, el saldo desfavorable a este país ha llegado a cifras de consideración siendo el promedio cuatrienal de 34.119 miles de pesos moneda nacional (77,2 % de las importaciones promedio); en el período indicado ha aumentado de 23.746 miles en 1942 a 45.226 miles de m$n en 1945. Las cifras que arroja el intercambio del primer semestre de 1946 denotan un notable aumento del saldo desfavorable al país trasandino, con respecto a las del mismo período del año

anterior.

Del problema planteado por los constantes saldos desfavorables a Chile y de la necesidad de encontrar una solución al mismo, nos ocuparemos en el Capítulo IV (II P.) del presente trabajo.

3. Situación actual.

La situación actual reflejada por los datos del período 1938/45, es la expresada en el siguiente cuadro. El mismo exige su estudio en forma especial por el aumento extraordinario que señala en el monto del intercambio, visi-

INTERCAMBIO ARGENTINOCHILENO
1938-1945
(En miles de m$n)

CONCEPTO	Años			
	1938	1939	1940	1941
Importación	7.075	6.838	12.983	24.832
Exportación	13.735	10.038	20.602	29.892
Intercambio comercial	20.810	16.876	33.585	54.724
Saldo	6.660	3.200	7.619	5.060

Años				CONCEPTO
1942	1943	1944	1945	
37.600	34.730	51.548	52.821	Imp.
61.346	68.797	84.984	98.047	Exp.
98.946	103.527	136.532	150.868	Int. com.
23.746	34.067	33.436	45.226	Saldo

blemente debido a la influencia del factor bélico representado por la contienda mundial desencadenada en Europa en

1939, la que con su extensión posterior llegó a abarcar en sus efectos a todo nuestro planeta.

Los siguientes índices (base 1938 = 100), reflejan la evolución del intercambio en los años citados:

Intercambio Comercial

Años:	Indices:
1938	100,0
1939	81,1
1940	161,4
1941	263,-
1942	475,5
1943	497,5
1944	656,1
1945	725,0

La observación de las cifras precedentes nos señala una tendencia definida en la evolución y desarrollo del intercambio en los últimos años. Luego de la disminución operada en 1939, el mismo se incrementa en forma creciente hasta 1942, disminuyendo notablemente el ritmo de aumento en el siguiente año y adquiriendo nuevamente intensidad en 1944, la que es ya menor en 1945. De 20.810 miles en 1938, ha llegado a 150.868 miles de pesos moneda nacional en 1945, lo que representa un aumento del 625,0 %; con referencia a 1939, año en que se alcanza la cifra mínima de 16.876 miles, el aumento en el término de seis años es de 133.992 miles de m$n (794 % de aumento), observándose el crecimiento anual máximo en 1942 con 44.222 miles (80,8 %). Las importaciones disminuyeron en 1939, acrecentándose luego hasta 1942, experimentando en el siguiente año un descenso, presentando en 1944 el mayor aumento con 16.816 miles de pesos moneda nacional (48,4 %) y aumentando ligeramente en 1945; de

7.075 miles en 1938 llegaron a 52.821 miles de pesos moneda nacional en 1945, representando la última cifra un aumento del 646,6 % con respecto a 1938 y del 672,5 % con respecto a 1939. También las exportaciones disminuyeron en 1939, para aumentar en todos los años sucesivos, con una baja en el ritmo de crecimiento en 1943, y una recuperación en los dos últimos años; el mayor aumento se observa en 1942 con 31.454 miles de pesos moneda nacional (105,2 %); de 13.735 miles en 1938 se incrementan hasta 98.047 miles de pesos moneda nacional en 1945 (aumentos del 613,8 % y del 876,8 % con respecto a 1938 y 1939, respectivamente).

Los saldos son favorables a la Argentina, habiendo experimentado notables aumentos en los cuatro últimos años; el promedio del período 1938/41 es de 5.635 miles de pesos moneda nacional (43,6 % de las importaciones); en 1942 se eleva a 23.746 miles (63,2 %), en el siguiente bienio alcanza la cifra promedio de 32.570 miles (75,5 %) y en 1945 a 45.226 miles (85,6 %). Los saldos anuales representan el 94,1 %, 46,8 %, 58,7 %, 20,4 %, 63,2 %, 98,1 %, 60,3 % y 85,6 % respectivamente, de las importaciones realizadas en los años comprendidos en el período observado.

Las causas señaladas como determinantes del cambio de orientación del comercio exterior chileno y de su reestructuración en los últimos años, son válidas también en lo que se refiere al intercambio con nuestro país. La pérdida de la mayor parte de los mercados europeos y de algunos asiáticos, como consecuencia de la situación de guerra imperante, obligó a Chile a recurrir a nuevos mercados y a intensificar sus compras en otros, tratando de cumplimentar

las necesidades de su abastecimiento. El mismo problema se presentó en lo que respecta a sus exportaciones al interrumpirse por el bloqueo las compras de algunos de los principales mercados, como Alemania, Italia, Francia, Japón, etc. y disminuir la importancia de las adquisiciones de Gran Bretaña. Enfrentado a esa situación el comercio chileno se dirigió a los países americanos, principalmente a los Estados Unidos de Norte América.

En lo que respecta a nuestro país, son aplicables con algunas variantes las causas señaladas para el país trasandino, como determinantes de la orientación de su intercambio en los últimos años.

El comercio argentinochileno se ha incrementado notablemente, como ha podido observarse, sobre todo a partir de 1941, sin haber contado para ello con medidas de fomento y estímulo, circunstancia que hace pensar en la posibilidad de asentar este tráfico sobre bases firmes.

Debemos recordar al respecto que la dislocación de las corrientes del intercambio mundial y el cierre de los mercados, provocaron la modificación de los términos en que aquel se desenvolvía, pasando los problemas de venta que eran de principal importancia a segundo plano, desplazados por las cuestiones de abastecimiento, problema vital todavía. Por esa circunstancia las trabas aduaneras, que fueron el principal obstáculo al mayor desarrollo del comercio argentinochileno, perdieron gran parte de su importancia y hoy ya no son capaces de interrumpir ese tráfico; por otra parte, la incidencia de estas cargas ha disminuído también debido a la elevación general de los

precios.

Pero a pesar de ello nada autoriza suponer que, desarrollándose el comercio en condiciones normales, las trabas aduaneras no vuelvan a constituir una valla a su normal desenvolvimiento y provoquen la disminución del recíproco intercambio. Al respecto, corresponde señalar que en el Capítulo IV (II P.) del presente trabajo se examinan las soluciones propugnadas para el desarrollo y consolidación de las relaciones económicas entre los países de ambos lados de la cordillera.

II. IMPORTACION.

1. Desarrollo e importación por productos.

Como ya lo hemos expresado, la importación argentina de productos chilenos ha acrecido considerablemente experimentando un aumento del 646,6 % en el período 1938/45. La participación de los rubros parciales en ese aumento puede apreciarse en los siguientes cuadros (1), en los que se expresan los valores de las importaciones discriminados por títulos de la estadística y por grupos de artículos, para el período precedentemente indicado (2).

---

(1) Anuarios del Comercio Exterior Argentino - Dirección General de Estadística y Censos de la Nación. Años 1944 y 1945: Datos de la D.Gral.de Estadística y Censos de la Nación.

(2) La comparación de los datos se encuentra dificultada por la circunstancia de consignar la estadística oficial argentina hasta 1941 los valores de tarifa de las importaciones y desde 1942 los valores efectivos. Por ello se insertan a continuación cuadros para los períodos 1938/42 y 1942/45; pudiéndose tomar como valores de referencia para apreciar la evolución en el total de los años 1938/45, las cifras de 1942, expresadas en valores de tarifa y en valores efectivos.

IMPORTACIONES ARGENTINAS DE CHILE POR RUBROS

PERIODO 1938-1942

RUBROS	Valores de tarifa, m$n en	
	1938	1939
I. SUBSTANCIAS ALIMENTICIAS	3.074.504	2.769.663
II. TABACO Y SUS MANUFACTURAS	7	118
III. BEBIDAS	31.979	24.674
IV. TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS	172.779	385.211
V. SUBSTANCIAS Y PRODUCTOS QUIMICOS Y FARMACEUTICOS, ACEITES Y PINTURAS	499.092	802.391
VI. PAPEL, CARTON Y SUS ARTEFACTOS	8.631	7.099
VII. MADERAS Y SUS ARTEFACTOS	1.351.635	738.486
VIII. HIERRO Y SUS ARTEFACTOS	6.594	60.078
IX. MAQUINARIA	4.506	3.110
X. METALES, EXCLUIDO EL HIERRO, Y SUS ARTEFACTOS	1.025.834	1.220.048
XI. PIEDRAS, TIERRAS, VIDRIOS Y CERAMICA	69.276	208.460
XII. COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	72.256	113.385
XIII. CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	735	369
XIV. VARIOS ARTICULOS	374.205	158.444
TOTALES:	6.692.033	6.491.536

(continuación)

Valores de tarifa, m$n en:			RUBROS
1940	1941	1942	
2.489.014	3.239.789	2.097.025	I.
916	82	6	II.
26.548	35.891	67.519	III.
260.274	365.713	542.733	IV.
677.844	1.757.505	2.202.336	V.
3.962	7.109	7.610	VI.
1.180.780	1.470.966	1.908.896	VII.
38.787	107.879	33.067	VIII.
5.582	27.097	128.045	IX.
3.740.470	9.399.793	16.567.005	X.
2.053.452	2.193.068	1.291.872	XI.
604.811	1.287.611	1.615.264	XII.
429	373	282	XIII.
391.914	637.798	1.157.606	XIV.
11.474.783	20.530.674	27.619.266	TOTALES

IMPORTACIONES ARGENTINAS DE CHILE POR RUBROS

PERIODO 1942-1945

RUBROS	Valores efectivos m$n en:	
	1942	1943
I. SUBSTANCIAS ALIMENTICIAS	4.937.187	4.343.382
II. TABACO Y SUS MANUFACTURAS	9	72
III. BEBIDAS	121.657	220.478
IV. TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS	3.431.394	3.620.656
V. SUBSTANCIAS Y PRODUCTOS QUIMICOS Y FARMACEUTICOS, ACEITES Y PINTURAS.	3.293.612	4.553.877
VI. PAPEL, CARTON Y SUS ARTEFACTOS	14.580	11.584
VII. MADERAS Y SUS ARTEFACTOS	3.221.725	4.316.751
VIII. HIERRO Y SUS ARTEFACTOS	147.055	1.263.341
IX. MAQUINARIA	393.678	49.474
X. METALES, EXCLUIDO EL HIERRO, Y SUS ARTEFACTOS.	15.323.779	8.010.688
XI. PIEDRAS, TIERRAS, VIDRIOS Y CERAMICA.	1.702.198	3.144.106
XII. COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	4.173.428	4.712.574
XIII. CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	282	3.910
XIV. VARIOS ARTICULOS	839.833	478.924
TOTALES:	37.600.417	34.729.817

(continuación)

Valores efectivos m$n en:			
1944	1945		RUBROS
4.923.451	5.576.065		I.
32	80		II.
283.146	230.640		III.
4.820.788	4.692.383		IV.
8.553.182	5.218.829		V.
6.291	2.204		VI.
7.597.754	6.351.648		VII.
18.148.548	7.547.466		VIII.
29.705	241.137		IX.
1.869.706	15.770.252		X.
1.722.428	2.805.311		XI.
3.144.842	3.831.741		XII.
4.407	3.517		XIII.
444.050	550.087		XIV.
51.548.330	52.821.360		TOTALES.

IMPORTACIONES ARGENTINAS DE CHILE DISTINGUIENDO GRUPOS DE ARTICULOS.

PERIODO 1938-1942

GRUPOS DE ARTICULOS	Valores de tarifa, m$n oro	
	1938	1939
TITULO I. SUBSTANCIAS ALIMENTICIAS		
a) Substancias alimenticias animales.		
1. Pescados	80.077	60.343
2. Diversas substancias alimenticias animales	741	220
Totales a)	80.818	60.563
b) Substancias alimenticias vegetales.		
1. Aceites comestibles	23	57
2. Azúcar y sus productos	636	698
3. Café, cacao, te y yerba mate	127	---
4. Cereales	113.886	134.082
5. Especias y condimentos	84.987	230.947
6. Frutas	1.203.375	1.142.348
7. Harinas y sus productos	966	96
8. Legumbres, hortalizas y demás substancias alimenticias vegetales.	1.589.686	1.200.872
Totales b)	2.993.686	2.709.100
TOTALES I	3.074.504	2.769.663
TITULO II. TABACO Y SUS MANUFACTURAS	7	118
TITULO III. BEBIDAS		
a) Vinos	31.812	24.167
b) Aguardientes y licores	---	41
c) Aperitivos y quinados	30	---
d) Diversas bebidas	137	466
TOTALES III	31.979	24.674
TITULO IV. TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS.		
a) Seda	---	131
b) Lana	3.113	2.840
c) Algodón	1.064	137
d) Hilo	---	---
e) Yute, pita, cáñamo y otras fibras	168.602	382.103
TOTALES IV	172.779	385.211

(continuación)

Valores de tarifa, m$n en:			GRUPOS DE ARTICULOS
1940	1941	1942	
			TITULO I
			a)
54.835	53.943	64.237	1.
6.978	43.196	5.312	2.
61.813	97.139	69.549	Totales a)
			b)
---	---	---	1.
256	43	200	2.
---	---	59	3.
184.375	334.514	27.368	4.
190.290	234.281	18.098	5.
1.140.452	1.072.683	902.401	6.
207	---	5.525	7.
911.621	1.501.129	1.073.825	8.
2.427.201	3.142.650	2.027.476	Totales b)
2.489.014	3.239.789	2.097.025	TOTALES I
916	82	6	TITULO II
			TITULO III
26.144	35.627	65.695	a)
34	57	99	b)
27	---	---	c)
343	207	1.725	d)
26.548	35.891	67.519	TOTALES III
			TITULO IV
775	---	2.786	a)
5.363	2.718	29.688	b)
691	780	849	c)
---	---	30.615	d)
253.445	362.215	478.795	e)
260.274	365.713	542.733	TOTALES IV

GRUPOS DE ARTICULOS	Valores de tarifa, m$n en: 1938	1939
TITULO V. SUBSTANCIAS Y PRODUCTOS QUIMICOS Y FARMACEUTICOS, ACEITES Y PINTURAS.		
a) Aceites animales y vegetales	44	10
b) Esencias, perfumes y artículos para higiene y tocador	14	22
c) Colores, pinturas, barnices y tintas	560	7.638
d) Substancias y productos químicos y farmaceúticos para uso industrial o medicinal	443.531	743.408
e) Medicamentos preparados en forma de específicos	155	---
f) Hojas, flores, semillas, raíces, etc., medicinales o tintóreas	54.078	51.144
g) Varios artículos	710	169
TOTALES V	499.092	802.391
TITULO VI. PAPEL, CARTON Y SUS ARTEFACTOS.		
a) Papeles y cartones	3.652	13
b) Impresos	4.901	3.872
c) Artefactos de papel y cartón	78	3.214
TOTALES VI	8.631	7.099
TITULO VII. MADERAS Y SUS ARTEFACTOS		
a) Maderas en formas diversas	1.346.487	732.279
b) Artefactos de madera	5.148	6.207
TOTALES VII	1.351.635	738.486
TITULO VIII. HIERRO Y SUS ARTEFACTOS		
a) Hierro y acero en diversas formas	1.893	57.833
b) Artefactos de hierro y acero	4.701	2.245
TOTALES VIII	6.594	60.078
TITULO IX. MAQUINARIA		
a) Máquinas y motores en general	774	2.341
b) Máquinas e instrumentos agrícolas	189	55
c) Vehículos (excluídos los de madera)	3.543	714
TOTALES IX	4.506	3.110

(continuación)

Valores de tarifa, m$n en:			GRUPOS DE ARTICULOS
1940	1941	1942	
			TITULO V
5	12.064	93	a)
2.016	13.385	14.435	b)
1.224	33.093	126.568	c)
618.650	1.602.513	1.995.864	d)
22	5.687	29	e)
55.752	83.147	54.213	f)
175	7.616	11.134	g)
677.844	1.757.505	2.202.336	TOTALES V
			TITULO VI
5	50	452	a)
3.948	6.998	7.024	b)
9	61	134	c)
3.962	7.109	7.610	TOTALES VI
			TITULO VII
1.176.299	1.459.308	1.900.674	a)
4.481	11.658	8.222	b)
1.180.780	1.470.966	1.908.896	TOTALES VII
			TITULO VIII
36.272	92.597	31.379	a)
2.515	15.282	1.688	b)
38.787	107.879	33.067	TOTALES VIII
			TITULO IX
4.471	17.342	118.653	a)
86	---	45	b)
1.025	9.755	9.347	c)
5.582	27.097	128.045	TOTALES IX

GRUPOS DE ARTICULOS	Valores de tarifa, m$n en:	
	1938	1939
TITULO X. METALES, EXCLUIDO EL HIERRO, Y SUS ARTEFACTOS		
a) Cobre, bronce o metal amarillo	1.025.418	1.219.317
b) Diversos metales	---	7
c) Artefactos de diversos metales	350	527
d) Aparatos e instrumentos metálicos	66	197
TOTALES X	1.025.834	1.220.048
TITULO XI. PIEDRAS, TIERRAS, VIDRIOS Y CERAMICA		
a) Piedras, tierras y otros minetales no metálicos	68.794	207.747
b) Artefactos	482	713
TOTALES XI	69.276	208.460
TITULO XII. COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES		
a) Combustibles	72.229	111.770
b) Lubricantes	27	1.615
TOTALES XII	72.256	113.385
TITULO XIII. CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	735	369
TITULO XIV. VARIOS ARTICULOS		
a) Animales vivos	42.498	5.659
b) Cueros, pieles y sus artefactos	733	3.367
c) Instrumentos musicales	68	13
d) Materiales para electricidad	935	858
e) Diversos artículos	329.971	148.547
TOTALES XIV	374.205	158.444
TOTALES GENERALES	6.692.033	6.491.536

Valores de tarifa, m$n en:			GRUPOS DE ARTICULOS
1940	1941	1942	
			TITULO X
3.715.709	9.339.955	16.469.042	a)
12.725	55.726	96.220	b)
11.537	1.746	1.639	c)
499	2.366	104	d)
3.740.470	9.399.793	16.567.005	TOTALES X
			TITULO XI
2.052.633	2.173.088	1.272.772	a)
819	19.980	19.100	b)
2.053.452	2.193.068	1.291.872	TOTALES XI
			TITULO XII
603.766	1.286.902	1.613.607	a)
1.045	709	1.657	b)
604.811	1.287.611	1.615.264	TOTALES XII
429	373	282	TITULO XIII
			TITULO XIV
158.658	127.487	874.341	a)
1.630	2.685	1.758	b)
144	656	552	c)
1.861	5.017	16.212	d)
229.621	501.953	264.743	e)
391.914	637.798	1.157.606	TOTALES XIV
11.474.783	20.530.674	27.619.266	TOTALES GENERALES

IMPORTACIONES ARGENTINAS DE CHILE DISTINGUIENDO GRUPOS DE ARTICULOS.

PERIODO 1942-1945

GRUPOS DE ARTICULOS	Valores efectivos m[illegible]	
	1942	1943
TITULO I. SUBSTANCIAS ALIMENTICIAS		
a) Substancias alimenticias animales.		
1. Pescados	117.726	268.718
2. Diversas substancias alimenticias animales.	23.097	7.502
Totales a)	140.823	276.220
b) Substancias alimenticias vegetales.		
1. Aceites comestibles	---	---
2. Azúcar y sus productos	209	5
3. Café, cacao, te y yerba mate	59	---
4. Cereales	25.989	6.732
5. Especias y condimentos	34.842	21.458
6. Frutas	2.722.723	1.927.465
7. Harinas y sus productos	9.825	183
8. Legumbres, hortalizas y demás substancias alimenticias vegetales	2.002.717	2.111.319
Totales b)	4.796.364	4.067.162
TOTALES I	4.937.187	4.343.382
TITULO II. TABACO Y SUS MANUFACTURAS	9	72
TITULO III. BEBIDAS		
a) Vinos	119.125	219.513
b) Aguardiantes y licores	229	83
c) Aperitivos y quinados	---	---
d) Diversas bebidas	2.303	882
TOTALES III	121.657	220.478
TITULO IV. TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS.		
a) Seda	2.784	3.456
b) Lana	29.755	49.393
c) Algodón	10.671	401
d) Hilo	218.586	430.034
e) Yute, pita, cáñamo y otras fibras	3.169.598	3.137.372
TOTALES IV	3.431.394	3.620.656

(continuación)

Valores efectivos m$n en:			GRUPOS DE ARTICULOS
1944	1945		
			TITULO I.
			a)
321.274	289.299		1.
7.858	45.932		2.
329.132	335.231		Totales a)
			b)
1.931	180		1.
54	248		2.
---	---		3.
41.433	38.268		4.
18.487	88.772		5.
2.719.457	2.609.239	2,4	6.
477	481		7.
1.812.480	2.503.646	1,1	8.
4.594.319	5.240.834		Totales b)
4.923.451	5.576.065	3,8	TOTALES I.
32	80		TITULO II.
			TITULO III.
277.411	223.803		a)
5.276	6.831		b)
---	---		c)
459	6		d)
283.146	230.640		TOTALES III
			TITULO IV.
45.895	478		a)
11.722	2.423		b)
159	52		c)
301.461	383.948		d)
4.461.551	4.305.482	2,8	e)
4.820.788	4.692.383	3,1	TOTALES IV.

GRUPOS DE ARTICULOS	Valores efectivos m$n en:	
	1942	1943
TITULO V. SUBSTANCIAS Y PRODUCTOS QUIMICOS Y FARMACEUTICOS, ACEITES Y PINTURAS.		
a) Aceites animales y vegetales	114	909
b) Esencias, perfumes y artículos para higiene y tocador.	14.016	51
c) Colores, pinturas, barnices y tintas	302.608	43.516
d) Substancias y productos químicos y farmacéuticos para uso industrial o medicinal	2.895.900	4.444.442
e) Medicamentos preparados en forma de específicos	30	9.563
f) Hojas, flores, semillas, raíces, etc., medicinales o tintóreas	39.879	40.572
g) Varios artículos.	41.065	14.824
TOTALES V	3.293.612	4.553.877
TITULO VI. PAPEL, CARTON Y SUS ARTEFACTOS.		
a) Papeles y cartones	2.148	60
b) Impresos	12.306	11.460
c) Artefactos de papel y cartón	126	64
TOTALES VI	14.580	11.584
TITULO VII. MADERAS Y SUS ARTEFACTOS		
a) Maderas en formas diversas	3.213.407	4.311.026
b) Artefactos de madera	8.318	5.725
TOTALES VII	3.221.725	4.316.751
TITULO VIII. HIERRO Y SUS ARTEFACTOS		
a) Hierro y acero en diversas formas	145	[illegible]
b) Artefactos de hierro y acero		[illegible] 7.219
TOTALES VIII	[illegible]	1.263.341
TITULO IX. MAQUINARIA		
a) Máquinas y motores en general	[illegible]80	3.213
b) Máquinas e instrumentos agrícolas	45	2
c) Vehículos (excluídos los de madera)	[illegible]8.853	46.259
TOTALES IX	[illegible]93.678	49.474

(continuación)

Valores efectivos m$n en:			GRUPOS DE ARTICULOS
1944	1945		
			TITULO V.
82	340		a)
445	25.098		b)
2.302	61.222		c)
8.227.279	4.630.535		d)
50	208		e)
111.342	155.039		f)
211.682	346.387		g)
8.553.182	5.218.829	3,6	TOTALES V.
			TITULO VI.
84	21		a)
6.182	1.950		b)
25	233		c)
6.291	2.204		TOTALES VI.
			TITULO VII.
7.576.347	6.344.860		a)
21.407	6.788		b)
7.597.754	6.351.648	10,3	TOTALES VII.
			TITULO VIII.
10.990.978	5.924.577		a)
7.157.570	1.622.889		b)
18.148.548	7.547.466	1,8	TOTALES VIII.
			TITULO IX.
12.925	238.631		a)
---	---		b)
16.780	2.506		c)
29.705	241.137		TOTALES IX.

GRUPOS DE ARTICULOS	Valores efectivos m$n en:	
	1942	1943
TITULO X. METALES, EXCLUIDO EL HIERRO, Y SUS ARTEFACTOS.		
a) Cobre, bronce o metal amarillo	14.836.452	7.725.167
b) Diversos metales	485.551	281.079
c) Artefactos de diversos metales	1.672	3.965
d) Aparatos e instrumentos metálicos	104	477
TOTALES X	15.323.779	8.010.688
TITULO XI. PIEDRAS, TIERRAS, VIDRIOS Y CERAMICA		
a) Piedras, tierras y otros minerales no metálicos	1.665.815	2.524.382
b) Artefactos	36.383	619.724
TOTALES XI	1.702.198	3.144.106
TITULO XII. COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES		
a) Combustibles	4.171.886	4.710.720
b) Lubricantes	1.542	1.854
TOTALES XII	4.173.428	4.712.574
TITULO XIII. CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS.	282	3.910
TITULO XIV. VARIOS ARTICULOS		
a) Animales vivos	391.784	160.776
b) Cueros, pieles y sus artefactos	2.515	26.579
c) Instrumentos musicales	3.188	11.242
d) Materiales para electricidad	52.930	108.713
e) Diversos artículos	389.416	171.614
TOTALES XIV	839.833	478.924
TOTALES GENERALES	37.600.417	34.729.817

(continuación)

Valores efectivos m$n en:			GRUPOS DE ARTICULOS
1944	1945		
			TITULO X.
1.657.028	15.048.528		a)
207.336	244.679		b)
5.180	475.919		c)
162	1.126		d)
1.869.706	15.770.252	5,0	TOTALES X.
			TITULO XI.
1.626.483	2.790.582		a)
95.945	14.729		b)
1.722.428	2.805.311	0,4	TOTALES XI.
			TITULO XII
3.142.868	3.831.741		a)
1.974	---		b)
3.144.842	3.831.741	3,0	TOTALES XII
4.407	3.517		TITULO XIII
			TITULO XIV
125.240	47.600		a)
9.636	3.432		b)
28.134	5.044		c)
64.206	184.332		d)
216.834	309.679		e)
444.050	550.087		TOTALES XIV
51.548.330	52.821.360	33,0	TOTALES GENERALES

Examinando los datos del año 1945 se aprecia que del total de las importaciones que alcanzaron a 52.821.360 pesos moneda nacional, corresponden al Título X "Metales, excluído el hierro, y sus artefactos" 15.770.252 m$n, o sea que este rubro contribuye con el 29,9 % del total. Siguen a continuación, "VIII. Hierro y sus artefactos", con 7.547.466 m$n (14,3 % sobre el total); "VII. Maderas y sus artefactos", con 6.351.648 m$n (12,0 % sobre el total); "I. Substancias alimenticias" con 5.576.065 m$n (10,6 %); "V. Substancias y productos químicos y farmacéuticos, aceites y pinturas" 5.218.829 m$n (9,9 %); "IV. Textiles y sus manufacturas" 4.692.383 m$n y 8,9 %; "XII. Combustibles y lubricantes" 3.831.741 y 7,3 %; "XI. Piedras, tierras, vidrios y cerámica" 2.805.311 y 5,3 %. Vienen luego de menor importancia, en orden decreciente: maquinaria; bebidas; caucho y sus manufacturas; papel, cartón y sus artefactos y finalmente tabaco y sus manufacturas. El Título XIV. "Varios artículos" alcanza la cifra de 550.087 m$n (1,-%).

La distribución, desequilibrada en 1941 y 1942, y equilibrada en parte en 1943, ha tendido en los años posteriores a perder este último carácter; se ha visto influenciada por la importancia de las variaciones de los Títulos "X. Metales, excluído el hierro y sus artefactos", "VIII. Hierro y sus artefactos", "V. Substancias y productos químicos y farmacéuticos, aceites y pinturas" y "VII. Maderas y sus artefactos". En efecto, los porcentajes correspondientes a la participación de estos Títulos sobre el total

han sido en los años 1941 al 45: Título X, 45,7; 60; 23,2; 3,6 y 29,9 %; Título VIII, 0,5; 0,1; 3,6; 35,3 y 14,3 %; Título V, 8,6; 8,-; 13,1; 16,6 y 9,9 %; Título VII, 7,2; 6,9; 12,4; 14,7 y 12,- %.

Las cifras del Título X están formadas en su casi totalidad por las compras argentinas de cobre electrolítico en lingotes y planchas que alcanzan en 1945 a 11.632.018 m$n o sea el 22,0 % de las importaciones totales de ese año; incluyendo también en orden decreciente, cable de cobre puro, para electricidad, desnudo de cualquier espesor; alambre desnudo en general, de cobre o bronce; cobre, bronce o metal amarillo, en lingotes y planchas, etc.

En la importación por artículos siguen en importancia al cobre electrolítico, ya mencionado, el carbón de piedra (Tít.XII) con 3.770.007 m$n (7,1 % del total); cáñamo en rama (Tít. IV) con 3.400.936 m$n (6,4 %); salitre natural (Tít. V) con 2.262,717 m$n (4,3 %); alambre de hierro o acero sin galvanizar hasta el número 14 (Título VIII) con 2.213.878 m$n (4,2 %); azufre en trozos, obtenido por el sistema Frasch o similares (Tít. XI) con 2.156.025 m$n (4,1 %); nueces con cáscara (Tít.I) con 1.752.236 m$n (3,3 %); cable de cobre puro, para electricidad, desnudo de cualquier espesor (Tít. X) con 1.647.565 m$n (3,1 %); arvejas en grano (Tít.I) con 1.565.676 m$n (3,- %), hierro trabajado en formas diversas, no mencionado especialmente (Tít.VIII) con 1.383.941 m$n (2,6 %); maderas terciadas de abedul, aliso, pino spruce, guatambú y laurel, hasta 6 mm. de espesor (Tít.VII) con 1.276.641 m$n (2,4 %); flejes de hierro y chapas rayadas (Tít.VIII) con 1.267.823 m$n

(2,4 %); maderas de laurel, patagua, lingue, ciprés y coigüe en tablas, tablones, tirantes, alfajías, etc., sin cepillar (Tít. VII) con 1.020.924 m$n (1,9 %).

En orden de importancia decreciente citaremos además: cobre, sulfato impuro; pino blanco sudamericano en tablas, tablones, tirantes, alfajías, etc. sin cepillar; alambre desnudo en general, de cobre o bronce; arvejas peladas; maderas de araucaria y maniú en tablas, tablones, tirantes, etc. sin cepillar; cobre, bronce o metal amarillo en lingotes y planchas; hilo de lino o cáñamo, crudo o de color para coser, bordar y tejer, en bobinas, ovillos, madejas o carreteles; alambre de hierro o acero, sin galvanizar, del nº 15 arriba; caños de hierro dulce o batido; piedras esmeril; tapas de hojalata para botellas y otros envases; lino hilado; hilados de cáñamo para el telar; etc.

2. Evolución en el período bélico.

Los cuadros que a continuación se insertan, permiten apreciar de inmediato, en sus lineamientos generales, la evolución y variaciones en la composición de las compras realizadas por nuestro país en Chile, en los años que comprenden la reciente guerra mundial.

Los índices que reflejan las variaciones de los valores efectivos de la importación nos señalan un aumento del 646,6 % en el término de siete años; correlativamente ha aumentado, en forma contínua hasta 1944, del 0,49 % al 5,12 %

IMPORTACION
Valores efectivos

Años	N.I.	% s/total imp. argen.	No de orden
1938	100,0	0,49	25º
1939	96,7	0,51	22º
1940	183,5	0,87	16º
1941	351,0	1,94	9º
1942	531,4	2,95	6º
1943	490,9	3,69	6º
1944	728,6	5,12	6º
1945	746,6	4,58	7º

su participación en el total de nuestras compras en el exterior, habiendo descendido al 4,58 % en 1945, lo que le ha permitido desplazarse desde el 25º lugar que ocupaba en 1938, al 6º en los años 1942/44 y al 7º en 1945. Chile es aventajado en el último año citado, por dos países americanos, Brasil y Estados Unidos de Norte América, por tres europeos, Gran Bretaña e Irlanda, Suecia y Suiza, y por uno asiático, India, como puede observarse a continuación.

IMPORTACION ARGENTINA
1945

Nº de orden	Procedencia	Valores efectivos en millones de m$n	%
1º	Brasil	333,6	28,9
2º	Estados Unidos	158,9	13,8
3º	Gran Bretaña e Irlanda	116,2	10,1
4º	Suecia	102,9	8,9
5º	Suiza	76,1	6,6
6º	India	57,6	5,0
7º	CHILE	52,8	4,6
8º	España	37,4	3,2
9º	Unión Sudafricana	33,1	2,9
10º	Canadá	29,6	2,6
-	Otros países	155,8	13,4
-	TOTAL	1.154,0	100,0

Pero el aumento no se ha operado con la misma intensidad para todos los artículos, presentándose casos de disminuciones parciales y habiéndose presentado, por las circunstancias especiales del desarrollo del comercio en los años de guerra, interesantes variaciones y modificaciones en el monto y la participación de los distintos rubros y artículos importados desde el país trasandino. (1)

---

(1) Como se ha indicado precedentemente, la estadística oficial argentina registró hasta 1942 las importaciones en "valores de tarifa" y desde 1943 en "valores efectivos"; consignando para los datos de 1942 ambos valores.

El cambio señalado, cuya incidencia en los distintos rubros puede apreciarse observando ambos datos para 1942, afecta con distinta intensidad a cada uno de ellos y repercute en las relaciones porcentuales calculadas para el cuadro de páginas siguientes. A título ilustrativo puede señalarse que, mientras merced a ese cambio de valores estadísticos disminuyen los valores correspondientes a los Títulos X y XIV y no se modifica el del XIII, aumentan los de todos los restantes y el valor total.

Para evitar la brusca transición que reflejarían en algunos casos los porcentajes correspondientes, se han tomado para su cálculo en el año 1942 los promedios de los valores de tarifa y efectivos.

IMPORTACIONES ARGENTINAS DE CHILE POR RUBROS

PERIODO 1938-1945

RUBROS	Indices - Base 1938:100 (1)		
	1938	1939	1940
I. SUBSTANCIAS ALIMENTICIAS.	100,-	90,1	81,-
II. TABACO Y SUS MANUFACTURAS.	100,-	1.685,7	13.085,7
III. BEBIDAS	100,-	77,2	83,-
IV. TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS.	100,-	223,-	150,6
V. SUBSTANCIAS Y PRODUCTOS QUIMICOS Y FARMACEUTICOS, ACEITES Y PINTURAS	100,-	160,8	135,8
VI. PAPEL, CARTON Y SUS ARTEFACTOS.	100,-	82,3	45,9
VII. MADERAS Y SUS ARTEFACTOS.	100,-	54,6	87,4
VIII. HIERRO Y SUS ARTEFACTOS	100,-	911,1	588,2
IX. MAQUINARIA	100,-	69,-	123,9
X. METALES, EXCLUIDO EL HIERRO, Y SUS ARTEFACTOS	100,-	118,9	364,6
XI. PIEDRAS, TIERRAS, VIDRIOS Y CERAMICA	100,-	300,9	2.964,2
XII. COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	100,-	156,9	837,-
XIII. CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	100,-	50,2	58,4
XIV. VARIOS ARTICULOS	100,-	42,3	104,7
TOTALES	100,-	97,-	171,5

---

(1) Calculados años 1938/42 s/valores de tarifa y 1943/45 s/valores efectivos.

(continuación)

Indices - Base 1938 : 100					RUBROS
1941	1942	1943	1944	1945	
105,4	68,2	60,-	68,-	77,-	I.
1.171,4	85,7	685,6	304,7	761,8	II.
112,2	211,1	382,5	491,2	400,2	III.
211,7	314,1	331,4	441,3	429,4	IV.
352,1	441,3	610,3	1.146,1	699,5	V.
82,4	88,2	70,1	38,-	13,3	VI.
108,8	141,2	189,2	332,9	278,4	VII.
1.636,-	501,5	4.308,4	61.891,6	25.739,-	VIII.
601,4	2.841,7	358,1	213,1	1.742,-	IX.
916,3	1.615,-	844,6	197,0	1.661,8	X.
3.165,7	1.864,8	3.444,3	1.887,2	3.073,2	XI.
1.782,-	2.235,5	2.523,9	1.685,6	2.052,2	XII.
50,7	38,4	532,4	600,1	478,9	XIII.
170,4	309,4	176,4	163,7	202,7	XIV.
306,8	412,7	381,3	565,8	579,8	TOTALES

IMPORTACIONES ARGENTINAS DE CHILE POR RUBROS

PERIODO 1938-1945

RUBROS	Porcentajes (1)		
	1938	1939	1940
I. SUBSTANCIAS ALIMENTICIAS	45,9	42,8	21,7
II. TABACO Y SUS MANUFACTURAS	0,0	0,0	0,0
III. BEBIDAS	0,5	0,4	0,2
IV. TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS	2,6	5,9	2,3
V. SUBSTANCIAS Y PRODUCTOS QUIMICOS Y FARMACEUTICOS, ACEITES Y PINTURAS.	7,5	12,4	5,9
VI. PAPEL, CARTON Y SUS ARTEFACTOS	0,1	0,1	0,0
VII. MADERAS Y SUS ARTEFACTOS	20,2	11,4	10,3
VIII. HIERRO Y SUS ARTEFACTOS	0,1	0,9	0,3
IX. MAQUINARIA	0,1	0,0	0,0
X. METALES, EXCLUIDO EL HIERRO, Y SUS ARTEFACTOS	15,3	18,8	32,7
XI. PIEDRAS, TIERRAS, VIDRIOS Y CERAMICA	1,-	3,2	17,9
XII. COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	1,1	1,7	5,3
XIII. CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	0,0	0,0	0,0
XIV. VARIOS ARTICULOS	5,6	2,4	3,4
TOTALES	100,-	100,-	100,-

---

(1) Calculados sobre valores de tarifa para 1938/41, s/valores efectivos para 1943/45 y s/valores promedios para el año 1942.

(continuación)

Porcentajes					RUBROS
1941	1942	1943	1944	1945	
15,8	10,4	12,5	9,6	10,6	I.
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	II.
0,2	0,3	0,6	0,5	0,4	III.
1,8	5,5	10,4	9,4	8,9	IV.
8,6	8,4	13,1	16,6	9,9	V.
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	VI.
7,2	7,7	12,4	14,7	12,0	VII.
0,5	0,3	3,6	35,3	14,3	VIII.
0,1	0,7	0,1	0,0	0,4	IX.
45,7	50,4	23,2	3,6	29,9	X.
10,7	4,6	9,1	3,3	5,3	XI.
6,3	8,5	13,6	6,1	7,3	XII.
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	XIII.
3,1	3,2	1,4	0,9	1,0	XIV.
100,-	100,-	100,-	100,-	100,-	TOTALES

Las importaciones del Título X. "Metales, excluído el hierro, y sus artefactos", se han incrementado notablemente, en forma contínua, hasta 1942, (Indice: 1.615,-) experimentando importantes bajas en los años siguientes (Ind.: 844,6 y 197,0) y una rápida recuperación en 1945, (Ind.: 1.661,8), que le permitió superar todas las cifras precedentes. Las cifras del cuadro de relaciones porcentuales, del 15,3 % en 1938, llegaron al 50,4 % en 1942, descendiendo al 23,2 % y 3,6 % en 1943 y 1944, respectivamente y tomando nuevamente importancia en 1945, alcanzando al 29,9 %. Dada la importancia de la participación de las importaciones del cobre electrolítico en lingotes y planchas, en el total del rubro, puede decirse que los índices y relaciones porcentuales de este Título reflejan la evolución de las importaciones del producto citado. Acusan también cifras importantes en el período estudiado el cable de cobre puro para electricidad, desnudo; alambre desnudo em general, de cobre o bronce; cobre, bronce o metal amarillo en lingotes y planchas; estaño en barras o lingotes, zinc en lingotes o barras; azogue; etc.

Los índices correspondientes al Título XVIII. "Hierro y sus artefactos", revelan año a año bruscas oscilaciones, reflejando hasta el año 1943 la evolución de las importaciones de lingotes de hierro para fundición, que tuvieron una participación casi excluyente, disminuída luego, sobre todo en 1945. Desde 1943 y más aún en los dos últimos años adquirieron volumen las adquisiciones de hierro trabajado en formas diversas, no mencionado especialmente (6.556.383 m$n en 1944); flejes de hierro y chapas rayadas;

alambre de hierro o acero, sin galvanizar, hasta el Nº 14; hierro en chapas, sin trabajar; hierro en barras, redondo o cuadrado y en planchuelas, sin trabajar; alambre de hierro o acero, sin galvanizar, del Nº 15 arriba; hierro silicio para fundición; hierro en lingotes para laminación, no tarifados. El índice aumentó de 501,5 en 1942 a 4.308,4 y 61.891,6 en 1943 y 1944, bajando a 25.739 en 1945, cifras que señalan los mayores aumentos, absolutos y relativos, de las compras argentinas, entre los Títulos de la estadística, debido a la influencia de la reciente importancia de las adquisiciones de los artículos citados precedentemente. Los porcentajes correspondientes reflejan las oscilaciones mencionadas, partiendo del 0,1 % en 1938, y aumentando del 0,3 % en 1942 al 3,6 %, 35,3 % y 14,3 %, en los años siguientes.

Las "Maderas y sus artefactos" (Tít.VII), disminuyeron bruscamente sus importaciones en 1939, yendo luego en continuada recuperación para alcanzar en 1943 y 1944 las cifras índices de 189,2 y 332,9 y descender a 278,4 en 1945; la relación porcentual, de 20,2 % en 1938 (segundo lugar con respecto al total de las importaciones), llega en continuado descenso al 7,7 % en 1942 y alcanza el 12,4 %, 14,7 % y 12,0 %, en los años siguientes. Contribuyen a la formación del rubro, principalmente, las maderas terciadas, que adquieren volumen a partir de 1940 constituyendo en el último año el renglón más importante; maderas de laurel, patagua, lingue, ciprés y coigüe; de raulí, ambas en tablas, tablones, tirantes, alfajías, etc., sin cepillar; tomando importancia a partir de 1941 y 1942 las maderas en

las formas citadas de alerce, de araucaria y maniú , de pellín, y de pino blanco sudamericano; además las vigas y rollizos de pellín, de cierta importancia en 1943.

Las "Substancias alimenticias" (Tít.I), disminuyeron sus importaciones llegando con algunas alternativas a la cifra índice 77,0 en 1945; la relación porcentual que en 1938 alcanzaba al 45,9 %, colocándolo en primer término, ha descendido al 10,4 en 1942 y con pequeñas variaciones al 10,6 en 1945, ocupando en este último año, por tal motivo, el cuarto lugar. La evolución indicada obedece principalmente a la reducción de nuestras compras de avena en grano, descarozados, nueces, aceitunas, arvejas en grano, garbanzos y porotos, también de lentejas en grano (en 1943/45) y al simultáneo aumento de nuestras adquisiciones totales en Chile.

Las "Substancias y productos químicos y farmacéuticos, aceites y pinturas" (Tít.V), alcanzaron en el año 1943 un índice de 610,3, que ascendió a 1.146,1 en el siguiente año y a 699,5 en 1945; su participación llega, luego de diversas alternativas, del 7,5 % en 1938 al 16,6 % en 1944 y al 9,9 % en 1945. Debemos señalar la importancia de las internaciones de un producto, el salitre natural, que alcanzó en 1944 al 67,1 % del total del rubro, disminuyendo en 1945 al 43,4 %; siendo de importancia asimismo, en los últimos años, las compras argentinas de yodo crudo de primera sublimación, sulfuros y sulfatos impuros de sodio, sulfato impuro de cobre y carburo de calcio.

El Título IV. "Textiles y sus manufacturas", ha experimentado interesantes aumentos, presentando una baja en 1940 y llegando a la cifra índice de 441,3 en 1944 y 429,4

en 1945; la relación porcentual sufre algunas alternativas, pero la importancia adquirida a partir de 1943 (10,4 %, 9,4 % y 8,9 %) está visiblemente influenciada por el cambio de "valores de tarifa" a "valores efectivos" en la estadística de los últimos años, poniendo de relieve que las cifras de los años precedentes no reflejan evidentemente la exacta importancia del rubro. La casi totalidad del mismo la componen nuestras compras de cáñamo en rama; deben mencionarse asimismo, en los últimos años, las adquisiciones de lino hilado, hilo de lino o cáñamo para coser, bordar y tejer, e hilados de cáñamo para el telar.

Los "Combustibles y lubricantes" (Tít.XII), que no tenían mayor importancia en el intercambio, alcanzaron cifras de significación en los últimos años, llegando por aumento contínuo a un valor índice de 2.523,9 en 1943, y a 1.685,6 y 2.052,2, en 1944 y 1945, con una participación del 13,6 %, 6,1 % y 7,3 % en los años citados en el total importado de Chile; prácticamente la totalidad del rubro corresponde a las importaciones de carbón de piedra.

Las importaciones de "Piedras, tierras, vidrios y cerámica" (Tít. XI), experimentaron extraordinario aumento - con una baja en 1942 - llegando en1943 a la cifra índice de 3.444,3, declinando en 1944 (1.887,2) y alcanzando en 1945 la cifra 3.073,2; su participación aumentó del 1% en 1938 al 17,9 % en 1940, bajando al 3,3 % en 1944 y al 5,3 % en 1945; totalizan la mayor parte del rubro las compras de azufre en trozos, obtenido por el sistema Frasch o similares, habiendo asimismo aumentado en algunos de los últimos años las de tierra refractaria y artículos de loza y tierra

cocida.

Aumentan asimismo, con algunas oscilaciones, las compras del Título XIV. "Varios artículos", principalmente ovinos en pie y pelo de nutria, liebre, castor, conejo, etc. El índice, que baja a 42,3 en 1939, en sucesivo aumento llega a 309,4 en 1942, baja nuevamente a 163,7 en 1944 y 202,7 en 1945. Los porcentajes, con varias alternativas, descienden del 5,6 % en 1938 al 1,0 % en 1945.

Aumentan las importaciones de bebidas (Tít.III), en los últimos años, especialmente vinos espumosos, dulces de postre y comunes. Las mismas son de poca importancia con respecto al total de las internaciones.

De poca importancia son las importaciones de: "Maquinaria" (Tít.IX) y "Tabaco y sus manufacturas" (Tít.II), muy irregulares, con fuertes oscilaciones; de "Papel, cartón y sus artefactos" (Tít.VI), que han disminuído; igualmente las de "Caucho y sus manufacturas" (Tít.XIII), hasta 1942, habiendo aumentado en los tres últimos años.

3. Estudio de los principales artículos.

a) Cobre.

La decadencia de la industria del salitre obligó a Chile a impulsar otras actividades mineras, entre ellas la del cobre, que ha tomado gran impulso llegando a constituir hoy el principal valor de su exportación. Esta y su producción han aumentado en gran escala en los últimos años, estimuladas por la demanda creciente de los Estados Unidos de Norte América, país que vió aumentadas las necesidades de su abastecimiento por los requerimientos de su industria bélica.

Nuestro país importa cobre con destino a su industria de fabricación de conductores eléctricos para luz y fuerza, chapas, cintas, barras, perfiles, caños, alambres, etc., de cobre y bronce, y latón militar para municiones de infantería. Los productos mencionados están destinados a satisfacer necesidades de importantes reparticiones nacionales, servicios de utilidad pública como los de provisión de energía eléctrica y transportes, del ramo de la construcción y de materias primas para numerosas industrias, en la elaboración de variados productos.

El cobre electrolítico, materia prima indispensable para la obtención por nuestros establecimientos industriales de los productos citados, lo importabamos en el período prebélico de Estados Unidos de Norte América, Reino Unido, Chile, Bélica y Alemania, principalmente; pero, comenzada la guerra, se perdieron las posibilidades de abas-

tecimiento en los mercados inglés, alemán y belga y luego, al desarrollarse extraordinariamente en Estados Unidos las industrias bélicas y participar posteriormente este país en la contienda, se cerró ese mercado, quedando Chile como única fuente de nuestro abastecimiento. En tal situación, se incrementaron nuestras compras en el país trasandino, a pesar de las muchas dificultades existentes derivadas de la circunstancia que la gran mayoría de los intereses de la minería del cobre chileno se encuentran en manos de empresas norteamericanas, que no atendían nuestros pedidos em su empeño de satisfacer los requerimientos del país del norte; la situación se agravó al suscribir posteriormente los gobiernos de Chile y Estados Unidos de Norte América el convenio de 1943, a que nos referiremos a continuación.

Como hemos señalado, nuestro país vió seriamente afectado su abastecimiento y debió recurrir cada vez en mayor escala a las compras del producto chileno.

IMPORTACION DE COBRE CHILENO
(en kilogramos)

Años	Cobre electrolítico en lingotes y planchas.	Cobre, bronce o metal amarillo en lingotes y planchas.	Cable de cobre puro para electricidad, desnudo, de cualquier espesor. (1)	Alambre desnudo en general, de cobre o bronce.
1938	541.681	163.265	---	---
1939	711.249	126.003	---	---
1940	1.894.174	658.977	---	1.125
1941	6.281.201	7.995	33.948	81.285
1942	10.305.839	370.242	215.175	359.176
1943	4.768.707	62.139	83.600	355.080
1944	672.420	---	95.182	114.435
1945	7.005.338	382.044	734.933	361.320
1er.Sem. 1946	1.638.986	33.487	74.576	13.698

(1) En el período 1938/45 y 1er.semestre 1946, se importaron de Chile 30 kgrs.de "Alambre de cobre para electricidad, esmaltado, de todo grosor", durante el año 1943.

Estas compras se vieron dificultadas por los compromisos contraídos por el país trasandino con Estados Unidos de Norte América; el 13 de agosto de 1943 se suscribió un convenio entre ambos gobiernos por el que se colocaba en aquel país la totalidad de la producción chilena, reservándose Chile una cuota para su consumo y para satisfacer los requerimientos de otros países americanos. La exportación del país vecino se permitía sólo cuando el producto tenía un principio de elaboración, no en lingotes, y debía contar con la aprobación previa de las autoridades estadounidenses; se limitaba también el uso y suministro de toda forma de productos de cobre y sulfato de cobre en las repúblicas americanas. Este convenio fué derogado el 3 de mayo de 1944, lo que permitió la intensificación de las ventas a los países americanos.

En la Argentina se trató asimismo de estimular la producción local; puede afirmarse que nuestro país no es productor de cobre, dadas las cifras sin mayor importancia que registra la producción de minerales de cobre, aumentada en los últimos años al explotarse con mayor intensidad las minas existentes. Se produce además cobre metálico (de cementación), mata de cobre y sulfato de cobre. Si bien estudios realizados permiten apreciar que puede organizarse la explotación minera y metalúrgica del cobre en el país, para llegar a esa etapa debe transcurrir un lapso más o menos grande requerido por la realización de los trabajos preparatorios, organización de la explotación minera e instalación de fundiciones o usinas para su tratamiento electrometalúrgico.

La Dirección General de Fabricaciones Militares realiza, desde hace unos años, trabajos en las minas de Capillitas (Catamarca), tendientes a posibilitar la explotación de estos yacimientos y su industrialización; se habilitaron minas inundadas, construyeron plantas metalúrgicas, camino de acceso, etc., pero hasta el presente se han obtenido pocos resultados favorables; la producción es pequeña y previsiblemente el costo del cobre resultará muy elevado. Existe sin embargo empeño e intención de seguir estos trabajos tendiendo a hallar una solución, fundamentalmente por razones de defensa nacional, para llegar a obtener una producción aunque sea en una medida pequeña, pero efectiva. Sin embargo, los trabajos realizados pueden computarse como adelantos conseguidos para una posible solución de emergencia. (1)

En lo que respecta a nuestras adquisiciones de este producto en el mercado chileno, debemos hacer referencia a los proyectos de la Corporación de Fomento de la Producción. Esta entidad, se halla interesada en la fundición y refinación del cobre, habiendo decidido instalar una fundición en Paipote (Provincia de Atacama) la que unida a otras menores y a una refinería de cobre también proyectada, permitirían a Chile, según afirman, abastecer sus propias necesidades y suministrarnos el cobre requerido por las necesidades de nuestro consumo, el que estiman en 9.000 toneladas anuales. Esa posibilidad se considera sumamente interesante para ambos países.

---

(1) General de Brigada Manuel N. Savio, Discurso pronunciado en el 4º aniversario de la creación de la Dirección General de Fabricaciones Militares (9/X/45), B. Aires.

La reciente realización del convenio sobre cooperación económica y financiera (13/XII/46), en el que se prevé la inversión de capitales argentinos en Chile, con el objeto de colaborar con la Corporación de Fomento de la Producción, en la creación de nuevas actividades económicas o intensificación de las existentes y aumentar las exportaciones a nuestro país de productos chilenos, entre ellos el cobre, permitirá encarar la ejecución de los proyectos citados y abre nuevas perspectivas a este rubro del intercambio.

b) Hierro.

La producción de minerales de hierro chilenos tomó gran incremento en los años 1936 a 1941; posteriormente, debido especialmente a la falta de buques de transporte, tuvo que reducirse, quedando casi totalmente paralizada en los años 1943 y 1944, experimentando una reacción favorable en 1945, pero estando todavía muy lejos de aproximarse a los niveles alcanzados en los años antes citados. La fundición en cambio, ha alcanzado sólo escaso desarrollo. Los minerales de hierro exportados se colocan en su totalidad en los Estados Unidos de Norte América.

Nuestro país es normalmente fuerte importador de hierro, en toda forma. En el período 1921/40 las importaciones de hierro y sus manufacturas alcanzaron un volumem promedio de 715.132 toneladas anuales, con cifras máximas de 1.223.193 t. y de 1.008.991 t., en los años 1928 y 1937 respectivamente. (1) Puede estimarse que las necesidades normales del país en hierro importado oscilaban antes de la guerra entre 650.000 y 700.000 t. anuales. El renglón más importante lo constituyen los productos de la laminación (60 % en 1935/39), en especial el hierro en barras, redondo o cuadrado, y en planchuelas, sin trabajar, cuyas importaciones aumentaron y se estabilizaron en los últimos años anteriores al conflicto bélico, por el aumento

---

(1) "Importación de hierro y sus manufacturas en el período 1921/40", estudio de la Dirección General de Fabricaciones Militares publicado en la revista "La Ingeniería", Centro Argentino de Ingenieros, agosto de 1942.

de las construcciones de cemento armado. El hierro importado se empleaba del 60 al 70 %, en su forma de introducción o luego de su elaboración en el país, en la industria de la construcción (construcciones privadas y obras públicas). Comenzada la guerra descendieron verticalmente nuestras importaciones de hierro y sus manufacturas.

La industria de producción de hierro y acero, empleando hierro viejo (chatarra) nacional y otras materias primas (arrabio, etc.) extranjeras, existente en pequeña escala en nuestro país, cobró mayor impulso frente a la indicada reducción de las importaciones a partir de 1939. Igualmente ocurrió con la industria de laminación del hierro, contribuyendo en esa forma a enfrentar la difícil crisis de abastecimiento a que se vió abocado nuestro país.

Las importaciones de hierro chileno, incrementadas en los últimos años, revisten escasa importancia comparadas con nuestras necesidades y con las importaciones normales de anteguerra. Los mayores valores están dados por los rubros que se detallan a continuación:

IMPORTACION DE HIERRO CHILENO
(en kilogramos)

Años	Hierro en lingotes, para fundición.	Hierro en barras redondo o cuadrado y en planchuelas, sin trabajar.	Hierro galvanizado en chapas.
1938	---	290	1.116
1939	840.000	---	349
1940	464.000	31.047	826
1941	1.360.000	690	---
1942	400.000	4.762	9.562
1943	3.055.000	100.535	338
1944	2.702.000	851.800	---
1945	800.000	302.731	---
ler.Sem. 1946	---	1.000	---

De importancia más reciente son nuestras adquisiciones de:

Años	Hierro silicio para fundición.	Hierro en lingotes para laminación, no tarifados.	Hierro en chapas, sin trabajar.
1938	(x)	---	---
1939	(x)	---	---
1940	(x)	---	---
1941	(x)	---	---
1942	---	---	---
1943	---	---	---
1944	260.000	---	740.000
1945	47.000	700.000	80
ler.Sem. 1946	---	---	27.625

Años	Flejes de hierro y chapas rayadas	Alambre de hierro o acero, sin galvanizar, hasta el nº 14.
1938	1.000	---
1939	300	---
1940	---	---
1941	---	10
1942	---	15
1943	---	2.007
1944	3.022.062	4.428.987
1945	1.446.117	2.386.411
ler.Sem. 1946	---	13.228

Se cifran grandes esperanzas en Chile con respecto al futuro de este rubro del intercambio; en una comunicación telegráfica de Santiago de Chile (1), titulada "Complementación económica de la Argentina y Chile", luego de referirse

---

(x) Nuevo concepto introducido en la estadística argentina en 1942.

(1) "El Mundo", Buenos Aires, 12/1/44 - "Complementación económica de la Argentina y Chile".

"El costo de la fundición de hierro de alto horno ///

a la necesidad del fomento de actividades no competitivas, en ambos países, se expresa que la posibilidad de crear una poderosa industria siderúrgica en la zona centrosur de Chile, explotando sus yacimientos de minerales ferruginosos de carbón y empleando energía hidroeléctrica, facilitaría el estrechamiento de los vínculos de carácter económico entre ambos países. La construcción de grandes altos hornos permitiría en muy pocos años producir en escala mayor a la actual, abasteciendo el consumo chileno y dejando fuertes excedentes para su exportación a la Argentina. En estos planes se hallan interesadas algunas compañías privadas y la Corporación para el Fomento de la Producción. Se

---

"sería en la aludida región meridional de Chile, similar "al producto europeo o estadounidense. Los mil trescien- "tos kilómetros que separan la planta de Buenos Aires "permiten abrigar fundadas esperanzas acerca de la po- "sibilidad de mantener ese intercambio dentro de razona- "bles límites económicos. Argentina podría importar lin- "gotes de fundición de primera fusión o transformados "en acero o, incluso, algunos productos primarios ya fa- "bricados (perfiles, chapas, rieles, etc.). La exacta "determinación del tipo de producto que se exportaría "deberá dejarse librada a ulteriores consultas y acuer- "dos, teniendo siempre en cuenta que Argentina posee una "importante industria transformadora de hierro y acero, "sin olvidar los hornos productores de acero y los tre- "nes de laminación.

"Por último convendría retener que los yacimientos "ferríferos del Brasil, situados algunos de ellos a rela- "tivamente escasa distancia de las márgenes del Plata, "podrían constituir una competencia considerable para "ese futuro centro siderúrgico chileno, en lo que respec- "ta a la absorción de sus productos por los mercados ar- "gentinos.

"De todas maneras la gran cuenca minera del cercano "sur permitiría proveer a la Argentina, en el término de "pocos años, de varias decenas de millares de toneladas "de hierro en bruto a cambio de productos alimenticios "y no pocas manufacturas, que se elaboran a más bajo "precio del lado atlántico de la cresta andina."

trabaja en la constitución de una importante empresa mixta (en la que el Estado por intermedio de la Corporación suscribiría el 40 % de las acciones), la que instauraría en Chile la etapa de la gran siderurgia.

Asimismo, en declaraciones formuladas a la United Press, en enero de 1944 (1), el Presidente del Consejo de Comercio Exterior, expresó su creencia de que Chile será dentro de algunos años el principal proveedor de hierro bruto en lingotes, para la Argentina. Agregó que la producción del país vecino se incrementará con la explotación de ricos yacimientos de la provincia de Coquimbo y que la exportación a nuestro país, que ha aumentado y "que todavía debe satisfacer pedidos pendientes", podrá convertirlo en el principal mercado para la colocación de la producción chilena.

En lo que respecta a la producción argentina, nuestro país está realizando esfuerzos por intermedio de la Dirección General de Fabricaciones Militares para su fomento y desarrollo. El hierro y el cobre, además de los que ha encarado por medio de sociedades mixtas, son los minerales cuya explotación en nuestro país ha tomado directamente a su cargo la mencionada Gran Repartición. Se realizaron trabajos en las minas de hierro de Zapla (Jujuy) para su explotación, construcción de altos hornos en Palpalá y construcción e instalación de un alambrecarril de 14 kms. entre ambos puntos, etc. Estos trabajos llegaron a buen resultado, comenzando la producción de hierro argentino, lingote

---

(1) "La Razón", Buenos Aires, 13/I/44.

de fundición de alto horno (arrabio), el 11 de octubre de 1945 (1).

Se estima que el costo del arrabio argentino será muy elevado (2) y que sus precios en Buenos Aires no podrán competir con el de origen extranjero.

Sin embargo, teniendo en cuenta el extraordinario valor potencial que se asigna a nuestra industria siderúrgica, se estima necesario (D.G.F.M.) aguardar el aumento de la producción y la adquisición de una mayor experiencia en la elaboración, para llegar a disminuir los costos y poder obtener conclusiones asentadas sobre la realidad.

El citado organismo estima asimismo, que siendo cara la fundición nacional, debería producirse de ella el mínimo para mantener en actividad nuestras minas y no perder la técnica de su elaboración; el resto para completar nuestras necesidades podría obtenerse con mineral y carbón extranjeros, y así se abarataría para no incidir excesivamente sobre los precios de los artículos elaborados en el país. Se contempla también la posible necesidad de "subsidiar" durante un tiempo a la producción, bien a la totalmente nacional o bien a ambas.

---

(1) En los planes existentes se ha fijado un límite de producción de 20.000 toneladas para el primer año, 60.000 al finalizar el cuarto y 150.000 al finalizar el sexto. (Coronel Carlos J.Martinez, "La industria siderúrgica nacional", Instituto de Estudios y Conferencias Industriales, Buenos Aires, 1943).

(2) Debido al reducido volumen de su producción; a la incidencia del alto costo de la extracción del mineral, en comparación con el de otros yacimientos en que se lo saca a "cielo abierto"; al empleo de combustible caro(carbón de madera),en relación a otros mucho más baratos y a la inexperiencia del personal en los primeros años. Ade-

///

La producción de hierros laminados en el país, iniciada prácticamente durante el transcurso del reciente conflicto bélico, adquirió luego significativa importancia posibilitando el desenvolvimiento de gran cantidad de industrias subsidiarias que, como la de la construcción, se vieron seriamente afectadas por la paralización casi absoluta de las importaciones. La producción nacional de hierros laminados asciende en la actualidad, según informaciones recogidas, a más de 120.000 toneladas anuales, constituídas preferentemente por hierro redondo, capacidad de producción susceptible de ser aumentada, desaparecidas la carestía de los combustibles y energía, los altos precios de las materias primas y materiales y la falta de importación de equipos e instalaciones modernos.

Con respecto a las perspectivas futuras de desarrollo de nuestra producción, debemos hacer especial mención del "Plan Siderúrgico Argentino", elaborado por la Dirección General de Fabricaciones Militares sobre la base de los trabajos ya realizados y planes previstos a que se ha hecho mención, y sometido a consideración del H.Congreso por el Poder Ejecutivo, el que ha merecido la aprobación del Senado de la Nación el 27/XI/46 y la de la Cámara de Diputados, con algunas modificaciones, el 10/V/47. (1)

El mencionado Plan prevé la producción de hierro y acero en el país, utilizando minerales y combustibles ar-

---

más, la utilización del arrabio en Buenos Aires obliga a cargar onerosamente a su precio el importe del flete, planteando la necesidad de establecer tarifas preferenciales. (General de Brigada Manuel N.Savio, Discurso citado - 9/X/45.- Buenos Aires).

(1) Recibió sanción definitiva del Senado el 13/VI/47.

gentinos y extranjeros, en la proporción que resulte económicamente más ventajosa y permita conservar activas las fuentes de materias primas nacionales y mantener la técnica eficiente de su explotación; el suministro a la industria de transformación y terminado de ese hierro y acero, de alta calidad, a precios aproximados en todo lo posible a los de los países productores más importantes y el fomento de la instalación de plantas de transformación y terminado de artículos de acero de alto nivel técnico.

Para la producción de arrabio (lingote para fundición) con materias primas nacionales, continuaría la explotación a cargo de la Dirección General de Fabricaciones Militares.

La producción de arrabio con minerales y combustibles importados, en un gran Alto Horno a instalarse en el país (1), y de elementos de hierro y acero semiterminados, estaría a cargo de la Sociedad Anónima Mixta "Siderurgia Argentina", en formación, integrada por el Estado, representado por el mencionado organismo, y por las empresas siderúrgicas del país que deseen formar parte de la misma. Las instalaciones serán previstas para producir inicialmente 315.000 toneladas anuales y posibilidades para un desarrollo futuro de un millón de toneladas. Además se establece la obligación de emplear como mínimo el 10 % de hierro nacional o su equivalente en arrabio del mismo origen.

---

(1) Se cree que las nuevas plantas para la fabricación de hierro y acero se instalarán en zonas mucho más cercanas a los centros consumidores, que las instalaciones de Zapla y Palpalá. "Planes Siderúrgicos" de Economic Survey, Buenos Aires, del 16/VII/46.

La elaboración posterior de esa producción, convirtiéndola en diversos artículos, perfiles, planchas, caños, hojalata, etc., estaría a cargo de la industria privada, aunque se faculta al P.E. para autorizar a la D.G.F.M. a invertir hasta 40 millones de pesos en la integración de sociedades mixtas de transformación y terminado de productos de acero.

Se faculta además al P.E. a aplicar tarifas aduaneras adicionales a la importación de arrabio y de productos semiterminados o terminados de acero, en la medida que resulte conveniente; se propone asimismo subsidiar a la industria de productos semiterminados, para colocarla en condiciones de competencia.

Es oportuno recordar que la producción nacional de arrabio ha sido declarada de "interés nacional" y su importación sometida al régimen de fijación de cuotas, por permisos previos. Asimismo se declaró de "interés nacional" la industria elaboradora de hierro laminado sin trabajar y se sometió al régimen de cuotas la importación de hierro en barra redondo o cuadrado y en planchuelas, sin trabajar. (1)

---

(1) Por decreto nº 6.670, dictado en acuerdo general de ministros el 8 de marzo de 1946, el P.E. declaró de "interés nacional" la producción de arrabio (lingote para fundición) a efectos de la aplicación del decreto nº14.630/44, sobre fomento y defensa de la industria nacional. Sometió asimismo la importación de arrabio, de los tipos y características producidos por la Dirección General de Fabricaciones Militares, al régimen de fijación de cuotas por permisos previos, por el término de dos años a contar desde esa fecha (8/III/46). También se estableció que el arrabio que necesiten todas las Reparticiones del Estado, inclusive las autárquicas, será adquirido directamente a la D.G.F.M. y que las reparticiones mencionadas que adquieran

Volviendo a nuestras adquisiciones de hierro en Chile, las esperanzas cifradas en el futuro de este rubro del intercambio deberán ser compulsadas a la luz de los nuevos acontecimientos representados por el "Plan Siderúrgico Argentino" y el convenio sobre cooperación económica y financiera firmado en Buenos Aires el 13 de diciembre de 1946.

Ese convenio prevé la inversión en Chile de capitales argentinos para colaborar en la creación de nuevas actividades económicas o intensificar las existentes, entre

---

por licitación pública productos en cuya elaboración intervenga el arrabio, bonificarán a la industria nacional con una rebaja del 15 % a los precios cotizados por productos elaborados a base de lingotes adquiridos a la D.G.F.M., a los fines de establecer el valor comparativo de las propuestas.

Este decreto fué dictado - según expresan sus considerandos - teniendo en cuenta la importancia fundamental del hierro como materia prima, para la defensa nacional y la industria siderúrgica del país, las funciones encomendadas por la ley de creación a la D.G.F.M. y los trabajos ya realizados por la misma con los que antes de finalizar el año 1946 podrían satisfacer en su mayor parte las necesidades internas de arrabio; como asimismo, que no podrán obtenerse inicialmente precios de costo que permitan competir con el producto extranjero, hasta que la mayor experiencia permita perfeccionar los métodos de trabajo y la mano de obra, siendo necesario asegurar el desarrollo de las industrias fundamentales durante el período incipiente de iniciación.

Por decreto nº 5.687 del 3/III/47 se declaró de"interés nacional" la industria elaboradora de hierro laminado sin trabajar, autorizándose a la Secretaría de Industria a establecer cuotas de importación para la entrada al país de hierro en barra redondo o cuadrado y en planchuelas, sin trabajar, sometiéndola al régimen de permisos previos. Las disposiciones citadas regirán por el término de dos años, durante los que se estudiarán las medidas que correspondan de acuerdo al decreto 14.630/44.

El decreto 5.687/47 fué dictado teniendo en cuenta que esa producción se destina a satisfacer las necesidades del mercado interno e interesa a la defensa nacional, que puede llegar a consolidarse definitivamente, la importancia de sus inversiones, volumen de producción y ocupación obrera, y la calidad del producto elaborado.

ellas las del hierro y acero y aumentar las exportaciones a la Argentina de productos chilenos, desde un punto de vista de estrecha coordinación de ambas economías.

Como hemos visto, los planes existentes en nuestro país no descartan la posibilidad de continuar con nuestras importaciones. Además, la necesaria coordinación del desarrollo de nuestra economía con los problemas que plantea el comercio internacional y el presumible aumento de nuestras necesidades (1) en concordancia con el progreso del país, dejarán sin duda márgenes interesantes para la colocación en el mercado argentino del producto extranjero.

La Argentina cuenta con una industria metalúrgica y mecánica muy desarrollada y técnicamente adelantada, cuya producción tiene acogida no sólo en el propio mercado sino también en otros sudamericanos, en competencia con la de países más industrializados, pero presenta hasta ahora falta de producción en cantidad suficiente de materias primas que, como el hierro y el carbón, son indispensables para asentar un desarrollo industrial de importancia.

Supeditada a los resultados que arroje la experiencia de los trabajos que realiza la D.G.F.M. y los comprendidos en el "Plan Siderúrgico Argentino", sobre los cuales no pueden pronunciarse todavía conclusiones definitivas ni formularse predicciones, y la puesta en práctica del convenio del 13/XII/46, la cooperación económica argentinochi-

---

(1) "El consumo de hierro y derivados de épocas normales, "revela que de acuerdo con nuestros índices de riqueza, "es poco y que nos correspondería casi el doble, aún "tomando la cifra más elevada de nuestras importaciones, "que en 1928 llegó a más de 1.200.000 toneladas". (Cnl.Carlos J.Martinez, Op.Cit.).

lena podría encararse sobre las siguientes bases.

Se estima que Chile cuenta con las bases necesarias para establecer y desarrollar una industria siderúrgica de cierto volumen, tales como yacimientos de hierro en cantidad y calidad situados a corta distancia del mar, lo que permite su explotación económica, enormes recursos de energía hidroeléctrica, también a corta distancia de sus costas, reservas importantes de carbón mineral y bosques; existen varias plantas hidroeléctricas en funcionamiento y otras en construcción las que podrían suministrar energía barata a la industria pesada. Su consumo de hierro y acero no le permite crear una industria siderúrgica capaz de trabajar a costos que se aproximen a los de los grandes productores mundiales. Se cree que en tales condiciones podría resultar conveniente, en principio, buscar la solución a base de la coordinación de los recursos y elementos de ambos países; Chile podría proporcionarnos esas materias primas esenciales en condiciones económicas, siempre que se eliminen los inconvenientes existentes en el país trasandino de falta de capitales y de mercado de consumo. Los primeros se arbitrarían en la forma prevista por el convenio del 13/XII/46, y el segundo, necesario para la implantación y desarrollo de grandes industrias, es proporcionado por una población numerosa con alto nivel de vida y se obtendría asegurando a Chile nuestro mercado.

La complementación de las economías de ambos países en este aspecto, podría ser de mutua conveniencia. La industria siderúrgica chilena completaría el abastecimiento de nuestro país con el concurso de capitales argentinos que participarían en la movilización de la riqueza minera del hierro chileno. Las ventas a la Argentina contribuirían a la solución del problema de la nivelación de la balanza comercial entre ambos países.

c) Carbón.

Como en el caso del cobre, la producción de carbón chileno ha aumentado en forma notable en los últimos diez años llegando en 1944 a la cifra record de 2.279.438 toneladas; sufrió un estancamiento en 1939 y 1940, pero luego subió hasta llegar a la cifra indicada, en 1944, debido a los estímulos gubernamentales, a la colaboración de los sindicatos y a las compras argentinas. En 1945, debido a varias huelgas, descendió a 2.049.822 t. A pesar del aumento señalado, el mayor incremento de la producción se ha visto dificultado por problemas de carácter obrero y falta de capitales interesados en estas empresas.

El producto de buena calidad extraído en la región central del país, sólo alcanza para cubrir las necesidades internas. Las grandes obras hidroeléctricas que se construyen por iniciativa oficial, al proporcionar nuevas fuentes de energía permitirán reemplazar parte de la generada por el carbón y ahorrar consumo de este combustible, dejando sobrantes de carbón de buena calidad para la exportación. El volumen más o menos exacto de ese remanente se establecerá al conocerse los rendimientos de las plantas hidroeléctricas, dependientes entre otros de factores naturales como el caudal de agua aprovechable, y el desarrollo de la producción carbonífera chilena, susceptible de futuros aumentos.

El abastecimiento de nuestro país en materia de carbón se vió seriamente resentido debido a la gran disminución de las importaciones, registrada en los últimos años, como consecuencia de la guerra recientemente terminada. La importación y consumo que alcanzaron a alrededor de 3.000.000 de

toneladas anuales en 1937/39, se fueron reduciendo considerablemente año a año a partir de 1940, llegando a un mínimo importado de 560.000 toneladas en 1942, observándose una leve recuperación en los años siguientes.

Las adquisiciones se realizaban en su mayor parte en el Reino Unido, pero las mismas disminuyeron, a partir de 1939, siendo nulas en 1945; por ello se efectuaron desde 1939 mayores importaciones desde los Estados Unidos de Norte América, las que se redujeron a partir de 1941, aumentando desde 1944. Asimismo se realizaron desde 1940 compras de importancia en la Unión Sudafricana, Brasil y Chile, que nos proveyeron alrededor de 50.000 toneladas anuales cada uno. Las internaciones desde Sud Africa adquirieron importancia creciente en 1943/45, llegando a ser el principal proveedor en el último año, con 394.789 toneladas (más del 50 % del total importado). Las importaciones de Brasil disminuyeron en 1944 y se anularon en el siguiente año.

En lo que respecta a Chile, nuestras adquisiciones arrojan las siguientes cifras:

IMPORTACION DE CARBON DE PIEDRA CHILENO

Años	Toneladas
1938	2.317
1939	3.917
1940	23.064
1941	50.164
1942	62.016
1943	57.700
1944	40.103
1945	49.751
ler.Sem. 1946	26.070

Ante el difícil problema de su abastecimiento, la Argentina apeló asimismo a la explotación de sus recursos

naturales y el crecimiento progresivo de su producción de combustibles sólidos (1) refleja el esfuerzo realizado. Sin embargo, la extracción de asfaltitas y carbones está muy lejos de poder abastecer nuestro consumo y a pesar de las reservas considerables existentes, la escasez de medios de transporte y otros inconvenientes, impiden un aumento intenso de la producción. La misma, deberá enfrentar a breve plazo la competencia del producto extranjero, en cuanto a calidad y precios, constituyendo sin duda los fletes, dada la situación geográfica de los yacimientos, el principal factor que gravitará en el porvenir de estas explotaciones. Actualmente, el Gobierno Argentino se ha interesado en la extracción de carbón en la zona de la margen izquierda del Río Turbio (Gobernación de Santa Cruz), 200 kms. al oeste de Puerto Gallegos.

Asimismo nuestro Gobierno, por decreto nº 11.025/46, dictado en Acuerdo General de Ministros, tomó diversas medidas de fomento y defensa de la industria de combustibles sólidos minerales de producción nacional. Las mismas comprenden la obligatoriedad, para los importadores de productos del ramo, de comprar combustibles sólidos minerales de producción

---

(1) Producción argentina de combustibles sólidos minerales (en toneladas) - "Estadística Minera de la Nación" - Año 1943 - Dirección Gral.de Minas y Geología, Buenos Aires, 1946.

Años	Asfaltita	Carbón
1936	---	---
1937	---	---
1938	---	---
1939	1.620	---
1940	9.117	---
1941	16.646	570
1942	56.387	4.845
1943	105.625	7.515

nacional, el establecimiento de subsidios al consumo, la adopción de medidas relacionadas con el transporte del producto y la fijación de cuotas de importación, a fin de evitar que la normalización de las importaciones de "fuel-oil" provoquen quebrantos a las industrias de sucedáneos, desarrolladas en el país por la escasez de combustibles, durante la guerra. (1)

---

(1) El mencionado decreto se dictó teniendo en cuenta el apreciable desarrollo alcanzado en los últimos años por la industria minera de combustibles sólidos minerales del país, ante la necesidad de protegerla dentro de prudentes límites propendiendo a la intensificación de esta explotación y tratando de eliminar la inseguridad económica que ocasionaría su retraimiento, con el afianzamiento del producto nacional frente al extranjero.

Al respecto se dispone que la Dirección Nacional de Transportes estudiará la posibilidad técnica de establecer para el transporte ferroviario del mencionado producto, en todo el país, una tarifa única por tonelada kilómetro recorrido, prescindiendo para la liquidación del flete de los empalmes o intercambio de distintos ferrocarriles y considerando para ello el trayecto total entre la estación de carga y la de destino. Por su parte, la Dirección Nacional de la Energía deberá estudiar medidas de fomento de la exploración y explotación de los yacimientos de combustibles sólidos minerales del país.

Se establecen asimismo bonificaciones en los fletes; el flete de transporte ferroviario correspondiente a todo viaje entre la primera estación de carga del lugar de producción y la primera estación de destino de cada carga, será reintegrado por la Dirección Nacional de la Energía, previa certificación, en la proporción del 50 % hasta 1.000 kilómetros de recorrido.

También se preven subsidios al consumo; los consumidores recibirán una bonificación de diez pesos por cada tonelada de combustible nacional que no sea quemado directamente bajo su estado originario, como combustible primario, y que sea destinado a destilación, uso metalúrgico o cualquier otro proceso en que se use exclusivamente como materia prima industrial. La misma bonificación se aplicará para cualquier uso dentro de la zona de influencia de cada mina.

Se establece la obligación de comprar productos nacionales; todo importador de combustible sólido mineral y briquetas estará obligado a adquirir combustible só-

Varias son las negociaciones y gestiones, oficiales y privadas, realizadas para impulsar las exportaciones de carbón chileno a nuestro país, en los últimos años.

En noviembre de 1944, noticias periodísticas (1) informaban que se realizaban simultáneamente negociaciones para exportar a la Argentina miles de toneladas de carbón, con lo que se procuraba alejar el peligro de una paralización en las minas de carbón del sur de Chile y abastecer a las industrias de nuestro país, y cemento para Chile, el que escaseaba para sus industrias e instalaciones militares. Existía en Chile una enorme cantidad de mineral de carbón acumulado; se decía que el problema residía en la falta de fletes y no en la falta de mercado; por tal motivo se gestionaba el transporte de ambos productos en barcos de bandera argentina.

Según declaraciones formuladas por la Corporación de Fomento a la Producción en 1940, el carbón chileno expor-

---

lido mineral de producción nacional en una proporción del 10 % como mínimo, con respecto a la cantidad del importado. Y quedará eximido del pago del sobreprecio establecido en el decreto 121.742 del 3/VI/42, contra la presentación de las pruebas que certifiquen la adquisición de producto nacional en una proporción del 20 % como mínimo, con respecto al importado, directamente al productor y que sea transportado desde la mina al sitio de consumo. La Dirección Nacional de la Energía podrá reducir la cifra del 10 % establecida como mínimo, cuando la insuficiencia de la producción nacional lo justifique.

Además se establece qué combustibles minerales quedan comprendidos en el decreto y qué requisitos deberán llenar las explotaciones para gozar de los beneficios que otorga el mismo. Se dispone también que la Dirección Nacional de la Energía queda autorizada para fijar semestralmente, "ad-referendum" del P.E., las cantidades de combustibles sólidos minerales a importar, teniendo en cuenta el consumo, la producción nacional y la calidad y precio del producto nacional e importado.

(1) "El Mundo", Buenos Aires, edición del 16/XI/944.

tado a nuestro país es de tipo liviano, de poder calorífico inferior a las 5.000 calorías, el que, por razones de fletes no puede ser llevado al centro del país.

En Abril de 1945, el representante de las dos mayores compañías carboníferas chilenas, la Cía.Carbonífera y de Fundición "Schwager" y la Compañía Industrial y Minera ex-Lota, formuló en Buenos Aires (1) declaraciones sobre las posibilidades de aumentar las importaciones de carbón de esa procedencia, expresando que las mismas podrían llegar hasta 350.000 toneladas de la producción de las compañías citadas, únicamente, de acuerdo a cálculos realizados. Esas compañías esperaban aumentar su producción a 2,2 millones de toneladas en 1945, de las que dispondrían la cantidad mencionada anteriormente, para la exportación. Afirmaban que ese carbón sería de calidad superior al importado de la región de Magallanes, la principal fuente de abastecimiento de carbón chileno a la Argentina, teniendo tal carbón - de tipo pesado - de 7.270 a 7.650 calorías, según las citadas declaraciones.

Terminada la guerra, la demanda de tonelaje ha sido intensa, para transportes de guerra de diversa naturaleza y auxilio a los países devastados. Pero aun normalizado en mayor grado el tráfico marítimo internacional, no puede esperarse que se reanuden a breve plazo los envíos de carbón desde el Reino Unido; este país sufre también escasez del producto, el que por otra parte deberá ser suministrado preferentemente a los países europeos, que formulan demandas a-

---

(1) "Economic Survey", Buenos Aires, 17/IV/45.

gustiosas. Por algunos años todavía deberemos abastecernos en Sud Africa, Estados Unidos de Norte América y países sudamericanos; ello brindará sin duda, nuevas oportunidades a las importaciones de carbón chileno en nuestro país.

A ello se agrega la circunstancia de ser el carbón uno de los productos comprendidos en el convenio sobre cooperación económica y financiera, firmado en Buenos Aires el 13/XII/46; al respecto se prevé la inversión de capitales argentinos para intensificar las explotaciones existentes y aumentar las exportaciones a nuestro país.

d) Azufre.

El azufre es uno de los renglones de gran producción de la minería chilena; la misma ha alcanzado en el quinquenio 1940/44 un promedio anual de 27.243 toneladas, habiendo descendido bruscamente en 1945. Su volumen de producción normal le permite satisfacer las necesidades locales y deja fuertes saldos exportables para su colocación en otros mercados.

Nuestro país consumía normalmente más de 30.000 toneladas anuales de azufre, con tendencia a aumentar, en su mayor parte (80 %) en las industrias químicas (ácido sulfúrico, sulfuro y polisulfuro de calcio, sulfuro de carbono, etc.) y el resto en la industria agrícola (15 %) para combatir parásitos de viñedos y frutales y elaboración de azúcar y licores vínicos, empleándose el 5 % en industrias varias (metalurgia, caucho, pólvoras, tejidos, medicinas, desinfecciones, etc.). Hoy el consumo puede estimarse en el doble de cantidad citada, aproximadamente; alcanzaría por lo tanto a 60.000 toneladas. (1)

Este producto ocupa un lugar de privilegio entre las materias primas de empleo en la industria; se dice que la potencialidad industrial de un país se mide por su consumo de ácido sulfúrico, el producto de elaboración más importante en las industrias químicas inorgánicas. En nuestro país se lo obtiene exclusivamente del azufre, empleándose para ese destino más del 50 % del consumo total; el ácido sulfúrico se utiliza en la preparación de fertilizantes, insecticidas, en las industrias petrolera, metalúrgica, etc.

---

(1) Por resolución nº 514/47, del 24/II/47, la Secretaría de Industria y Comercio ha fijado en 45.000 t. la cuota de importación de azufre para el año 1947.

Los principales proveedores de azufre a nuestro mercado fueron en épocas normales los Estados Unidos de Norte América, Italia, Chile y Bolivia, principalmente los dos primeros; por las dificultades derivadas de la guerra, desde 1940 el abastecimiento quedó supeditado a las importaciones desde Chile y Bolivia. El producto importado es prácticamente en su totalidad del tipo obtenido por el sistema Frasch o similares.

Debe señalarse asimismo que está totalmente exenta de derechos la importación de azufre destinado a obras públicas hechas por administración (Ley 11.588) y la del utilizado para preparar productos contra las plagas de animales y vegetales (Ley 12.345).

Las exportaciones chilenas a nuestro país, arrojan las siguientes cifras:

IMPORTACION DE AZUFRE CHILENO
(en kilogramos)

Años	Azufre bruto en piedra	Azufre en trozos, obtenido por sistema Frasch o similares.	Flor de azufre y azufre lavado	Azufre en polvo o canutos.
1938	27.000	453.199	---	7.535
1939	11.000	1.828.675	---	---
1940	---	18.641.846	---	---
1941	20.105	19.668.092	---	---
1942	---	10.842.769	---	14.000
1943	---	8.804.901	---	---
1944	---	6.109.415	---	13.000
1945	4.000	10.662.460	---	---
ler. Sem. 1946	---	100.012	---	---

La colocación del azufre chileno en nuestro mercado ha experimentado dificultades, en años anteriores, motivadas según los círculos chilenos afectados, por los intereses existentes en las principales firmas importadoras de la Argentina para realizar las compras en otros mercados, principalmente

en los Estados Unidos y por dificultades que han existido en materia de cambios. En 1940 consiguió Chile modificaciones en las tasas de cambio que favorecían las compras en Estados Unidos, logrando colocar después de ello importantes partidas que fueron adquiridas por Obras Sanitarias (1) y la Imperial Chemical, los consumidores más importantes. Las perspectivas fueron luego favorables y permitían suponer que se convertiría este rubro en uno de los principales del intercambio, pero nuevos factores intervinieron en contra de esa posibilidad.

Hasta 1940 la producción de azufre en nuestro país fué muy reducida, siendo motivadas casi todas las explotaciones realizadas por las condiciones anormales del mercado interno derivadas de las dos guerras mundiales, durante las cuales el país vió entorpecido su normal abastecimiento y elevarse apreciablemente los precios; ello favoreció el desarrollo de la producción nacional. La demanda interna fué satisfecha con las importaciones hasta 1942, en que comenzó a tomar importancia la producción local.

La situación de nuestros yacimientos y sobre todo su altitud sobre el mar, no permitieron en años anteriores la intensificación de la explotación, la que recién pudo tomar impulso a partir de 1943 (2), una vez terminados los

---

(1) Obras Sanitarias, hoy Administración Nacional del Agua, utiliza azufre para la fabricación de ácido sulfúrico, con el cual elabora el sulfato de aluminio para la purificación de las aguas.

(2) Producción argentina de azufre - "Estadística Minera de la Nación" - Año 1943.

Años	Toneladas
1936	---
1937	---
1938	---
1939	---
1940	---
1941	373
1942	4.017
1943	10.820

caminos de acceso a los grandes depósitos o solfataras existentes. La producción nacional señaló en algunos años tendencia a alcanzar las cifras del consumo; prácticamente, la totalidad del azufre obtenido corresponde a caliche extraído en la ex-Gobernación de los Andes.

La importación del producto se encuentra sometida, de acuerdo al decreto nº 17.523 del 27 de diciembre de 1943, al régimen de cuotas y permisos previos. Se adoptó este temperamento con el propósito de proteger la explotación de los yacimientos del país por la Sociedad Mixta Industrias Químicas Nacionales, constituída por la Dirección General de Fabricaciones Militares y la Compañía Azufrera Argentina.

El futuro de nuestras compras en Chile está supeditado, por consiguiente, al desarrollo de la producción nacional, a la protección que quiera dispensarsele a la misma y a la competencia de otros países, sobre todo la del producto estadounidense. Sin embargo, la cuota de importación fijada para el presente año (45.000 t.) ofrece amplias posibilidades para la colocación de azufre en el mercado argentino.

e) Salitre.

La minería del salitre tuvo y tiene aún hoy extraordinaria importancia en Chile, habiéndose desarrollado a partir de los últimos años del siglo pasado y contribuído en proporción importante al progreso económico general del país; los ingresos que proporcionó a la hacienda pública representaban hasta antes de la primera guerra mundial más de la mitad del total de rentas del Estado. Durante la citada guerra (1914-18) continuó ese desarrollo, pero a su terminación se inició una época de disminución de estas actividades mineras, que debieron enfrentar la competencia del producto sintético.

El salitre (nitrato de sodio) se utiliza principalmente como fertilizante y en la industria de fabricación de explosivos. En la reciente guerra mundial ha tenido poca importancia su utilización para fines bélicos propiamente dichos, habiendo sido reemplazado en gran parte por productos sintéticos; en cambio, actualmente es intensa su demanda para fertilizantes.

Antes de la guerra de 1914-18 era el abono químico nitrogenado (1) más usado; contiene el nitrógeno en forma que no requiere previas transformaciones para su asimilación

---

(1) Los abonos nitrogenados son substancias que se incorporan al terreno para enriquecerlo en nitrógeno, que es uno de los elementos fundamentales para la vida de las plantas y aumenta económicamente de manera considerable el producto de la mayor parte de los cultivos. Son muy exigentes en nitrógeno, las plantas de huerta; necesitan además especialmente nitrógeno la vid, frutales, maíz, patatas, algodón, tomates, tabaco y árboles en general. Es preferible su aplicación a suelos de carácter ácido.

En la fabricación de explosivos, tratado el nitrato de sodio (salitre) con cloruro potásico se obtiene nitrato potásico, de gran aplicación para preparar pólvoras ordinarias.

por las plantas. En la actualidad los productos químicos preparados sintéticamente proporcionan un número crecido de fertilizantes, pero sin embargo el salitre es aún hoy uno de los más usados.

Nuestras importaciones de salitre de Chile presentaron en los últimos años la evolución señalada por las cifras que a continuación se expresan; disminuyeron en 1940 y experimentaron aumentos a partir de 1941 para llegar a la cifra de 33.795.011 kilogramos en 1944 con un valor de 5.737.427 m$n (valores efectivos), que representó el 11,1 % de nuestras importaciones totales de origen chileno, en ese año. El salitre constituye un rubro importante de nuestras adquisiciones en el país trasandino.

IMPORTACIONES DE SALITRE NATURAL

Años	Kilogramos
1938	2.775.966
1939	2.976.631
1940	1.505.324
1941	7.298.327
1942	7.543.817
1943	15.408.567
1944	33.795.011
1945	13.955.788
ler.Sem. 1946	7.783.608

Con respecto a nuestras adquisiciones, se convino entre ambos países, por el cambio de notas realizado en 1943, el régimen de abastecimiento del mercado argentino con nitrato de sodio chileno. Por el mismo nuestro país se compromete, salvo circunstancias determinadas por la seguridad nacional, a no levantar en su territorio por el término de diez años una planta de ácido nítrico sintético y a adquirir para su

consumo industrial y agrícola exclusivamente salitre natural, permitiendo la importación de productos sintéticos solamente en casos debidamente justificados. Por su parte, la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo de Chile, se compromete a mantener en la República Argentina un stock fijo de 10.000 toneladas de salitre chileno, sin ninguna erogación para el Gobierno Argentino e independientemente del que normalmente debe existir en el mercado para el consumo industrial y agrícola. Se fijan asimismo normas respecto a precios y forma, lugar y gastos de constitución de las reservas.

El convenio, cuya duración se fijó en diez años, puede ser renovado, previéndose los casos de rescisión, cuando circunstancias especiales vinculadas a los altos intereses de nuestro país lo exijan, si los precios exceden la cotización oficial universal o si la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo de Chile no puede cumplirlo.

Por lo tanto, el futuro de este rubro de nuestro intercambio, si no se presentan algunas de las causales establecidas para rescisión del convenio, estará determinado por nuestras necesidades para el consumo industrial y agrícola y los requerimientos de nuestra industria de explosivos, íntimamente vinculada a la defensa nacional.

Cabe señalar finalmente que el salitre es otro de los productos enumerados en el convenio del 13/XII/46 y comprendidos en el plan que prevé la inversión de capitales argentinos en Chile y el aumento de sus exportaciones a nuestro país.

f) Maderas.

La industria maderera constituye en Chile uno de los renglones importantes de su economía. La guerra recientemente finalizada, al dislocar las corrientes del intercambio y la exigencia de satisfacer las necesidades de los países grandes importadores de maderas, que como la Argentina vieron dificultado su aprovisionamiento, motivaron el aumento de la colocación de maderas chilenas en el exterior.

El cierre de los tradicionales mercados europeos en los que nos abastecíamos de numerosas variedades de maderas y de terciados; las dificultades para las compras en los Estados Unidos, nuestroprincipal abastecedor, país dedicado por entero al esfuerzo bélico y la consiguiente reducción de las mismas en ese mercado y la limitación de las exportaciones por parte del Brasil, en defensa de su producción, colocaron a nuestro país ante graves dificultades para su abastecimiento en este renglón.

Esta situación, que elevó considerablemente los precios, presentó ventajosas perspectivas para la colocación de maderas chilenas en el mercado argentino y para el aumento y afianzamiento de la misma, como realmente ocurrió, aunque no en la medida que hubiera sido de desear y que permitieran suponer las posibilidades enunciadas.

En nuestro intercambio con el vecino país las compras argentinas de maderas constituyen un renglón importante, importancia susceptible de un futuro aumento tomando adecuadas medidas en su favor.

IMPORTACION DE MADERAS CHILENAS

Rollizos de maderas duras sudamericanas

Años	Kgrs.
1938	---
1939	33.625
1940	---
1941	21.620
1942	---
1943	---
1944	7.250
1945	---
ler.Sem. 1946	---

Vigas y rollizos de: (m2)

Años	laurel, patagua, lingue y coigüe.	pellín	araucaria y maniú.	alerce	ciprés	otras maderas
1938	9.247		(x)	---	1.431	---
1939	138	---	(x)	---	4.198	315
1940	360	---	218	95	352	138
1941	19.583	1.105	384	363	5.120	155
1942	3.089	14.189	1.925	3.374	2.397	4.434
1943	5.205	36.280	9.911	2.232	1.112	---
1944	6.252	1.990	7.802	3.117	---	---
1945	2.252	---	17.089	12.556	453	---
ler.Sem. 1946	625	---	45	3.945	2.318	478

Postes (unidades)

Años	de maderas duras, incluso medios postes o estacones.	para telégrafo y teléfono, no impermeabilizados.	otros postes para telégrafo y teléfono, no tarifados.
1938	5.670	460	---
1939	80	---	---
1940	566	630	250
1941	1.000	160	---
1942	3.118	473	---
1943	458	150	---
1944	---	---	---
1945	102	---	---
ler.Sem. 1946	---	---	---

(x) No figuran en estos años como rubro estadístico discriminado.

Maderas en tablas, tablones, tirantes, alfajías, etc. sin cepillar, de (m2)

Años	acacia sudamericana, ciruelillo y ulmo.	laurel, pata-gua, lingue ciprés y coigüe.	alerce	araucaria y maniú	álamo y karri.
1938	349	352.740	25	---	92
1939	---	168.658	5.056	---	213
1940	2.587	184.686	9.889	920	2.041
1941	58	218.125	29.489	65.320	1.491
1942	221	240.696	51.225	82.884	364
1943	---	227.762	27.098	56.424	691
1944	26	359.326	72.862	121.639	13
1945	---	264.200	73.074	140.955	---
ler. Sem. 1946	---	156.158	29.080	72.287	---

Maderas en tablas, tablones, tirantes, alfajías, etc. sin cepillar, de (m2)

Años	raulí	pellín	pino blanco sudamericano	pino de tea	roble
1938	171.281	---	188	---	2.277
1939	114.238	---	5.469	---	2.669
1940	177.109	6.931	---	---	6.646
1941	158.503	5.405	35.719	7.054	475
1942	90.383	48.589	232.285	839	12.224
1943	216.742	74.355	229.960	---	6.291
1944	270.568	83.734	345.622	---	527
1945	282.623	10.170	216.850	---	1.254
ler. Sem. 1946	115.429	---	94.535	---	---

Años	Maderas de araucaria, pino blanco, coigüe, raulí, etc., en tablas tablones, tirantes, alfajías, etc. cepillados. (m2)	Maderas en tablas, tablones, tirantes, etc. no tarifadas (m2)
1938	7.070	---
1939	2.104	14
1940	2.147	---
1941	3.215	255
1942	3.564	4.812
1943	494	2.692
1944	544	1.567
1945	243	515
ler. Sem. 1946	---	2.345

Años	Maderas terciadas de abedul, aliso y pino spruce. (1) (2) (kgrs.) hasta 6 mm de espesor	de más de 6 y hasta 12 mm. de espesor	de más de 12 mm. de espesor	Maderas terciadas de toda clase y espesor, no tarifadas. (1) (kgrs.)
1938	---	---	---	---
1939	---	---	---	127.258
1940	442.828	15.133	866	703.102
1941	1.152.063	188.046	2.392	3.968
1942	2.126.728	48.651	6.114	10.200
1943	2.116.398	73.645	9.011	---
1944	2.869.562	63.234	---	---
1945	1.871.006	169.878	64.716	12.037
ler.Sem. 1946	1.318.844	13.889	437	---

Años	Duelas de madera para cascos Val.de tarifa m$n.	Val.efectivos m$n	Varillas de madera para cercos. (m^2)	Maderas en formas diversas, no tarifadas. Val.de tarifa m$n	Val.efectivos m$n
1938	56.132		29.349	110.416	
1939	14.955		20.169	23.508	
1940	11.588		15.386	27.807	
1941	6.043		10.410	65.696	
1942	44.941	44.949	10.757	56.320	51.182
1943		10.065	10.200		58.017
1944		---	921		53.548
1945		1.768	2.054		52.654
ler.Sem. 1946		---	3.373		59.751

---

(1) Por decreto No. 7.219 del 13 de marzo de 1946, el P.E. declaró de "interés nacional" la industria de la madera terciada, en nuestro país, a efectos de la aplicación del régimen de fomento y defensa establecido por el decreto 14.630/44; dispuso asimismo que los organismos pertinentes propondrán oportunamente al P.E. las medidas necesarias para lograr la estabilidad definitiva de esta industria.

El decreto citado fué dictado, de acuerdo a lo expuesto en sus considerandos, teniendo en cuenta el carácter permanente de la industria ya desarrollada en el país, los capitales invertidos y número de obreros ocupados, su capacidad para abastecer gran parte de las necesidades internas, la utilización por la misma de materias primas nacionales, la importancia del producto elaborado en la estabilidad de otras industrias y para la defensa nacional.

Por circular del Bco.Central de la R.Argentina del 29/XI/46, en la que se fijaban nuevas normas para los permisos previos de cambio, se incluía entre los artículos sujetos al régimen de cuotas a las maderas terciadas, con una cuota de 7.000 t. para el primer semestre de 1947.

(2) Desde 1944, se incluyen las maderas terciadas de guatambú y laurel.

El comercio de maderas argentinochileno se ha visto dificultado por los siguientes motivos:

a) La reducción de la producción chilena de maderas que, habiendo alcanzado un máximo en la temporada 1938/39, descendió luego, sobre todo en 1941/42 y 1942/43; posteriormente experimentó una apreciable recuperación en las temporadas 1943/44 y 1944/45. Se señalaba que la disminución en los años indicados fué en parte provocada por las medidas tomadas por el Comisariato de Subsistencias y Precios el que, para contener la suba interna de los precios, estableció la obligación para los productores de destinar para el consumo interno el 90 % de su producción, reduciendo en consecuencia la cantidad destinada a la exportación, sobre todo a nuestro país que es el principal comprador. Esas medidas hicieron nacer dudas sobre la capacidad de producción del vecino país, pero la posterior recuperación permite suponer que se trataba de una situación de carácter temporal.

El aumento de la producción se verá estimulado asimismo, al ponerse en ejecución las cláusulas del convenio del 13/XII/46, que estipulan la inversión de capitales argentinos para incrementar las explotaciones existentes y aumentar las exportaciones a nuestro país.

b) Por las dificultades del transporte, derivadas de la falta de bodegas y el poco interés que demuestran las compañías navieras por esta carga, que deben levantar en puertos del sud de poco o ningún abrigo para los buques y de características peligrosas para los mismos. La reanudación del tráfico ferroviario trasandino permite enviar maderas por esta vía y se intentó hacerlo, pero su capacidad

es limitada y requerida principalmente para otros productos, en especial alimenticios, como es el caso del ganado al que se le asegura prioridad, lo que motivó la acumulación de maderas del lado chileno, a la espera de vagones.

c) Los derechos aduaneros que en nuestro país gravan la entrada de maderas chilenas. En el Tratado de Comercio de 1933 y Protocolo Adicional de 1938 se hicieron concesiones arancelarias a las maderas chilenas; pero posteriormente se otorgaron concesiones arancelarias mayores a las maderas brasileñas, por lo que las autoridades del país trasandino reclaman el reajuste de los derechos convenidos oportunamente.

La comparación se establece entre las maderas chilenas que en su mayor parte son introducidas por las Partidas 1745 y 1746 de nuestra Tarifa de Avalúos, según vengan en vigas o rollos o en tablas o tablones (ciprés, laurel, patagua, lingüe, coigüe, araucaria, mañío) y el pino blanco sudamericano (Partida 1749; Tar.de Avalúos), con un derecho muy inferior al de las Partidas antes señaladas. Las autoridades chilenas estiman que los pinos insignie, araucaria y mañío, deben ser asimilados al pino blanco sudamericano y pagar por tanto un menor derecho. El primero ya ha sido incluído en la Partida 1749 por demanda del Tribunal de Clasificaciones de la Dirección General de Aduanas; en cuanto a las otras dos especies debería estudiarse la posibilidad de acceder a las demandas chilenas en oportunidad de realizarse nuevas negociaciones.

Asimismo piden los chilenos que se incluyan entre las maderas despachadas por las Partidas 1745 y 1746, que

gozan de reducciones establecidas en los convenios vigentes, diversas especies que por no haber sido contempladas en los mismos, deben actualmente pagar mayores derechos.

Además de las citadas se plantean otras cuestiones; los chilenos señalan que los convenios suscritos se refieren a vigas y rollizos, tablas y tablones, y entienden que abarcan todos los tamaños, mientras que en nuestro país se ha realizado una discriminación excluyendo del tratamiento favorable pactado lo que nosotros denominamos tirantería (tirantes, listones, alfajías, etc.). Esta discriminación de nuestra Tarifa de Avalúos está fundada en principios de política económica al gravar con mayores derechos aquellos productos que han experimentado un mayor grado de industrialización, teniendo en cuenta que es conveniente propender a la realización en el país de la mayor elaboración posible, con los beneficios consiguientes.

Interesa a nuestro país incrementar las importaciones de maderas chilenas, siendo para ello necesario acceder a las demandas de ese país hasta donde lo permitan todos los intereses afectados. Debería colocarse a ese país en igualdad de condiciones con el Brasil, llegando a la equiparación de los derechos de importación aplicados a sus maderas con las de origen brasileño. Al considerar la conveniencia de proceder de tal modo debemos tener presente que Chile sólo nos provee, en valores, alrededor del 5 % de las maderas que importamos de Brasil, porcentaje que ha aumentado en los últimos años llegando casi al 8 % en 1945. En lo que respecta a la discriminación realizada para el tratamiento aduanero de la tirantería, teniendo en cuenta la conveniencia de dar

facilidades a la producción chilena para su colocación en la Argentina, debería contemplarse la posibilidad de conceder un tratamiento más favorable, que no llegue a lesionar en forma grave a nuestra industria de elaboración.

Finalmente debemos señalar la conveniencia de aprovechar las buenas perspectivas presentadas para una mayor importación de maderas chilenas; las dificultades existentes pueden subsanarse, con gran beneficio para ambos países. Por otra parte, el aumento de nuestras compras concretaría prácticamente lo estipulado en el convenio sobre cooperación económica y financiera recientemente firmado en esta capital. Son numerosas las especies madereras que puede suministrarnos el país trasandino, pudiéndose citar entre las más importantes: laurel, patagua, alerce, lingüe, raulí, coihué, ciprés, mañío, pino araucaria, pino insigne, tepa, pellín, ulmo, olivillo, teniu y canelo.

g) Leguminosas, descarozados, frutas secas y desecadas.

Estos productos, en especial las leguminosas y descarozados, han constituído hasta hace pocos años el renglón tradicional de nuestro comercio con el vecino país.

La producción de Chile es considerable, y sus precios relativamente bajos los han constituído en productos de gran consumo entre su población. Sus exportaciones, especialmente las dirigidas a la Argentina, tienen tendencia a disminuir principalmente por las siguientes razones: por el alza general de los precios en el mercado chileno, que afecta también a estos productos; y por la orientación de las labores agrícolas en nuestro país hacia nuevos cultivos, tendiendo a su diversificación, lo que nos llevará a independizarnos del extranjero - en este caso del mercado chileno - para nuestro abastecimiento en estos renglones.

En lo referente a las leguminosas, las condiciones son favorables para su producción en Chile; sus exportaciones a la Argentina alcanzan las siguientes cifras:

IMPORTACION DE LEGUMINOSAS CHILENAS

Años	Porotos	Arvejas en grano	Arvejas peladas	Lentejas en grano (1)	Garban
		(en kilogramos)			
1938	1.121.171	6.052.583	98.640	1.057.374	796.43
1939	517.862	5.300.796	120.021	661.558	542.16
1940	658.010	3.592.534	92.480	1.641.670	4.80
1941	187.410	6.529.527	291.541	2.915.763	72
1942	730.082	4.648.381	25.020	1.380.550	190.43
1943	166.590	4.160.120	582.040	182.230	620.54
1944	48.520	4.309.526	366.990	65.370	29.87
1945	32.666	3.747.664	1.443.720	12.026	203.13
ler.Sem. 1946	---	330.260	---	43.660	286.69

---

(1) En el período 1938/45 y primer semestre de 1946, Argentina adquirió en Chile 5.000 kgrs.de lentejas peladas, en 1938.

Por los motivos señalados se han reducido en la medida que ilustran las cifras precedentes nuestras importaciones de porotos chilenos; con el desarrollo de su producción, nuestro país se ha convertido en exportador de esta leguminosa en los últimos años. Sin embargo, deberían darse facilidades a la importación del producto chileno, pues nuestra producción no puede verse perjudicada por la competencia de precios.

Argentina es actualmente el principal comprador de arvejas chilenas, siendo sus adquisiciones notablemente mayores que las de los otros países; hasta hace pocos años era aventajado en las compras por el Reino Unido; en las exportaciones chilenas de garbanzos nuestra participación es mucho menor y se reduce considerablemente en el caso de las lentejas. Nuestras adquisiciones de lentejas y garbanzos experimentaron bruscas caídas en los últimos años, como puede apreciarse en las cifras precedentes.

Los precios de las leguminosas en el mercado interno chileno han seguido la evolución general de alza de los productos agrícolas. En este y en otros rubros tradicionales del comercio entre los dos países, nuestra producción se ha desarrollado y es difícil que Chile pueda competir en materia de precios.

Las importaciones de descarozados, frutas secas y desecadas, chilenos, han alcanzado las siguientes cifras en el período 1938/45 y primer semestre de 1946:

IMPORTACION DE DESCAROZADOS, FRUTAS SECAS Y DESECADAS, CHILENOS

(en kilogramos)

Años	Descarozados de duraznos, manzanas, peras y guindas.	Nueces con cáscara	Frutas secas en general, en cajas, latas o paquetes.	Demás frutas secas o conservadas, en cualquier forma de preparación
1938	448.687	2.058.781	7.415	98.464
1939	262.682	2.145.268	19.939	110.364
1940	310.262	1.477.323	169	160.785
1941	221.541	1.787.884	17	186.923
1942	350.719	1.365.783	2.269	155.641
1943	86.805	796.051	---	164.456
1944	206.915	977.050	1.400	170.770
1945	78	808.591	---	158.504
1er. Sem. 1946	---	39.130	6	3.500

Años	Almendras sin cáscara	Almendras con cáscara
1938	1.397	3.200
1939	---	---
1940	40.000	3.850
1941	35.277	9.002
1942	3.520	14.215
1943	4.588	27.920
1944	10.574	10.675
1945	24.114	19.194
1er. Sem. 1946	---	---

Años	Ciruelas (desecadas)	Pasas de higo en envases mayores de 2 kg. (1)	Pasas de uva en envases mayores de 2 kg. (1)
1938	25.800	435	455
1939	31	192	127
1940	298.516	18	648
1941	93.611	2.592	225
1942	29.250	160	15
1943	79.697	528	---
1944	41.067	---	330
1945	5.941	300	330
1er. Sem. 1946	18	---	---

---

(1) En el período 1938/45 y primer semestre de 1946, Argentina adquirió en Chile 15 kg. de pasas de higo en envases hasta 2 kg. en 1939, y 60 kg. de pasas de uva en

La importación de ciruelas desecadas llena el déficit de aprovisionamiento de nuestro país, en caso de falta de entrada del producto norteamericano, de mejor calidad. Las importaciones de descarozados, que presentaban mayor uniformidad, han disminuído mucho en los últimos años y desaparecido prácticamente en 1945. Las de nueces, sufren la competencia del producto norteamericano, que es muy fuerte; las condiciones climáticas de cada temporada influyen en el volumen de la producción chilena y notablemente en su calidad.

El rápido progreso experimentado por nuestra fruticultura ha dado gran incremento a la desecación de frutas, frente al peligro de superproducción en los meses de temporada, ante la falta de mercado para la colocación de los excedentes; con la producción de dicha actividad se reemplaza al producto chileno.

Teniendo en cuenta las circunstancias señaladas y la evidente tendencia a la disminución que presentan nuestras importaciones de leguminosas, descarozados, frutas secas y desecadas chilenas, los círculos interesados del país trasandino insisten, al tratar el problema del aumento del intercambio, en la necesidad de que nuestro país acuerde facilidades a la internación de estos renglones de la producción chilena.

Se estima que las medidas que puedan tomarse para favorecer este comercio, sólo tendrán como resultado mantener las cifras de importación, siendo difícil la posibilidad de lograr su aumento. Sin embargo, colocada en mejor situación la importación chilena, con la adopción de tales medidas, se provocaría la competencia de precios entre el producto argentino y chileno, con repercusión sobre los mismos y probables rebajas de ellos.

III. EXPORTACION.

1. Desarrollo y exportación por productos.

También las exportaciones de productos argentinos a Chile han aumentado en los últimos años; este aumento es, en valores absolutos, mucho mayor que el que presentan las importaciones, pero algo menor en valores relativos. Las ventas argentinas que alcanzaban en 1938 a 13.734.690 de pesos moneda nacional llegaron en 1945 a 98.046.835 m$n, habiendo experimentado un aumento del 613,9 % con respecto al primer año citado. El detalle e importancia de los valores parciales que provocaron esa evolución puede observarse en los siguientes cuadros (1), que detallan los valores de las exportaciones por títulos de la estadística y por grupos de artículos, para el período 1938/45.

---

(1) Anuarios del Comercio Exterior Argentino - Dirección General de Estadística y Censos de la Nación.
Años 1944 y 1945: Datos de la D.G.de Est.y Censos de la Nación.

EXPORTACIONES ARGENTINAS A CHILE POR RUBROS

PERIODO 1938-1945

RUBROS	Valores de plaza, m$n en:		
	1938	1939	1940
I. PRODUCTOS DE LA GANADERIA.	9.972.257	6.986.429	12.585.655
II. PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA.	1.922.022	926.884	2.456.497
III. PRODUCTOS FORESTALES	564.943	874.322	732.059
IV. PRODUCTOS DE LA MINERIA.	7.805	48.196	20.649
V. PRODUCTOS DE LA CAZA Y PESCA	59.340	63.120	152.642
VI. DIVERSOS ARTICULOS MANUFACTURADOS (1)	1.208.323	1.138.825	4.654.316
TOTALES:	13.734.690	10.037.776	20.601.818

---

(1) Comprendidos los artículos nacionalizados.

(continuación)

Valores de plaza, m$n en:					RE- BRO 1946
1941	1942	1943	1944	1945	
12.979.740	25.944.002	35.384.422	44.665.644	63.463.217	57,[illegible]
5.596.007	15.100.692	10.054.378	15.970.115	18.234.361	19,2 II
1.165.871	1.012.878	1.429.667	1.343.862	3.078.596	1,7 III
122.148	127.472	249.534	173.357	260.547	0,4 IV
79.545	129.475	50.526	79.901	80.256	0,06 V
9.948.705	19.031.711	21.628.770	22.750.629	12.929.858	12,1 VI
29.892.016	61.346.230	68.797.027	84.983.508	98.046.835	TOTA LES 90%

EXPORTACIONES ARGENTINAS A CHILE DISTINGUIENDO GRUPOS DE ARTICULOS

PERIODO 1938-1945

GRUPOS DE ARTICULOS	Valores de plaza, m$n en:		
	1938	1939	1940
TITULO I. PRODUCTOS DE LA GANADERIA.			
a) Animales vivos	7.577.750	5.656.428	9.771.90
b) Carnes	29.250	43.994	89.97
c) Cueros	- 745.446	151.445	811.7
d) Lanas	-1.206.475	311.567	252.2
e) Productos de lechería	114.832	196.002	237.71
f) Subproductos ganaderos	298.504	- 626.993	-1.422.0
TOTALES I	9.972.257	6.986.429	12.585.65
TITULO II. PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA			
a) Cereales y lino	-1.365.297	324.341	317.4
b) Harina y otros productos de la molienda del trigo	456.718	422.142	428.4
c) Oleaginosos (excluído el lino) y sus aceites	36.719	134.313	-1.682.90
d) Frutas frescas	---	250	1.43
e) Otros productos de la agricultura	63.288	45.838	26.22
TOTALES II	1.922.022	926.884	2.456.49
TITULO III. PRODUCTOS FORESTALES	564.943	874.322	732.05
TITULO IV. PRODUCTOS DE LA MINERIA			
a) Minerales	---	12	11
b) Metales	205	23.210	---
c) Piedras y tierras	1.091	6.590	9.52
d) Derivados del petróleo	2.145	7.252	3.40
e) Otros productos de la minería	4.364	11.132	7.60
TOTALES IV	7.805	48.196	20.64
TITULO V. PRODUCTOS DE LA CAZA Y PESCA	59.340	63.120	152.64
TITULO VI. DIVERSOS ARTICULOS MANUFACTURADOS (1)			
a) Substancias alimenticias, bebidas y tabaco.	14.260	13.163	82.50
b) Textiles y sus manufacturas	83.706	173.910	931.86
c) Substancias y productos químicos y farmacéuticos, aceites y pinturas	83.650	80.793	655.04
d) Papel, cartón y sus artefactos	19.563	4.698	48.80
e) Maderas y sus artefactos	4.425	3.809	22.61
f) Hierro y sus artefactos	48.325	226.825	350.82
g) Maquinaria y vehículos	148.069	111.125	381.82
h) Metales, excluído el hierro, y sus artefactos	21.451	22.502	262.52
i) Piedras, tierras, vidrios y cerámica	13.104	11.048	56.12
j) Varios artículos	- 771.770	490.952	-1.862.14
TOTALES VI	1.208.323	1.138.825	4.654.31
TOTALES GENERALES:	13.734.690	10.037.776	20.601.81

(continuación)

Valores de plaza, m$n en:					GRUPOS DE AC- TICULO
1941	1942	1943	1944	1945	
					TITULO
10.139.809	19.262.482	27.598.928	29.809.990	43.479.039	42,5 a)
163.449	117.742	189.408	578.709	2.372.734	b)
471.121	209.923	280.543	- 4.584.551	3.170.676	c)
771.926	1.542.590	516.426	3.387.938	- 5.425.493	d)
334.376	1.378.004	3.037.364	3.262.075	- 5.480.231	- 5,1 e)
1.099.059	- 3.433.261	- 3.761.753	3.042.381	3.535.044	f)
12.979.740	25.944.002	35.384.422	44.665.644	63.463.217	TOT. I
					TIT. II
985.633	7.393.108	- 3.744.535	1.515.951	683.033	- 6,7 a)
583.621	706.130	865.498	808.370	462.463	b)
3.982.802	6.826.437	- 4.228.536	10.276.173	13.204.310	9,0 c)
728	811	1.492	4.169	6.444	d)
43.223	174.206	1.214.317	3.365.452	3.878.111	e)
5.596.007	15.100.692	10.054.378	15.970.115	18.234.361	TOT. II
1.165.871	1.012.878	1.429.667	1.343.862	3.078.596	TIT. III
					TIT. IV
1.552	9.141	995	68	---	a)
6.741	---	439	889	118	b)
98.251	91.275	138.204	120.227	152.409	c)
2.061	9.503	14.257	8.501	8.141	d)
13.543	17.553	95.639	43.672	99.879	e)
122.148	127.472	249.534	173.357	260.547	TOT. IV
79.545	129.475	50.526	79.901	80.256	TIT. V
					TIT. VI
165.156	382.814	589.380	980.971	484.870	a)
3.293.226	- 5.847.127	- 5.273.155	10.288.628	- 5.753.688	- 5,3 b)
1.223.948	2.068.275	1.921.714	1.608.806	1.161.649	c)
141.490	283.508	218.811	384.846	264.141	d)
23.551	364.918	289.131	172.600	203.186	e)
649.403	798.517	2.332.114	1.035.856	438.246	f)
786.619	2.080.043	3.267.664	1.572.221	706.573	g)
211.977	1.638.258	1.730.878	1.039.366	883.929	h)
965.556	1.811.417	1.690.775	815.128	489.517	i)
- 2.487.779	- 3.756.834	- 4.315.148	- 4.852.207	2.544.059	4,0 j)
8.948.705	19.031.711	21.628.770	22.750.629	12.929.858	TOT. VI

Del total de las exportaciones, que en el año 1945 alcanzaron la cifra de [illegible].835 pesos moneda nacional, corresponden al Título I "Productos de la ganadería" 63.463.217 m$n, representando este rubro el 64,7 % del total; al Título II "Productos de la agricultura" 18.234.361 m$n (18,6 % sobre el total); "Productos y artículos varios, nacionales y nacionalizados" (Tít.VI), 12.929.858 m$n (13,2 % del total); "Productos forestales" (Tít.III) 3.078.596 m$n (3,1 %); siguiendo de menor importancia, productos de la minería y productos de la caza y pesca.

Dentro del total consignado para el Título I, corresponde la mayor importancia a novillos en pie con 32.167.601 m$n (32,8 % del total); luego a ovinos en pie con 6.907.613 m$n (7 %); manteca con 5.275.335 m$n (5,4 %); lana lavada cruza fina con 2.462.225 m$n (2,5 %); porcinos en pie con 2.425.935 m$n (2,5 %); cueros vacunos salados con 1.994.163 m$n (2 %); sebo vacuno derretido, no comestible, con 1.875.653 m$n (1,9 %); lana lavada fina con 1.567.132 m$n (1,6 %); vacas y vaquillonas en pie con 1.159.928 m$n (1,2 %); cueros lanares sucios con 993.805 m$n; carne vacuna congelada, tipo continente, bueno, con hueso, con 808.865 m$n; carne vacuna congelada, tipo continente, superior, cuartos traseros, con hueso, con 490.109 m$n; lana sucia cruza fina (472.246 m$n); grasa porcina derretida comestible (466.436 m$n); equinos en pie (436.435 m$n); lana sucia, fina; carne vacuna, enfriada y congelada, cuartos traseros, con hueso; carne vacuna congelada, tipo continente, superior, cuartos delanteros, con hueso; y otros artículos de menor importancia.

En el Título II la mayor importancia corresponde a la semilla de girasol con 11.718.595 pesos moneda nacional, que representan el 12 % del total; luego fibra de algodón con 3.212.641 m$n (3,3 %); maní con 1.044.541 m$n (1,1 %); trigo con 547.586 m$n; harina de trigo con 449.877 m$n; siguiendo semilla de nabo, maíz, semilla de alfalfa, lino, etc.

El Título VI comprende como principales artículos, tejidos de lana o mezcla con 4.602.738 m$n (4,7 % del total exportado); artefactos de vidrio o cristal con 350.577 m$n; alhajas de toda clase con 350.353 m$n; aparatos radiotelefónicos y accesorios con 344.504 m$n; artefactos de cobre bronce o metal amarillo con 322.470 m$n; confecciones de lana o mezcla; calzado de cuero; tejidos de fibras diversas, em toda forma excepto piezas; medicamentos preparados en forma de específicos; caramelos, bombones, chocolates, confites y pastillas; artefactos de diversos metales y ligas, no expresados; carteras, billeteras, monederos, cinturones, guantes, tafiletes para sombreros, cintas de cuero; colores, pinturas, barnices y tintas, no expresados; hojas de acero para maquinitas de afeitar; confecciones de algodón; artefactos de loza, porcelana y tierra cocida; máquinas para diversos usos, no expresados; tejidos de algodón o mezcla, etc.

La casi totalidad de las exportaciones del Título III corresponden al extracto de quebracho que totaliza 3.057.980 m$n, lo que representa el 3,1 % de las exportaciones a Chile en 1945.

En la exportación por artículos corresponde el primer lugar a los novillos en pie; siguiendo luego semilla de girasol; ovinos en pie; manteca; tejidos de lana o mezcla;

fibra de algodón; extracto de quebracho; lana lavada, cruza fina; porcinos en pie; cueros vacunos salados; sebo vacuno derretido, no comestible; lana lavada fina; vacas y vaquillonas en pie; maní; cueros lanares sucios; carne vacuna congelada, tipo continente bueno, con hueso; trigo; carne vacuna congelada, tipo continente superior, cuartos traseros, con hueso; lana sucia cruza fina; grasa porcina derretida comestible; harina de trigo; equinos en pie; lana sucia, fina; artefactos de vidrio o cristal; alhajas de toda clase; aparatos radiotelefónicos y accesorios; carne vacuna enfriada y congelada, cuartos traseros, con hueso; artefactos de cobre bronce o metal amarillo; carne vacuna congelada, tipo continente superior, cuartos delanteros, con hueso; confecciones de lana o mezcla; calzado de cuero; tejidos de fibras diversas, en toda forma, excepto piezas; medicamentos preparados en forma de específicos; semilla de nabo; caramelos, bombones, chocolates, confites y pastillas; artefactos de diversos metales y ligas, no expresados; etc.

2. Evolución en el período bélico.

Con las cifras de las exportaciones del período 1938/45, en valores efectivos, se han calculado los siguientes índices y relaciones porcentuales, que dan una visión de conjunto de la evolución experimentada por nuestras ventas a Chile, en el período bélico.

Los valores efectivos de la exportación se han mercentado señalando los índices respectivos un aumento del

EXPORTACION
Valores efectivos

Años	N.I.	% s/total exp.argen.	Nº de orden
1938	100,0	0,98	14º
1939	73,1	0,64	21º
1940	150,0	1,44	11º
1941	217,6	2,04	6º
1942	446,6	3,43	6º
1943	500,9	3,02	5º
1944	618,8	3,60	4º
1945	713,9	3,93	5º

613,9 % en el período observado; su participación en el total de nuestras ventas en el exterior ha aumentado del 0,98 % en 1938 al 3,93 % en 1945, presentando disminuciones en los años 1939 y 1943; ello le ha permitido mejorar su colocación como comprador de productos argentinos, del 14º lugar que ocupaba en 1938 y 21º en 1939, al 4º en 1944 y 5º en 1945. En el último año Chile es precedido, en su carácter

de comprador de productos argentinos, por dos países europeos, Gran Bretaña e Irlanda (1º) y España (4º) y dos americanos, Estados Unidos de Norte América y Brasil, según expresa el siguiente cuadro.

EXPORTACION ARGENTINA

1945

Nº de orden	Destino	Valores efectivos en millones de m$n	%
1º	Gran Bretaña e Irlanda	649,1	26,0
2º	Estados Unidos	553,8	22,2
3º	Brasil	237,5	9,5
4º	España	100,1	4,0
5º	CHILE	98,0	3,9
6º	Suecia	86,9	3,5
7º	Francia	86,5	3,5
8º	Bélgica	79,3	3,2
9º	Suiza	54,8	2,2
10º	México	54,2	2,2
-	Otros países	497,6	19,8
-	TOTAL:	2.497,8	100,0

Las variaciones indicadas han sido provocadas por la evolución de las exportaciones correspondientes a los rubros parciales, los que han participado en distinto grado en los aumentos registrados; las condiciones en que debió desenvolverse el intercambio en el período estudiado motivaron una variación substancial en la compo-

sición de nuestras ventas, siendo de señalar especialmente el interesante aumento del renglón de artículos manufacturados, producidos por nuestra industria en franca expansión que ha contribuído de ese modo a la solución de los difíciles problemas de abastecimiento enfrentados por el país hermano; aumentos de consideración experimentaron asimismo las exportaciones de productos de la ganadería y agricultura, y en 1945 las de productos forestales.

EXPORTACIONES A CHILE POR RUBROS

Período 1938-1945

RUBROS	Indices - Base 1938 : 100							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
I. PRODUCTOS DE LA GANADERIA.	100.0	70,1	126,2	130,2	260,2	354,8	447,8	636,3
II. PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA	100,0	48,2	127,8	291,2	785,7	523,1	830,9	948,7
III. PRODUCTOS FORESTALES	100,0	154,8	129,6	206,4	179,3	253,1	237,9	544,9
IV. PRODUCTOS DE LA MINERIA.	100,0	617,5	264,6	1.565,0	1.633,2	3.197,1	2.221,1	3.338,2
V. PRODUCTOS DE LA CAZA Y PESCA	100,0	106,4	257,2	134,0	218,2	85,1	134,6	135,2
VI. DIVERSOS ARTICULOS MANUFACTURADOS (1)	100,0	94,2	385,2	823,3	1.575,1	1.790,0	1.882,8	1.070,9
TOTALES:	100,0	73,1	150,0	217,6	446,7	500,9	618,8	713,9

---

1) Comprendidos los artículos nacionalizados.

EXPORTACIONES A CHILE POR RUBROS

Período 1938-1945

RUBROS	Porcentajes							
	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
I. PRODUCTOS DE LA GANADERIA	72,6	69,7	61,1	43,4	42,3	51,4	52,6	64,7
II. PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA	14,0	9,2	11,9	18,7	24,6	14,6	18,8	18,6
III. PRODUCTOS FORESTALES	4,1	8,7	3,6	3,9	1,7	2,1	1,6	3,1
IV. PRODUCTOS DE LA MINERIA	0,1	0,5	0,1	0,4	0,2	0,4	0,2	0,3
V. PRODUCTOS DE LA CAZA Y PESCA	0,4	0,6	0,7	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1
VI. DIVERSOS ARTICULOS MANUFACTURADOS (1)	8,8	11,3	22,6	33,3	31,0	31,4	26,7	13,2
TOTALES:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

---

(1) Comprendidos los artículos nacionalizados.

Las exportaciones de los "Productos de la ganadería" (Tít.I) disminuyeron en 1939, para comenzar luego un crecimiento que en forma contínua llega en 1945 a alcanzar la cifra índice de 636,3. En todos los años del período observado ocupan el primer lugar por su importancia preponderante con respecto al total de las exportaciones, pero sin embargo, debido al mayor aumento de éstas, su participación reflejada en los porcentajes correspondientes disminuye del 72,6 % en 1938 al 42,3 % en 1942, observándose en los años siguientes una recuperación para alcanzar en 1945 al 64,7 % de las ventas totales a Chile. Principal artículo del rubro son los movillos en pie, cuyas exportaciones han aumentado notablemente y alcanzan en los últimos años alrededor del 50 % de las cifras totales del Título. Siguen los ovinos en pie; manteca, que totaliza importantes cifras a partir de 1942; cueros y lanas; porcinos en pie; sebo vacuno derretido, no comestible; todos los artículos enumerados señalan importantes aumentos. Además, vacas y vaquillonas en pie, equinos en pie, etc.

Los "Productos de la agricultura" (Tít.II), llegan a la cifra índice 948,7 en 1945, experimentado fuertes bajas en 1939 y 1943; el porcentaje correspondiente del 14,0 % en 1938, pasa por el 9,2 %, en el siguiente año, 24,6 % en 1942, 14,6 % en 1943, llegando al 18,6 en 1945. En primer lugar figuran actualmente las exportaciones de semilla de girasol, debido al aumento experimentado en los últimos años; la mayor importancia correspondía anteriormente al trigo, pero sus exportaciones presentan notables variaciones año a año, y a su harina; gran importancia adqui-

rieron las exportaciones de fibra de algodón, semilla de nabo y maní, en los últimos años; otros artículos dignos de mención son el maíz, lino y semilla de alfalfa.

El Título VI. "Diversos artículos manufacturados", ha acrecentado considerablemente sus exportaciones; el índice, luego de disminuir a 94,2 en 1939, llega en continuado incremento a la cifra de 1.882,8 en 1944, presentando una importante disminución en 1945, año en que alcanza al 1,070,0; la participación, del 8,8 % en 1938, llega en continuado aumento al 33,3 % en 1941 y desciende al 13,2 % en 1945. Notables e interesantes variaciones pueden observarse en la composición de las exportaciones de este Título que comprende, en general, productos de nuestra industria fabril y manufacturera; no sólo se han incrementado las ventas de la mayor parte de sus artículos componentes, sino que se han iniciado y cobrado importancia las de otros nuevos, al amparo de las favorables perspectivas ofrecidas por la situación anormal de guerra imperante y las consiguientes dificultades del abastecimiento. Principal producto del rubro, como consecuencia del extraordinario aumento de sus exportaciones, son los tejidos de lana o mezcla, que alcanzan en 1945 el 35,6 % del total del Título; asimismo, los artefactos de vidrio o cristal; alhajas de toda clase; aparatos radiotelefónicos y accesorios; artefactos de cobre bronce o metal amarillo; etc. Muy importantes son también las exportaciones de calzado de cuero y otros artículos de cuero; tejidos de algodón, seda y mezcla; hilados de algodón, lana y seda; medias; sombreros de fieltro y fieltros para sombreros; confecciones de algodón, lana y seda o mezcla;

maquinaria para industrias varias; productos de la industria química y medicamentos; libros, folletos e impresos; muebles; productos de la industria metalúrgica y mecánica y derivados; artículos sanitarios; cuchillería; motores y accesorios; bicicletas; artefactos de loza, porcelana y tierra cocida; cemento portland; colores, pinturas, barnices, etc.; substancias alimenticias; caramelos, bombones, etc.; licores; películas cinematográficas, aparatos telefónicos y accesorios; lámparas incandescentes y artefactos para electricidad; juguetes, etc.

La exportación de "Productos forestales" (Tít. III) aumentó con alternativas (disminuciones en 1940, 1942 y 1944) para llegar a la cifra índice de 544,9 en 1945, año en que duplica con exceso las exportaciones del anterior. El porcentaje de participación, de 4,1 % en 1938 aumenta a 8,7 % en 1939, disminuye a 1,7 % en 1942, experimenta una ligera recuperación en 1943 (2,1 %) y alcanza a 1,6 % y 3,1 % en 1944 y 1945. Las variaciones señaladas reflejan la evolución de las ventas de extracto de quebracho, producto de participación casi excluyente en el total del rubro.

Los "Productos de la minería" (Tít.IV), llegan - con algunas bruscas variaciones - a la cifra índice de 3.338,2 (la mayor registrada por las exportaciones en el período comprendido por el cuadro) en 1945; pero sin embargo su participación con respecto al total no alcanza mayor volumen, siendo la mayor en 1939 con el 0,5 %. Los mármoles constituyen el principal artículo del Título.

También los "Productos de la caza y pesca" (Tít. V) presentan variadas alternativas, alcanzando la cifra índice mayor en 1940 (257,2), la mínima en 1943 (85,1) y la de 135,2 en 1945; la participación también es reducida, ascendiendo del 0,4 % en 1938 al 0,7 % en 1940, para descender luego hasta el 0,1 % en 1943 y años siguientes. Este rubro comprende principalmente cueros de nutria y zorrino y plumas de avestruz.

3. Estudio de los principales artículos.

a) Carnes.

Nos referiremos principalmente a la carne vacuna, rubro más importante del intercambio, cuyas exportaciones han sido objeto de diversas vicisitudes y motivado las más apasionadas controversias y encontradas opiniones, de parte de los sectores afectados de ambos países. Veamos algunos antecedentes:

El plantel bovino de Chile se mantiene desde hace algunos años alrededor de las 2.500.000 cabezas, con tendencia a disminuir. La producción anual se calcula en 500.000 cabezas, aproximadamente, oscilando el consumo en las 560.000 a 580.000 cabezas, por lo menos; de inmediato salta a la vista que existe un déficit que es necesario cubrir, bien con la importación o disminuyendo el plantel ganadero del país. Es de señalar que el déficit resultante de los datos precedentes, debe considerarse como las cifras mínimas a que el mismo alcanza; otras estimaciones lo hacen llegar a 100.000 cabezas (1) y las crecientes importaciones de ganado argentino, que llegaron a 231.835 cabezas en 1945, parecen confirmar la opinión de que es mucho mayor que los indicados. Ello estaría corroborado asimismo por la circuns

---

(1) "Los cálculos hechos por los ganaderos dicen que mien-
"tras el déficit sumaba 60.000 cabezas en 1931, actual-
"mente hay una pérdida anual de 100.000". Información
"telegráfica de Santiago de Chile, "La Prensa", Bue-
nos Aires, 4/X/1945.

tancia de que a pesar de los esfuerzos realizados para estabilizar los precios internos, éstos se han elevado en forma considerable.

Lo expresado pone en evidencia el problema que al abastecimiento del país vecino crea la situación deficitaria de su producción vacuna y ha hecho reconocer en forma generalizada la necesidad de tomar medidas para enjugar ese crecido déficit.

Las medidas que pudieran adoptarse para aumentar el plantel ganadero arbitrarían soluciones a plazo más o menos largo (1) y algunas originarían inmediatamente una disminución de los animales aptos para la matanza (2); ello, evidentemente provocaría nuevas importaciones procedentes de nuestro país. La otra eventualidad que podría suponerse, la disminución del consumo, no se considera posible dado el promedio por habitante que ya es sumamente bajo. Asimismo, el aumento del número de praderas es una medida no muy factible dado que, como en el caso de la agricultura, escasean en Chile las tierras aptas para ese destino. El Gobierno está empeñado en el fomento de la producción, pero sus esfuerzos se orientan más bien en el sentido de acrecentar el stock lechero, problema que interesa especialmente a ese país.

Las autoridades se ocupan del problema, habiendo expresado en repetidas oportunidades su propósito de abara-

---

(1) Aumento del número de praderas ganaderas; fomento de la pesquería, de la cría de ganado porcino y caprino, para contribuir con ello a la alimentación de la población.

(2) Prohibición del sacrificio de hembras menores de cinco años, para aumentar la reproducción; y de terneros menores de dos años. Aumento del peso medio de los animales sacrificados.

tar la carne, que ha alcanzado precios tan elevados que la colocan fuera de las posibilidades de adquisición de las clases más numerosas de la población. Por otra parte, los precios de la carne en Chile fluctuan durante el invierno, aumentando exageradamento; los mismos dependen de que el verano se haya presentado favorable y haya habido bastante pasto.

El problema se presenta en términos de difícil solución: la carne debe tener precios remuneradores para los productores, propósito inconciliable con la necesidad de abaratarla, para que sea accesible a un mayor sector de la población.

Los propósitos de las autoridades son combatidos por los productores locales, que ven en la importación de ganado argentino - forma de abaratar el producto y cubrir el déficit - un perjuicio para sus intereses, pues no pueden competir con los ganaderos argentinos, por ser en Chile la crianza mucho más costosa que en nuestro país.

Los productores locales esgrimen como una de las principales razones el peligro de la aftosa, aduciendo que esta epidemia es endémica en la Argentina y que la internación de ganado de esta procedencia, por el contagio y la propagación de la plaga, consiguientes, sería de resultados desastrosos para la ganadería chilena. Este argumento, que se agita cada vez que se trata de impedir la importación de ganado argentino, es inconsistente y ha quedado demostrada su falsedad en toda oportunidad que ha sido esgrimido.

Existe un proyecto, elaborado por el organismo gremial de los productores chilenos, el que, ante las grandes

dificultades de abastecimiento pretende conciliar sus intereses con los de los consumidores, aceptando bajo ciertas condiciones la importación de ganado argentino como solución transitoria, con el propósito de llegar en el futuro al autoabastecimiento. (1) Asimismo, el ministro de Economía del país hermano expresó recientemente "tengo el proyecto de crear una "corporación de la carne" que supondrá la solución integral del problema, y en la que intervendrán la Corporación de Fomento de la Producción, el Instituto de Crédito Agrícola, la Caja de Colonización y el Instituto de Crédito Industrial." (2)

Sin embargo, la necesidad chilena de abastecerse de carne argentina no puede ser discutida; ella llega a reflejarse en la crónica periodística y en las noticias telegráficas; en alguna oportunidad, la detención de un tren por las autoridades argentinas, por razones sanitarias, ha motivado gestiones diplomáticas pues peligraba el abastecimiento de importantes ciudades chilenas (3); constantemente se expresan opiniones oficiales y privadas que tienden a la solución del problema, y siempre se vuelve de una o de otra manera al tema de las importaciones desde la Argentina.

---

(1) "Este país - destacan - cada día depende más de las importaciones argentinas y abogan por un esfuerzo nacional para que la producción ganadera chilena cubra las necesidades del país, indicando que no siempre hay disponibilidad de divisas para cubrir las importaciones." Opinión de diarios chilenos reproducida en información telegráfica de Santiago. "La Prensa" - B.Aires, 4/X/43.

(2) Declaraciones formuladas a la United Press; noticias telegráficas de Santiago de Chile. "La Prensa" - B.Aires, 21/VI/46.

(3) "El Mundo" - 16/X/43.

La acentuada escasez de este producto de primera necesidad, la insuficiencia de la producción ganadera y el peligro de la disminución de los planteles a breve plazo, si continúan las condiciones existentes, exigen la adopción de medidas enérgicas y eficaces para ser combatidos, a pesar de que con ellas puedan en cierta forma afectarse algunos intereses particulares, opinión ya casi generalizada y compartida por extensos círculos del vecino país.

Al respecto, lo ocurrido hasta el presente refirma la opinión de que el país trasandino debe importar crecidas cantidades de ganado argentino para subvenir las necesidades del consumo interno.

Las exportaciones sufrieron diversas alternativas, pero han sido siempre motivo de preocupación para los productores chilenos, que estiman sumamente bajos los precios de nuestras carnes.

El primer impuesto a la internación de vacunos argentinos se aplicó en 1898, siendo suspendido en 1907; se restableció en 1911 para ser suspendido nuevamente en 1918, restablecido en 1922 y suspendido en 1925; medidas que reflejan la lucha de intereses entre los productores y consumidores chilenos.

En 1930 se dictó una nueva ley estableciendo un impuesto a la intreducción de ganado sobre la base de una escala móvil, que fué luego reducido y luego nuevamente (a $ ch. 68.- por cabeza) por el Tratado de Comercio de 1933. Por el Protocolo Adicional de 1938 se convino la importación

libre de derechos aduaneros de una cuota de 60.000 cabezas de ganado argentino introducidas entre el 1/VII y 31/XII de cada año y para el que no se importara en esas condiciones la aplicación de derechos de acuerdo a una escala móvil que se aplica de acuerdo a la variación del precio medio armónico por kilo vivo en ferias de Santiago. Los precios en el mercado chileno son muy superiores a los establecidos en la citada escala móvil y en consecuencia todo el ganado vacuno argentino se importa libre de derechos. Sin embargo, su emtrada está condicionada a restricciones de otro orden, resultado de un régimen de cuotas aplicado por el Gobierno chileno, para regular las entradas de acuerdo a las necesidades de importación de vacunos argentinos.

Por lo general, en los meses de verano en que más abunda el producto local y podrían importarse carnes argentinas a más bajo precio, las cuotas son restringidas, siendo en cambio objeto de un tratamiento más liberal las carnes argentinas en invierno, en que la situación del mercado local presenta dificultades de abastecimiento; pero em esa época las frecuentes interrupciones del tráfico por la cordillera dificultan este comercio.

En 1930, sometidas las importaciones de ganado al régimen del impuesto móvil citado, sufrieron como consecuencia del mismo una brusca caída, recuperándose luego en forma lenta en los primeros años y más acelerada en los últimos, en que alcanza las importantes cifras que pueden observarse a continuación.

EXPORTACION A CHILE DE GANADO VACUNO

Años	Nº. de cabezas
1938	54.685
1939	35.663
1940	63.763
1941	65.728
1942	96.862
1943	155.090
1944	143.113
1945	231.835
1er. Sem. 1946	116.521

El monto expresado por las cifras de los últimos años, particularmente de 1945, confirma sin lugar a dudas el fuerte déficit que en lo relativo a la producción de carne sufre el mercado chileno.

Las autoridades chilenas, en su esfuerzo por atender las necesidades del país, decretaron temporalmente en alguna oportunidad la entrada libre de cuotas del ganado argentino. Recientemente, por decreto que comenzó a regir el 1º de setiembre ppdo. se fijó en 170.000 cabezas la cuota para la introducción de ganado bovino a través de la cordillera, para el año 1946, previéndose asimismo que en caso necesario dicha cuota sería aumentada hasta el cincuenta por ciento; se estipuló también que la introducción de ganado para el consumo de las provincias de Tarapacá y Antofagasta se haría sin sujeción a cuota. Posteriormente, informaciones telegráficas de Santiago de Chile (1/XI/46) expresaban

que el "gobierno informó que se establecerá cordillera li-
"bre para la internación de ganado argentino, en el caso de
"que no den resultados las actuales medidas para solucionar
"la escasez de carne" (1); agregaban que se había fijado la
cuota del decreto precitado "sobre la base de que el saldo
"del consumo sería aportado por los ganaderos nacionales,
"circunstancia que no se ha cumplido. Por consiguiente ha-
"brá libre internación si continúa esta situación. Entre-
"tanto se autorizó la mayor cuota de internación em 4.000
"cabezas"(1) mensuales; en los primeros días de noviembre
ppdo.

En lo que respecta a las <u>carnes vacunas enfriadas y congeladas</u> ambos gobiernos han acordado, por cambios de notas del 31/VII y 31/VIII/39, prorrogado y ampliado por igual procedimiento el 27/XII/40, 23/III/43 y 15/17 del XI/44, la autorización para que dentro de las facilidades acordadas por el Protocolo Adicional de 1938, se importen a Chile libre de derechos 2.000, 4.000 y 10.000 toneladas anuales sucesivamente del producto, en la proporción de 250 kilogramos de carne por cabeza de vacuno, llegando la última prórroga hasta el 31/XII/46.

La evolución en las expertaciones a Chile de carne vacuna argentina que permitirían esas facilidades es interesante para ambos países, no habiéndose realizado aún em escala apreciable por la falta de medios adecuados a ese fin. Puede considerarse que los envíos realizados lo han sido a

---

(1) "La Prensa", Buenos Aires, 2/XI/46.

título experimental; solamente en 1945 se alcanza un tonelaje apreciable, aproximándose las exportaciones a las 4.500 toneladas.

EXPORTACION A CHILE DE
CARNE VACUNA ENFRIADA Y CONGELADA

Años	Toneladas
1938	2
1939	45
1940	128
1941	248
1942	62
1943	24
1944	453
1945	4.468
1er.Sem.1946	34

Indudablemente este tráfico se ha facilitado con la reanudación de los servicios del Trasandino, pero para su incrementación es necesario contar con depósitos frigoríficos apropiados en territorio chileno y con un frigorífico regional en nuestro país, que evite tener que enviar el producto desde nuestra capital. Los frigoríficos existentes en Chile resultan insuficientes, no respondiendo su capacidad y funcionamiento a las necesidades, en caso de aumentar las cantidades de carne a recibir y conservar. La instalación de un matadero frigorífico en Mendoza, permitiría asimismo desosar las carnes, reportando ventajas de carácter sanitario y comercial, beneficios recíprocos para ambos países y el mejor aprovechamiento del Trasandino.

No se ha notado en Chile oposición de parte de los productores a estos envíos; pero debe tenerse presente

la falta de instalaciones de embarque, transporte, recepción y expedición, en la cantidad y capacidad necesarias; además sólo puede importarse libre de derechos la cantidad ya citada, en sustitución de parte de la cantidad de animales vivos fijada en el protocolo de 1938. Ello explica porque las mismas personas que se oponen a la introducción de ganado en pie, no se alarman cuando se trata de carne enfriada y congelada.

Los beneficios resultantes para nuestro país de la orientación de nuestras exportaciones de carne a Chile hacia el producto enfriado o congelado, estribarían en la mayor faena de ganado, con el consiguiente empleo de mano de obra y trabajo realizado en el país y en la obtención de los subproductos ganaderos de la industrialización. Los chilenos obtendrían un producto de mejor calidad. Asimismo perdería fuerza uno de los argumentos esgrimidos por los ganaderos chilenos, en su oposición a la entrada de carne vacuna argentina, la propagación de la fiebre aftosa desde nuestro país.

El país trasandino es un mercado sumamente interesante para nuestras exportaciones de carnes, producto que debe merecer preferente atención en las negociaciones a realizar, como también las perspectivas para la mayor exportación de nuestras carnes refrigeradas, una vez solucionadas las dificultades existentes para el desarrollo de este comercio.

Parece indudable que nuestras exportaciones de carne vacuna a Chile deben mantener los altos niveles registrados o aun aumentar, dadas las circunstancias señaladas. El problema de la carne en el país trasandino se mantiene con caracteres graves desde hace tiempo y las perspectivas para nuestras ventas son favorables, siempre que se consigan abaratar los precios internos para aumentar su consumo; de lo contrario podría ocurrir que el mismo disminuya, no por falta de necesidad sino por el escaso poder adquisitivo de la población.

A pesar de las franquicias obtenidas por el Tratado de 1933 y el Protocolo Adicional de 1938, para las exportaciones de ganado en pie y carne refrigerada, las mismas no tuvieron en un principio la influencia favorable que hubo de esperarse, entre otras por las siguientes razones. En primer lugar por encontrarse su internación condicionada a un régimen de cuotas, con el que se regulan las importaciones de acuerdo a las necesidades y por las dificultades que nuestro transporte con Chile presentó en los últimos años y el encarecimiento del mismo. Además debe tenerse presente que se ha operado el restablecimiento de un activo comercio de carnes con los mercados de ultramar y que los precios del producto han aumentado progresivamente desde hace algunos años, factores que han incidido contra un mayor desarrollo del tráfico de carnes a Chile.

No obstante, las exportaciones de vacunos en pie continuaron con ritmo creciente experimentando notables aumentos en los últimos años, a pesar de no ofrecer un interés inmediato marcado, por estar asegurada la colocación

de nuestras carnes en el Reino Unido y países aliados durante la guerra y desde la terminación de la misma y por un número de años difícil de estimar por ahora, en los países citados y los demás liberados que han sido asolados y devastados por la misma, con grave perjuicio de su ganadería y de las necesidades mundiales de alimentación. Sin embargo, es acción de buen gobierno toda aquella encaminada a la consolidación de este mercado y al fomento de su consumo; además de las razones que militan en favor de un estrechamiento de nuestras relaciones comerciales con los países latinoamericanos, sobre todo los limítrofes y en particular Chile, no debe olvidarse que, a pesar del limitado interés que puedan ofrecer en el presente nuestras exportaciones de carne al país vecino, esa situación puede variar fundamentalmente con la normalización de la ganadería y el comercio mundial del producto.

Ya nos hemos referido en el capítulo pertinente a las excelentes condiciones que reúne Chile para la explotación del ganado ovino; la intensificación de este renglón de su producción sería posible si no se debieran destinar las tierras necesarias a otros renglones de su economía agropecuaria.

La más propicia, la región sud, posee frigoríficos regionales que faenan preferentemente para la exportación al Reino Unido; los mismos, para poder cumplir con sus cuotas de importación en aquel país, deben adquirir ovinos en el nuestro. En lo que respecta al consumo interno, salvo en la

zona productora del sud, el consumo es reducido.

Las exportaciones de ovinos argentinos a Chile parecen indicar que el déficit señalado, para el cumplimiento de sus cuotas de importación en el Reino Unido, ha aumentado en los últimos años:

EXPORTACION DE OVINOS A CHILE

Años	Nº. de cabezas
1938	642.499
1939	565.936
1940	595.237
1941	709.817
1942	929.231
1943	874.268
1944	800.857
1945	912.698
1er. Sem. 1946	800.246

Los frigoríficos que faenan ovinos en Chile, se encuentran en el extremo sud del país, congelando el 80 % de su faena, aproximadamente, con destino al Reino Unido y destinando otro 10 % aproximadamente, para el consumo local y del norte del país, y el resto para la elaboración de conserva y producción de grasas.

Es notoria la importancia de estas adquisiciones de ovinos argentinos; este rubro de nuestra producción patagónica se vió seriamente afectado cuando, como consecuencia de los acuerdos de Ottawa, el Reino Unido limitó la entrada de ganado ovino argentino al 65 % de las importaciones del año julio 1931/junio 1932; pero nuestros productores pudieron igualmente remitir su ganado a ese país por interme-

die de las cuotas de los frigoríficos chilenos que vienen adquiriéndolo en forma creciente para poder cubrirlas; esta situación sin embargo perjudicó en mayor grado a nuestros frigoríficos de la Patagonia, que vieron limitada su faena.

La importación de ovinos en pie se realiza libre de derechos (1); Chile abastece su propio consumo de carne y otros productos ovinos, por lo que estando las adquisiciones que realiza en la Argentina ligadas al comercio de exportación chileno y destinadas - como hemos visto - a permitir su normal desarrollo, no pueden hacerse mayores conjeturas sobre su futura evolución, ni fomentarse su crecimiento.

El ganado porcino ha alcanzado poco desarrollo en Chile; el consumo de esta carne es reducido y necesita importar grandes cantidades de grasa de cerdo. No obstante, el consumo de carne va mejorando, debido al aumento del poder adquisitivo de la población, a pesar de los elevados precios del producto.

Las exportaciones de ganado porcino desde nuestro país, alcanzan las siguientes cifras:

---

(1) Por el Protocolo Adicional de 1938, se consolidó el régimen de liberación de derechos para el ganado ovino internado para consumo de los Territorios de Aysen y Magallanes.

EXPORTACION A CHILE DE GANADO PORCINO

Años	Nº.de cabezas
1938	50
1939	30
1940	60
1941	228
1942	1.059
1943	17.259
1944	35.079
1945	43.105
ler.Sem. 1946	24.674

Las mismas carecen de importancia hasta 1943, año en que experimentan un brusco aumento, llegando a 17.259 cabezas. Ello fué motivado por una epidemia que ocasionó graves perjuicios al plantel porcino chileno, y ante las necesidades del consumo las perspectivas para nuestros envíos mejoraron notablemente, manteniéndose en los años siguientes y alcanzándose cifras año a año más importantes, para este rubro de nuestra exportación.

A pesar de necesitar forrajes para el desarrollo de su riqueza porcina, Chile traba la importación de maíz, presentando en tal forma la situación anómala de que al mismo tiempo que impide la introducción de este grano debe por la insuficiencia de su plantel ganadero adquirir animales en pie en nuestro país.

El ganado porcino no ha sido beneficiado con rebaja de derechos aduaneros en los convenios concertados entre ambos países; por ello sería conveniente tratar de conseguir ventajas arancelarias para su introducción, o por lo menos para nuestros forrajes, lo que sería de positivo beneficio para el fomento de la ganadería chilena.

b) Manteca y quesos.

El consumo de productos de lechería - leche, manteca y quesos - es en Chile sumamente bajo, de acuerdo a estimaciones realizadas; motivan principalmente esta situación la poca difusión del hábito de su consumo y los precios internos elevados. La producción nacional no alcanza a satisfacer el consumo, por lo que deben realizarse adquisiciones de estos productos, en escala creciente, en nuestro país.

Tanto la manteca como los quesos constituyen renglones de importancia en el intercambio entre nuestros dos países.

EXPORTACION A CHILE DE MANTECA Y QUESOS

Años	Manteca Kgrs.	Quesos Kgrs.
1938	49.000	25.000
1939	107.968	31.806
1940	129.856	38.157
1941	126.374	37.412
1942	1.111.985	61.293
1943	1.887.828	63.397
1944	1.835.298	102.124
1945	2.973.891	34.288
ler.Sem. 1946	1.824.558	8.134

Dados los elevados precios en el merdado interno chileno, las perspectivas para nuestra exportación son muy favorables y la misma debería lógicamente incrementarse aún

más, si no se encontrara dificultada por la política desarrollada y por la intervención estatal chilena, en este renglón del abastecimiento.

Las autoridades se preocuparon hace tiempo, de la mala calidad de la leche consumida y de sus altos precios, que excluían de su consumo a las clases de la población de recursos limitados. Para obviar esos inconvenientes se estableció la obligación de pasteurizar la leche y se constituyó la Central de Leche "Chile", institución semioficial, bajo la forma de sociedad anónima. Con la misma, se proponía controlar el comercio de la leche y sus derivados, abaratarla haciéndola accesible al pueblo y asegurar su buena calidad; estos propósitos de bien público no han sido totalmente logrados.

La usina de la Central de Leche "Chile" S.A. comenzó a actuar a fines de 1935 y ha llegado a constituir prácticamente un monopolio de la pasteurización y venta de leche, al adquirir paulatinamente casi todos los establecimientos particulares. Sin embargo, el problema de la leche no sólo no ha mejorado sino que se ha agravado y al no obtenerse los resultados perseguidos la Central, al reclamar aumentos del precio, que según adujo no cubría sus costos, se ha encontrado con la oposición del Comisariato de Subsistencias y Precios.

La Central elabora manteca, quesos y otros productos y como monopolio estatal regula las importaciones de los mismos. Su acción motiva quejas de los productores que también alegan no poder vender a los precios máximos fijados por el Comisariato de Subsistencias y Precios, en su

propósito de abaratar los productos de primera necesidad, debido a que los costos de producción son cada vez más elevados. Con el propósito de compensar las pérdidas producidas por el suministro de leche, la citada entidad obtuvo la concesión de la importación de manteca desde nuestro país, originando por ello protestas de los habituales importadores, ello le permite beneficiarse con la diferencia de precios entre los dos mercados. Lo expuesto deberá ser tenido en cuenta en las negociaciones que se realicen; con la situación señalada se desvirtúan las ventajas concedidas en los convenios celebrados, pues al existir un comprador único en el mercado chileno y desarrollarse libremente la competencia entre los comerciantes argentinos, el total de la diferencia de precios entre ambos mercados es substraído al productor argentino y al consumidor local, para ser absorbido por la Central, que en tal situación, puede regular el volumen de las transacciones para que alcancen el nivel que le proporcione las mayores utilidades. Al respecto debe señalarse que la reciente intervención del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio en nuestras exportaciones de manteca, es de presumir que contribuirá a atenuar esa situación.

Con respecto a los quesos, la situación interna se presenta similar a la de la leche y manteca. Se restringe su importación para atenuar la competencia, por la gran diferencia de precios con el producto argentino, como en el caso de la manteca.

Por el Tratado de 1933 se obtuvo la consolidación de derechos para los tipos de quesos finos: Briet, Camembert,

Gruyere, Crema de Gruyere. La Superintendencia de Aduanas de Chile dió a esta consolidación una interpretación liberal y en 1934 resolvió que debía entenderse que la misma era extensiva a todos los quesos finos que no hacían competencia al producto corriente de elaboración local; pero en 1942, la misma repartición, variando fundamentalmente de criterio, resolvió que sólo debían comprenderse los tipos de quesos finos expresamente citados en el Convenio. Esta última interpretación procura evitar la competencia de nuestros productos, dado que las diferencias entre los precios de los dos mercados son muy grandes.

La organización de la Central de Leche y los intereses creados impiden una mayor importación de manteca y quesos desde nuestro país, privando a la alimentación del pueblo de estos productos en cantidades mayores y a precios accesibles, de acuerdo con su capacidad adquisitiva. El gobierno chileno estudia un plan integral para el fomento del ganado lechero, con vistas a una mayor producción futura, previéndose subsidios a la producción.

Sin embargo, dada la situación de esta industria, que ofrece dificultades para su mejoramiento y desarrollo por sus altos costos de producción, Chile constituye un interesante mercado para nuestro país. Por otra parte, las diferencias existentes entre sus precios y los del mercado argentino ofrecen buenas posibilidades a nuestra exportación, si se consigue suprimir o atenuar las trabas existentes. Asimismo debe computarse como factor favorable, el aumento de la capacidad adquisitiva del pueblo chileno.

c) Trigo.

En el caso del trigo se considera en Chile que, dado su carácter de renglón primordial para la subsistencia, para su provisión el país no debe depender del extranjero. Pero, a pesar de los esfuerzos gubernamentales tendientes al autoabastecimiento del país, su alcance se logra venciendo serias dificultades; diversos factores gravitan en contra de esa aspiración nacional y de los propósitos oficiales coincidentes.

Como primera dificultad debe señalarse la de los términos en que se plantea el problema, por tratarse de un producto de primera necesidad indispensable para la alimentación de todas las clases de la población; debe evitarse el encarecimiento del pan, por una parte, y por la otra establecerse precios remunerativos para alentar a los agricultores a orientar sus cultivos hacia esta producción. Estos dos propósitos resultan de difícil realización al presentarse estrechamente ligados e inseparables.

Por otra parte, dificultan la extensión de los cultivos y una mayor producción: la necesidad de que el precio del pan sea lo más bajo posible y el interés gubernamental en ese sentido; la escasa población rural; el atraso en la selección de los trigos cultivados; la limitada existencia de zonas aptas para este cultivo; la evolución en las faenas agrícolas que se opera en Chile, orientándolas hacia cultivos más productivos, como el cáñamo, plantas medicinales, frutales, etc. Asimismo, inciden en forma apreciable en el precio del trigo, los gastos de transporte necesarios para su movilización dentro del país.

Para subsanar el inconveniente de la limitación de las zonas apropiadas a este cultivo se ha hablado de las superficies ganadas a expensas de la zona de bosques del sud del país y de las incorporadas llevando el riego a las mismas, soluciones ambas limitadas por el factor geográfico, pues son aplicables sólo a las llanuras, que no son muy abundantes. (1)

Con la política de autoabastecimiento, Chile ha podido mantener su producción en un monto suficiente para abastecer sus necesidades; exportando al Perú en los años que las buenas cosechas le permiten obtener excedentes y realizando adquisiciones en nuestro país cuando se presenta el caso inverso, para satisfacer las necesidades de su abastecimiento. Ello motiva que sus importaciones desde la Argentina, presenten cifras irregulares.

---

(1) Como medidas destinadas a facilitar la política de fomento, estimulando a los agricultores y tendiendo a la vez a no encarecer el producto, se conocen en los círculos chilenos: la fijación de precio mínimo para el trigo, teniendo en cuenta el de los productos que pueden cultivarse en su reemplazo; el fomento del empleo de fertilizantes, a bajos precios; tratamiento aduanero favorable a las semillas importadas; facilidades de crédito a los agricultores; establecimiento del uso de tractores y otros elementos de labranza en forma colectiva; limitación de las exportaciones de avena y cebada, productos competidores del cultivo del trigo; retención de un margen de cambio sobre las exportaciones de cáñamo y otros cultivos productivos, para destinarlo a sufragar las importaciones que exija el déficit de la producción nacional, etc.

EXPORTACION A CHILE DE TRIGO Y HARINA DE TRIGO

Años	Trigo (t.)	Harina de trigo (t)
1938	14.553	3.978
1939	18	4.609
1940	18	3.693
1941	9.782	4.380
1942	94.323	5.282
1943	36.411	6.543
1944	5.716	5.755
1945	3.586	3.379
ler.Sem. 1946	30	1.733

Las importaciones se realizan por intermedio del Instituto de Economía Agrícola, que está legalmente facultado para regularlas. La política gubernamental de autoabastecimiento y restricción de las importaciones, se ha desarrollado en perjuicio de los consumidores que deben pagar precios cada vez más elevados.

Como ya hemos expresado, Chile debe importar trigo desde la Argentina para hacer frente a los déficits que presenta su producción, problema que debe encarar periodicamente su Gobierno. En algunas oportunidades la carestía del producto se ha presentado con características graves y de urgente solución, al amenazar con la paralización de la labor de molinos en algunas zonas del país, con los consiguientes perjuicios para su normal abastecimiento, peligro de falta de pan para su población y de desocupación originado por esa paralización, la que afectaría a grupos numerosos

de obreros. (1)

En las condiciones señaladas, no pueden hacerse mayores estimaciones sobre el futuro de nuestras exportaciones. La conducta más conveniente para ambos países y que podría ser motivo de negociaciones, sería llegar al abandono de la política de autoabastecimiento por parte de Chile, permitiendo así cubrir el déficit con la importación argentina. Los productores marginales deberían en tal caso ser orientados hacia cultivos de carácter intensivo, más de acuerdo con las condiciones del país, para cuya colocación se otorgarían facilidades efectivas en nuestro mercado. Los consumidores chilenos se beneficiarían grandemente con la adopción de tal política.

Se adoptaría asimismo un régimen de regulación de las importaciones del producto argentino o alguna de las medidas sugeridas al respecto, al ocuparnos páginas más adelante de la proyectada unión aduanera entre ambos países.

---

(1) Además de los ya señalados, la solución del problema del trigo y el pan en Chile presenta otros inconvenientes, aunque no de tanta importancia como los relacionados con el cultivo del cereal y el nivel a que alcanza su producción. Ellos se refieren a las industrias de la molienda y panaderil, que adolecen de fallas técnicas y económicas. Existe un número excesivo de molinos, para las necesidades que deben satisfacer, algunos mal ubicados, con exceso de maquinarias, instalaciones en desuso y anticuadas; otros trabajan aprovechando sólo escasa parte de su capacidad de producción. La industria panaderil adolece de fallas que encarecen el producto; es poco mecanizada y la gravitación de la mano de obra, por su alto costo, aumenta los gastos, a lo que deben agregarse las condiciones de trabajo exigidas por los sindicatos, que tienden a acentuar ese aumento.

d) Maíz.

Con el maíz ocurre en Chile algo similar, en algunos aspectos, a lo expresado para el trigo; las autoridades chilenas están empeñadas en el autoabastecimiento del país y los precios del producto han experimentado contínuos aumentos. La producción se ha ido desarrollando y se ha incrementado, pero no ha llegado a alcanzar cifras que guarden relación con las necesidades de forrajes del país. La producción local es mantenida con la protección de trabas arancelarias y sanitarias aplicadas al producto introducido desde la Argentina, pero a pesar de ello presenta una situación estacionaria. Esa política origina falta de forrajes, en detrimento del desarrollo del plantel y producción porcinos y de la industria lechera; por lo que el Gobierno debe encarar constantemente la compra de grandes cantidades de maíz en nuestro país.

EXPORTACION A CHILE DE MAIZ

Años	Cantidades (t)
1938	500
1939	1.591
1940	1.018
1941	3.056
1942	1.540
1943	1.775
1944	886
1945	1.403
ler.Sem. 1946	199

Los precios elevados del maíz en Chile tienden a

mantener la producción local, pero al mismo tiempo entorpecen el desenvolvimiento de otros rubros de su producción, ya que siendo el maíz necesario para el engorde de los porcinos, manutención y engorde del ganado lechero y de matadero y alimento de las aves en general, la producción insuficiente y el precio elevado inciden en el costo de las carnes, leche, manteca, aves y huevos, etc., todos productos de consumo popular.

Puede señalarse que en los países de gran desarrollo de la producción lechera, se fomenta conjuntamente como explotación subsidiaria la de los porcinos, siendo consumidores de maíz en grandes cantidades para la alimentación de sus planteles. Chile está interesado en el estímulo de su producción lechera pero sin embargo restringe la importación de maíz y se ha visto obligado en los últimos tiempos a realizar fuertes adquisiciones de porcinos en el mercado argentino.

Esa política restrictiva que no concuerda con las verdaderas necesidades del país, perjudica a su riqueza pecuaria y a los consumidores, que se ven obligados a pagar precios elevados, en evidente desproporción con los beneficios que a la economía chilena puede significar el apoyo estatal a la producción de maíz, poco importante y substituible por cultivos más apropiados a las características locales.

La escasez del producto en el mercado chileno crea problemas de diverso orden y obliga a las autoridades y círculos privados a interesarse por la realización de compras en nuestro país; anunciándose periódicamente grandes

adquisiciones en la Argentina, propósitos que se reflejan en las noticias telegráficas y crónicas periodísticas, pero que luego no se realizan. En alguna oportunidad se expresó el deseo del Gobierno y de particulares, de efectuar importantes compras en nuestro mercado, que se destinarían a la elaboración de alcohol.

La importación del maíz argentino se ve dificultada por altos derechos aduaneros, por restricciones de carácter sanitario, por la carestía del transporte y la gran incidencia de los fletes. Ello unido al elevado precio del producto en el mercado chileno, determinan la escasa demanda y entorpecen las adquisiciones en nuestro país.

Las circunstancias señaladas permiten suponer que, encaradas las cosas con criterio lógico, Chile será comprador habitual de maíz argentino, en mayores cantidades.

e) Girasol.

Chile no es normalmente importador de aceites comestibles vegetales, porque su industria está capacitada para abastecer con exceso las necesidades del consumo; además, ella le permite obtener como subproductos, los residuos de la elaboración, de utilización en la alimentación del ganado.

La industria local empleaba como materia prima hasta 1939, casi exclusivamente semilla de algodón, que se adquiría en el Perú, realizándose asimismo cortes con producto obtenido del maní y otras oleaginosas. Pero luego se ha evolucionado, habiendo sido desalojada en la actualidad la semilla de algodón por la semilla de girasol argentina, y en los últimos años también por la de producción nacional, con muy buenos resultados. Ello se debió a las dificultades para la obtención de semilla de algodón y a los bajos precios a que podía comprarse el girasol en nuestro país, habiéndose realizado fuertes adquisiciones de oleaginosas, en los últimos años, en la Argentina.

La industria chilena emplea asimismo alrededor de un 20 % de semilla de maní y nabo. La preferencia en las compras de uno u otro producto por parte de los industriales y la proporción de los mismos, dependen de los precios a que éstos se coticen. (1)

Las adquisiciones de girasol en nuestro país, han seguido en los últimos años la siguiente evolución:

---

(1) Para el girasol debe computarse en contra un recargo de flete, por su menor rendimiento de aceite.

EXPORTACION DE SEMILLA DE GIRASOL A CHILE (1)

Años	Cantidad (kgrs)
1938	---
1939	1.288.884
1940	14.926.426
1941	16.558.923
1942	34.269.866
1943	11.465.835
1944	30.180.837
1945	34.991.535
1er. Sem. 1946	6.935.581

Chile producía girasol en poca cantidad, pero en los últimos años ha fomentado este cultivo - y el de otras oleaginosas - desarrollándose rápidamente su producción para alcanzar casi a la tercera parte de sus necesidades, en algunos años.

Al mismo tiempo que se desarrollaron las compras chilenas en nuestro país, el precio de la semilla de girasol argentina fué aumentando y en 1943 las condiciones de precio y fletes determinaron que esta oleaginosa fuera más barata producida en Chile, que importada de la Argentina sin derechos aduaneros; lo que agregado a la prohibición de

---

(1) A título ilustrativo se consignan las expertaciones al país trasandino de maní y semilla de nabo, en el mismo período.

Años	Exportación de: Maní (kgrs.)	Semilla de nabo (kg.)
1938	---	---
1939	30	---
1940	1.245.856	261.414
1941	6.703.019	6.593.213
1942	827.190	12.986.595
1943	2.266.750	4.480.488
1944	3.535.883	2.272.143
1945	3.090.387	794.767
1er. Sem. 1946	1.758.698	248.300

exportar semillas oleaginosas establecida en ese año debido a las reducidas cosechas provocaron en ese país una grave escasez de semillas, mientras demoraban las gestiones para obtener los permisos de exportación, que luego se acordaron en forma satisfactoria para las necesidades chilenas. Todo ello alentó la política de fomento de la producción desarrollada en el país trasandino.

Pero a pesar de lo señalado su dependencia del extranjero para el normal abastecimiento es notoria. Puede decirse que, en los últimos años, la posible suerte de las compras de oleaginosas argentinas ha constituído un problema constante para ese país y las gestiones oficiales y privadas se han sucedido ininterrumpidamente, solicitándose cantidades cada vez mayores que no guardan relación con el monto de sus importaciones normales.

La situación del mercado interno chileno en este particular, presentó caracteres críticos en el último año; informaciones periodísticas de julio de 1946 (1) daban cuenta de la urgente necesidad de realizar importaciones desde nuestro país para satisfacer su abastecimiento de semillas oleaginosas, ante la inminente falta de aceite comestible. Se señalaba que ese país no está todavía en condiciones de abastecerse a si mismo y que mientras no consiga llegar a esa situación debe aprovisionarse en la Argentina.

---

(1) "La Prensa", Buenos Aires, días 4, 7, 9, 10 y 17 de julio de 1946. Noticias telegráficas de Santiago de Chile y transcripción de fragmentos de editoriales de "El Mercurio", de Santiago de Chile.

Se presentaban dificultades para realizar las adquisiciones necesarias, como consecuencia de la anormal demanda originada por la terminación de la contienda mundial. Las gestiones del Gobierno e industriales chilenos iniciadas a fines de 1945 ante nuestro Gobierno, para realizar importantes compras, se continuaban en esa fecha (julio de 1946), solicitando 100.000 toneladas de semilla, cantidad que estimaban necesaria para solucionar la crisis producida por el déficit del abastecimiento. Asimismo se señalaban en los círculos chilenos las perspectivas de tener que pagar precios elevados por el producto y de que nuestro Gobierno permitiera sólo la exportación de aceite ya elaborado y no de semillas. La posible compra de aceites comestibles paralizaría, según esas informaciones, las actividades de la industria chilena, perjudicando a 8.000 obreros. En tal situación, se expresaba que el Gobierno trasandino investigaba los mercados peruano y orientales, para reiniciar en ellos la compra de oleaginosas; y que había resuelto iniciar una campaña nacional en favor del aumento de la producción, ofreciendo a los agricultores compensaciones adecuadas, para otros renglones de su producción. Lo expresado refleja sin lugar a dudas las grandes necesidades de importación del abastecimiento chileno de oleaginosas, y en especial de realizar importantes adquisiciones en el mercado argentino.

Sin embargo, la situación del mercado mundial y del mercado argentino no permitieron a Chile abastecerse en nuestro país en la medida de sus requerimientos; debió adquirir en cambio cantidades apreciables de aceites comestibles, ya elaborados.

La imposibilidad de adquirir semillas oleaginosas en nuestro país puede llegar a eliminar a Chile como fuerte comprador de ese producto argentino y llevarlo a intensificar la campaña de fomento de la producción nacional y eventualmente al levantamiento de barreras aduaneras para protegerla de la competencia del producto extranjero.

Sería conveniente facilitar la exportación de nuestras oleaginosas a Chile; si su política no se orienta hacia el autoabastecimiento, deberá ser comprador habitual de girasol o de otras oleaginosas, en su reemplazo. Las posibilidades de que nuestro país se constituya en forma permanente en el principal proveedor de ese mercado, están determinadas por los precios de estas semillas y por las facilidades de abastecimiento y transporte que se puedan obtener. Su consumo de aceite - menos de la mitad del nuestro por habitante - es susceptible de aumento, en concordancia con el nivel de vida de su población, eliminando el uso de las grasas animales, de consumo arraigado.

Chile es un mercado sumamente interesante para nuestro girasol, siempre que el mismo pueda llegar a precios iguales o menores que el producto local y que no se presenten otras dificultades para su adquisición, pues en caso contrario se intensificaría la campaña de fomento orientándola hacia el autoabastecimiento, reduciendo así en forma constante las perspectivas favorables para nuestra exportación.

f) Productos industriales.

La industria fabril y manufacturera debió encarar, en nuestro país, desde 1939 al iniciarse la guerra mundial, la provisión de numerosos productos que el país adquiría en el extranjero hasta ese momento, bien incrementando producciones ya existentes o emprendiendo la iniciación de otras nuevas. Tuvo que enfrentar esa tarea sin contar con medios adecuados y en condiciones a veces precarias, con serios problemas derivados de la falta de combustibles, carestía de medios de transporte, materias primas y maquinarias importadas, de preparación técnica y mano de obra experimentada en muchos casos. Pero a pesar de ello, los resultados obtenidos merced a sus esfuerzos tendientes a abastecer nuestro propio mercado, demostraron su gran capacidad de adaptación, habiendo desarrollado una labor encomiable que le ha permitido contribuir también a la solución de problemas de la misma índole surgidos en otros países, principalmente americanos.

Nuestra estadística de exportación consigna bajo el "Título VI - Diversos artículos manufacturados", una larga nómina de productos de nuestra industria fabril y manufacturera colocados en el exterior. En el caso particular del intercambio argentinochileno, ha sido muy considerable el incremento de estas exportaciones desde nuestro país.

Como consecuencia de la guerra, Chile al igual que otros países ha experimentado dificultades para proveerse de productos industriales en los tradicionales mercados europeos

y en los Estados Unidos de N.América, posteriormente; desde que esa situación se ha presentado, los importadores chilenos han tratado de colocar sus pedidos en la Argentina.

La industria manufacturera chilena produce muchos de los renglones que se elaboran en nuestro país, pero ha alcanzado un desarrollo menor. La circunstancia señalada la coloca en principio, en situación de competencia, que se presenta en grado variable para los distintos casos, dado que en general no llega a abastecer en su totalidad el consumo chileno. De acuerdo a los antecedentes disponibles la producción industrial chilena es obtenida a costos muy elevados, al amparo de una fuerte protección aduanera y cambiaria; pero a pesar de ello no ha llegado, como se ha dicho, a abastecer el consumo local.

Chile tiene en la Argentina, en los últimos años, su principal fuente de abastecimiento de artículos manufacturados, luego de los Estados Unidos de Norte América, país que ha debido restringir sus exportaciones por necesidades de carácter bélico.

EXPORTACION A CHILE DE PRODUCTOS INDUSTRIALES (1)

Años	Valores de plaza m$n	Indice	Total export. arg. a Chile Val/Plaza m$n	% s/total exportado
1938	1.208.323	100,0	13.734.690	8,8
1939	1.138.825	94,2	10.037.776	11,3
1940	4.654.316	385,2	20.601.818	22,6
1941	9.948.705	823,3	29.892.016	33,3
1942	19.031.711	1.575,1	61.346.230	31,0
1943	21.628.770	1.790,0	68.797.027	31,4
1944	22.750.629	1.882,8	84.983.508	26,7
1945	12.929.858	1.070,0	98.046.835	13,2

---

(1) Título VI del Anuario del Comercio Exterior Argentino.

Las cifras precedentes permiten apreciar que en el período 1938/45, iniciándose con m$n 1.208.323, luego de una leve disminución en 1939, las cifras experimentan un aumento contínuo algo disminuído en su importancia en 1943 y 1944, llegando a m$n 22.750.629 en el último año citado, para descender en 1945 a m$n 12.929.858. La marcha de las mismas puede observarse con mayor claridad en los índices preparados con base 1938 : 100, de la tercera columna; en 1942, o sea en el curso de cuatro años, registraron un aumento del 1.475,1 % con respecto a 1938, incremento que se eleva al 1.690 % en 1943 y al 1.782,8 % en 1944 y que es aún mayor si se tomara como año base a 1939; en 1945 el monto de las exportaciones excede en el 970 % a las de 1938. Este aumento se ha desarrollado paralelamente al de las exportaciones totales a Chile, aunque en mayor grado para el Título que se estudia hasta 1941, hecho revelado por las relaciones porcentuales que reflejan la participación de los artículos manufacturados en el total, en el período observado; las exportaciones de productos industriales que en 1938 representaban el 8,8 % de nuestras ventas al vecino país, llegan por aumentos sucesivos al 33,3 % en 1941 y al 31,4 % en 1943, para descender luego al 26,7 % y 13,2 %, en 1944 y 1945.

El desarrollo observado es general, comprendiendo a todos los subgrupos en que se ordenan los artículos del Título considerado, pero fueron particularmente importantes los correspondientes a: b) Textiles y sus manufacturas, c) Substancias y productos químicos y farmacéuticos, aceites y pinturas, f) Hierro y sus artefactos, g) Maquinaria y vehícu-

los, h) Metales, excluído el hierro y sus artefactos, i) Piedras, tierras, vidrios y cerámica, que alcanzaron cifras de significación, las que se consignan en páginas anteriores de este capítulo. La caída observada en 1945 se debe a la disminución de las exportaciones de: g) Maquinaria y vehículos; f) Hierro y sus artefactos, i) Piedras, tierras, vidrios y cerámica, h) Metales, excluído el hierro y sus artefactos, c) Substancias y productos químicos y farmacéuticos, aceites y pinturas y j) Varios artículos, principalmente.

A pesar de su importancia, demasiado extensa y fuera de los límites de este trabajo sería la tarea de estudiar en detalle los artículos exportados; si se quisieran citar los productos de nuestra industria que pueden colocarse o se han exportado al vecino país, se caería igualmente en la enumeración de una larga serie de artículos. A título de ejemplo pueden citarse los que han tenido importancia apreciable en los últimos años: tejidos de lana o mezcla, de algodón, seda y mezcla; hilados de algodón, lana y seda; artefactos de vidrio o cristal; alhajas de toda clase; aparatos radiotelefónicos, telefónicos y accesorios; artefactos de cobre, bronce o metal amarillo; calzado de cuero y otros artículos de cuero (carteras, billeteras, cinturones, guantes, etc.); medias de algodón, lana, seda y mezclas; sombreros de fieltro y fieltros para sombreros; confecciones de lana o mezcla, de algodón seda y mezcla y de telas impermeables; maquinaria para diversas industrias (sobre todo industrias metalúrgicas), accesorios y repuestos para máquinas; productos de la industria química y medicamentos; ácido

esteárico, ácido tartárico, ácido acético; libros, folletos e impresos; películas cinematográficas; muebles, herrajes y guarniciones de hierro; bulones, pernos, tornillos y tuercas, clavos, puntillas y remaches de hierro; cocinas de hierro, bombas de toda clase, calderas y sus accesorios; bañaderas, lavatorios y otros artículos sanitarios; cuchillería: cuchillos, tenedores, cucharas, etc.; motores y accesorios, motores eléctricos; bicicletas; artefactos de loza porcelana y tierra cocida; cemento portland; colores, pinturas, barnices, etc.; substancias alimenticias; caramelos, bombones, chocolates, confites, pastillas, bizcochos, galletitas, etc.; licores; materiales y artefactos para electricidad; lámparas incandescentes; juguetes; aparatos e instrumentos para medicina y cirugía; aparatos e instrumentos físicos, ópticos y matemáticos; y muchos otros productos de variada índole.

A pesar del desarrollo alcanzado por las exportaciones argentinas de estos productos, ese tráfico no ha llegado a niveles aún mayores debido a las restricciones impuestas en nuestro país a la salida de numerosos artículos con el propósito de asegurar su propio abastecimiento, dadas las dificultades experimentadas en el aprovisionamiento de muchas materias primas destinadas a la producción de artículos para el consumo local. En el otorgamiento de los permisos de exportación, luego de considerar las condiciones del mercado interno, se sigue en general el criterio de acordarlos cuanto mayor sea el valor incorporado por la mano de obra empleada en su elaboración, con respecto a la materia prima cuya salida al exterior se trata de evitar. En los casos de expor

taciones a los países vecinos se aplica en general un régimen benévolo, con el propósito de satisfacer los pedidos.

La exportación de productos industriales reviste suma importancia para nuestro país; gran parte del desarrollo operado en la producción fabril y manufacturera nacional en los últimos años necesita, para contar con perspectivas favorables de subsistencia, consolidar el mercado extranjero puesto a su alcance por las condiciones imperantes durante el período de guerra, dado que el reducido mercado interno no permite encarar algunas fabricaciones sobre bases económicas convenientes. Terminado el conflicto bélico y reanudadas las interrumpidas corrientes comerciales con la incorporación de los grandes países industriales tradicionales exportadores de productos elaborados, nuestra producción deberá enfrentar una difícil lucha de competencia, en calidad y precios, para su colocación en los mercados extranjeros y aún en su propio mercado.

Por ello resulta difícil predecir el porvenir de este tráfico y será necesario que el Estado desarrolle una adecuada política de fomento de aquellas corrientes que se estime pueden y deben subsistir. Asimismo deberá nuestra industria orientar sus esfuerzos hacia la racionalización de la producción, el perfeccionamiento técnico y la baja de sus costos, con el concurso de medidas convenientes como podrían serlo la incorporación de nuevas maquinarias y equipos, de técnicos y obreros especializados. También deberá tratar de aprovechar, para el afianzamiento de esas corrientes comerciales, el período de transición, en el que los ex-beligerantes procedem a la reconversión de su industria, nuevo equipamiento de su

economía, ayuda a los países devastados y a los que iniciaron recientemente su industrialización, como asimismo mientras otros logran su plena recuperación, antes que sean inundados de productos industriales los mercados consumidores.

Capítulo Primero

ANEXO

IMPORTACION ARGENTINA - VALORES EFECTIVOS (1)

1945-46

En millones m$n

Países	Años	
	1945	1946
Brasil	333,6	336,6
Canadá	29,6	59,2
CHILE	52,8	33,0
Estados Unidos	158,9	665,1
Paraguay	20,6	23,9
Perú	12,6	21,5
Pos.Holandesas en América Central	21,6	97,0
Uruguay	12,0	13,2
Venezuela	2,3	73,7
Unión Sudafricana	33,1	50,0
Bélgica	---	66,8
España	37,4	29,6
Finlandia	0,4	16,4
Francia	2,1	31,5
Italia	0,1	57,6
Noruega	2,6	28,3
Reino Unido	116,2	307,8
Suecia	102,9	136,1
Suiza	76,1	94,7
India	57,6	52,9
Otros países	81,5	135,4
TOTAL:	1.154,0	2.330,3

---

(1) "El comercio exterior argentino en 1946" - Dirección Nacional de Investigaciones, Estadística y Censos - Dirección General de Estadística.

EXPORTACION ARGENTINA - VALORES DE PLAZA (1)

1945-46

En millones m$n

Países	Años	
	1945	1946
Bolivia	32,9	37,4
Brasil	237,5	149,2
Canadá	4,2	51,2
CHILE	98,0	86,5
Colombia	26,6	23,2
Estados Unidos	553,8	591,7
Méjico	54,2	29,6
Paraguay	37,0	37,9
Perú	38,1	49,3
Venezuela	26,6	54,4
Bélgica	79,3	226,7
España	100,1	137,3
Francia	86,5	419,8
Italia	9,0	90,0
Países Bajos	38,2	117,8
Reino Unido	649,1	864,5
Rusia	0,7	75,9
Suecia	86,9	148,0
Suiza	54,8	126,5
Unión Sudafricana	44,1	133,5
Otros países	240,2	487,0
TOTAL:	2.497,8	3.937,4

---

(1) "El comercio exterior argentino en 1946" - Dirección Nacional de Investigaciones, Estadística y Censos - Dirección General de Estadística.

INTERCAMBIO ARGENTINOCHILENO

1945-46

En millones m$n

Concepto	Años	
	1945	1946
Importación	52,8	33,0
Exportación	98,0	86,5
Intercambio comercial	150,8	119,5
SALDO	- 45,2	- 53,5

Capítulo Segundo

Transportes

I. Generalidades. II. Vinculación ferroviaria 1. Generalidades 2. Trasandino por Juncal 3. Trasandino del Norte (Salta a Antofagasta) 4. Trasandino del Sud (Zapala a Chile) 5. Otras líneas trasandinas proyectadas. III. Vinculación marítima 1. Generalidades 2. Compañía Chilena de Navegación Interoceánica 3. Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia - Sección Marítima 4. Flota Mercante del Estado 5. Otras líneas de vinculación marítima con Chile. IV. Vinculación caminera 1. Generalidades 2. Pasos cordilleranos 3. Caminos. V. Vinculación aérea 1. Generalidades 2. Servicios actuales 3. Perspectivas en la postguerra.

Capítulo Segundo

TRANSPORTES

I. GENERALIDADES.

Obvio parece hablar de la importancia del transporte en las vinculaciones de todo orden entre los pueblos, particularmente las relaciones comerciales; todos los esfuerzos que se realicen tendientes a un mayor desarrollo del intercambio, se verán obstaculizados si no se cuenta con suficientes y eficaces vías de comunicación internacionales. En el caso particular argentinochileno se presentan multiplicadas las razones que abonan lo afirmado precedentemente; nuestras extensas fronteras comunes y la vinculación de Chile con el Atlántico y el continente europeo a través de la Argentina, concurren a señalar la importancia de estos fundamentales factores del desarrollo económico. (1)

---

(1) "La unión aduanera argentinochilena es un problema de "ingeniería. Se necesitan caminos, ferrocarriles, bases "aéreas, usinas de todas clases y energía eléctrica. "Todo esto significa levantar cientos de ciudades co- "mo Buenos Aires, donde hay actualmente pueblos que "sufren una severa estrechez económica y un bajo stan- "dard de vida solamente por la falta de comunicaciones "y de transportes".

"Si se busca un denominador común en el principal "problema del tan voceado acercamiento americano, se "encuentra siempre el más primitivo de ellos: comuni- "caciones."

Armando Cosani S. - "La unión aduanera argentinochilena" - "El Mundo", Buenos Aires, 21/XII/43.

Puede afirmarse que, el del transporte constituye, desde hace varios años, el problema más importante de nuestras relaciones comerciales con Chile, limitando en muchos rubros el volumen del intercambio.

El progreso técnico, que en materia de comunicaciones ha eliminado las distancias en el mundo, sólo en pequeña proporción lo ha conseguido en lo que respecta a la vinculación entre los dos países; a pesar de la contigüidad geográfica, la masa de la Cordillera andina, en muchos lugares infranqueable y peligrosa, plantea difíciles problemas de comunicaciones. Ellos continúan siendo básicos y de solución necesaria para el desarrollo del intercambio, debiendo ser contemplados en forma eficaz, conjuntamente con el estudio de las nuevas convenciones comerciales, si se quiere obtener con las mismas resultados efectivos. La construcción y habilitación del Trasandino hizo alentar muchas esperanzas; pero las barreras aduaneras y la naturaleza limitaron sus beneficios. Si desde un principio se hubiera procurado el acercamiento y complementación de las economías, se habría avanzado mucho más, en la solución del problema.

La reestructuración del comercio mundial en la postguerra, exige la intensificación de nuestras comunicaciones con Chile. No contamos con vías terrestres de funcionamiento normal, en las zonas de mayor comercio; actualmente las posibilidades se reducen a la limitada capacidad de una vía férrea y camino interrumpidos intermitentemente, a los transportes aéreos de pasajeros y de algunas cargas y a la escasa disponibilidad de bodegas, en lo que

respecta a las comunicaciones marítimas.

Como se ha expresado, contamos con una sola vía ferrea, el Trasandino por Juncal; existiendo otro ferrocarril en construcción ya muy avanzada y otro proyectado, cuya realización ha sido aconsejada en los convenios entre ambos gobiernos. El Trasandino, aunque presta grandes servicios, no ofrece todas las comodidades necesarias para el tráfico de pasajeros y es insuficiente para movilizar el tonelaje de cargas que el desarrollo del comercio ha exigido en los últimos años y que sin duda demandará en el futuro; asimismo, presenta el inconveniente de sufrir interrupciones durante los meses de invierno. Su interrupción durante diez años, obligó a unir las puntas de rieles de Mendoza y Punta de Vacas por medio del transporte en camiones, dificultándolo y encareciendo los fletes.

En lo referente a la vinculación carretera, los caminos de tránsito cómodo y regular son pocos, interrumpiéndose algunos durante la temporada invernal por las lluvias, nieves y obstrucciones de rodados; otros pasos cordilleranos sólo son propicios para el tránsito de herradura. Asimismo, el transporte automotor se ha visto seriamente resentido en los últimos años, por la aguda crisis que aún hoy afecta la provisión de unidades, repuestos y gomas, y que obligó, hasta hace relativamente poco tiempo, el racionamiento de la nafta.

Las comunicaciones marítimas de carácter permanente y regular, se limitan en la actualidad a los servicios de barcos de bandera chilena; las unidades de la Flota Mer-

cante del Estado, si bien hácen escala y en algunos casos son fletadas a puertos chilenos, no mantienen con los mismos un servicio regular; barcos de otras banderas (peruana, sueca, etc.) también vinculan, en escala, en forma irregular, a ambos países. Debe señalarse que los servicios marítimos han experimentado en los últimos años una aguda escasez de bodegas, por la suspensión de servicios de barcos de países beligerantes asignados a necesidades de guerra y por la utilización del material flotante de los que no participaron en la contienda, en reemplazo de las interrumpidas vinculaciones marítimas.

En lo que respecta a las comunicaciones aéreas, de las tres compañías que prestaban servicios en 1939, sólo una continuó en funcionamiento, durante los años de guerra, manteniendo dos líneas, una por Mendoza a Santiago y la segunda por Salta a Antofagasta. La guerra impidió asimismo, el aumento y renovación del material de vuelo, del que se hizo un uso intenso, retardando de tal modo la incorporación de los grandes adelantos técnicos de la aeronavegación.

El Trasandino es el único medio de vinculación terrestre, de tráfico pesado, que une a Chile con nuestro país y con el Atlántico, vale decir con Europa, constituyendo por esos motivos una vía irreemplazable. A pesar del grado de adelanto técnico alcanzado por los automotores y de las grandiosas perspectivas del transporte aéreo, queda sin embargo a los ferrocarriles amplio campo de aplicación y desarrollo, constituyendo, si exceptuamos la vía marítima, el mejor y más importante medio de transporte para cargas pesadas. La utili-

zación del avión está reservada todavía, por razones económicas, sólo a determinados productos.

La unión vía Cordillera es útil e indispensable para ciertas producciones y la ingeniería aportará sin duda, soluciones a nuestros problemas de transporte terrestre, pero sin embargo, por razones económicas y para soluciones integrales, debe recurrirse al transporte marítimo. El mismo, a pesar de las dificultades inherentes al largo recorrido a realizar bordeando el Continente por su extremo sur, es indispensable para los transportes de gran tonelaje y para realizar un intercambio intenso y económicamente ventajoso.

Abona lo afirmado precedentemente la circunstancia de que, pese a los inconvenientes de la carestía de fletes y riesgos de guerra, la participación de los medios de transporte marítimo en la movilización del tonelaje intercambiado, es preponderante. (1) Con su empleo se fomenta, por otra parte, el desarrollo del sur de Chile y de nuestra Patagonia por medio de los puertos de escala, como asimismo nos comunicamos con el litoral Pacífico.

---

(1) Se carece de cifras estadísticas al respecto; pero si al total del intercambio se deducen las importaciones y exportaciones realizadas por las aduanas, receptorías, etc. de la frontera argentinochilena, puede estimarse en la cifra resultante el monto de lo transportado por vía marítima. De tal modo se obtiene que para el año 1943, sobre un tonelaje total movilizado de 329.406 toneladas, el 77 % (95 % de las importaciones y 66 % de las exportaciones) lo ha sido por vía marítima. Los valores (efectivos y de plaza para las importaciones y exportaciones, respectivamente) alcanzaron a m$n 103.527.114, de los cuales el 69 % (93 % importación y 58 % export.) movilizados por vía marítima.
Para 1942 resulta: Intercambio, 402.124 toneladas; vía marítima 86 % (96 % import. y 82 % export.). Los valores: total m$n 98.946.647; vía marítima 80 % (93 % import. y 72 % export.)

La importancia asignada al transporte marítimo y ferroviario, no significa desdeñar la utilización de los medios carretero y aéreo; el desarrollo de aquéllos no deberá excluir el de los últimos; las características propias de cada uno, los hacen económicamente convenientes para determinados artículos y distancias y la complementación y coordinación de todos, permitirá conseguir su mejor utilización.

En los últimos años la escasez de bodegas colocó en primer plano el problema de la construcción, terminación y mejoramiento, de nuestros ferrocarriles y caminos trasandinos, preocupación concretada en el convenio sobre fomento de vías de comunicación del 24/VIII/943, en el que se señalan las obras de más urgente realización.

Es de esperar asimismo, que la normalización del tráfico marítimo mundial, a medida que vaya operándose, permitirá la reanudación del tráfico de buques de bandera extranjera suspendido como consecuencia del conflicto bélico y la ampliación de la bodega argentinochilena afectada a esta línea, requeridas por el desarrollo del intercambio.

Lo expresado precedentemente, aconseja propender por todos los medios a intensificar y facilitar nuestras comunicaciones, para impulsar el desarrollo del intercambio y la economía de ambos países, haciendo posible así una efectiva obra de compenetración y estrechamiento de los vínculos comerciales, espirituales y culturales.

Otro aspecto de interesantes posibilidades, del transporte entre Argentina y Chile, lo constituye el comercio de tránsito efectuado por ambos territorios, ya sea de productos importados o exportados de cualquiera de ellos, ori-

ginarios o con destino a terceros países. Se estima que una pequeña parte de las importaciones de las provincias de Cuyo podría llegar a las mismas vía Valparaíso y F.C.Trasandino, sobre todo tratándose de cargas de Oriente y de Estados Unidos. Asimismo, encarando nuestras relaciones comerciales en base a una política de librecambio, podría considerarse a Valparaíso como el puerto natural de Cuyo, criterio sustentado en la Conferencia de Productores chilenocuyanos, realizada en Valparaíso, en febrero de 1940; ello sería aplicable preferentemente para las exportaciones destinadas a los mercados del Pacífico. A ese propósito contribuiría el establecimiento de buenas comunicaciones terrestres, las que beneficiarían principalmente la economía de la región citada y de nuestras provincias del noroeste.

Por otra parte, la reestructuración del comercio mundial, posibilitará la formación de unidades económicas entre países vecinos y el estrechamiento de las relaciones con nuestros limítrofes; en el camino hacia la consecución de ese ideal, las comunicaciones de todo orden serán de importancia fundamental. Por ello deben señalarse especialmente, las obras contempladas en el decreto del 12 de marzo de 1943, con cuya realización se contará con una vía de vinculación transcontinental cuyos efectos se proyectarán hacia todos nuestros limítrofes. (1)

---

(1) Por Decreto del 12 de marzo de 1943, se ha aprobado un programa de obras de los Ferrocarriles del Estado, que

El "Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera entre las repúblicas Argentina y de Chile" del 13/XII/46 - modificado por el Convenio adicional del 21/I/44 y cambio de notas del 11/III/47 - establece en su Capítulo I V con referencia al "Empréstito para desarrollar un plan de obras públicas en Chile" que el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI), por intermedio del Banco Central de la República Argentina, toma en las condiciones establecidas en el contrato de negociación adjunto al convenio y que forma parte integrante del mismo, hasta trescientos millones de pesos moneda nacional argentina, valor nominal, en títulos del Empréstito

---

contempla las siguientes obras:

a) Colocación de un tercer riel en la línea Paraná-Curuzú Cuatía y entre la estación San Jaime y el Puerto de La Paz.

b) Construcción de un ramal de tres rieles entre Curuzú Cuatiá y Paso de los Libres, con acceso al puente internacional, ferroviario y carretero, construído sobre el río Uruguay, que vincula el puerto de Paso de los Libres con el brasileño de Uruguayana.

c) Implantación de un servicio de "ferry-boats" entre Santa Fe y Paraná.

Con estos trabajos se obtendrá una vía mediterránea que constituirá un importante medio de vinculación transcontinental:

Desde importantes puertos del litoral brasileño hasta Santa Rosa de Los Andes (trocha 1 metro), desde donde con el agregado de un tercer riel se llegaría sin transbordo hasta Valparaíso, y empalmaría en Calera con la red que sirve el norte chileno. Asimismo podrá vincularse Brasil y Bolivia, a través del F.C.Central Norte Argentino, entrando al último país, ya sea por la actual línea que termina en La Quiaca, en nuestro país, o por la proyectada de Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra, para servir al oriente boliviano. Otra vinculación directa que podrá establecerse, es la del Brasil con los puertos chilenos de Arica y Antofagasta (pasando por Bolivia) quedando este último vinculado con un recorrido muy inferior al actual por Uyuni, al terminarse el Trasandino por Socompa.

Externo emitido en Buenos Aires por el Gobierno de Chile, del 3 3/4 % de interés. Su producido se destinará exclusivamente a hacer frente a un plan de obras públicas a realizarse en territorio chileno, para fomentar y coordinar el intercambio comercial argentino chileno. Esas obras públicas serán determinadas por el voto unánime de los integrantes de una Comisión mixta, compuesta por tres representantes de cada Gobierno.

Se establece asimismo que el Gobierno chileno adquirirá al IAPI, en igualdad de precios, calidad y condiciones, las maquinarias, materiales e implementos que no se produzcan en Chile, necesarios para la ejecución de esas obras públicas. Sólo si el IAPI no pudiera suministrarlas en las condiciones requeridas o cotizara mayores precios que los vigentes en otros mercados, podrán ser adquiridos en otros países.

Asimismo, si el Gobierno chileno se viera precisado a destinar parte de los fondos provenientes del empréstito a esas adquisiciones en terceros países o a otros gastos a pagarse en moneda extranjera, podrá transferirlos desde nuestro país a la nación donde realice esos gastos, en libras esterlinas o dólares estadounidenses. Nuestro Gobierno se compromete a proporcionar o a vender directamente al de Chile o a la entidad que este designe, las divisas extranjeras necesarias para estas transferencias, al tipo de cambio del mercado libre.

Por su parte nuestro Gobierno hará ejecutar en su territorio las obras públicas necesarias para complementar las que realice Chile, en cumplimiento de este Convenio,

las que serán determinadas en igual forma que aquéllas.

Entre las obras que se prevé realizar con los fondos de este empréstito - de acuerdo a declaraciones formuladas - se contarían nuevos caminos y túneles trascordilleranos, entre ellos el nuevo túnel para el Trasandino, transitable en pleno invierno, sin el peligro e inconvenientes de la nieve, y una vía férrea paralela (o tercer riel) a la existente de Los Andes a Valparaíso, de trocha igual a la del ferrocarril argentino, para poder viajar de Buenos Aires a Valparaíso sin transbordo.

Con respecto a este empréstito se ha objetado en Chile que el mismo sea tomado por el Gobierno argentino y no por los particulares como era antigua práctica, y que nuestro país tendrá prácticamente el derecho de veto para determinar las inversiones en obras públicas, en razón de la cláusula que exige el voto unánime de la Comisión que se creará con tal propósito. Con referencia al primer punto debe aclararse que este empréstito será tomado por organismos oficiales argentinos, pero que de acuerdo a lo estipulado en el contrato de negociación se prevé su colocación en el mercado argentino. Por otra parte, se contesta a la segunda objeción que, dado que las obras a construirse en Chile serán complementadas con las que se construirán en la Argentina, debe existir unidad de criterio desde el punto de vista comercial y técnico.

Con referencia a las "Comunicaciones terrestres, fluviales, marítimas y aéreas" (Cap.V), se conviene que los medios de transporte de ambos países gozarán en el terri-

torio del otro del trato más favorable que consientan las respectivas legislaciones.

Asimismo ambos Gobiernos se otorgan recíprocamente libre tránsito para exportar a terceros países productos y mercaderías de cada país por puertos del otro, e importar a traves del otro productos originarios de terceras naciones. Se acuerdan también recíprocamente, durante la vigencia del Tratado, las autorizaciones y facilidades necesarias para organizar zonas especiales y depósitos francos de cada país en los puertos marítimos y terrestres del otro. El libre tránsito, autorizaciones y facilidades, se reglamentarán y regularán por convenios especiales, a fin de no perjudicar ni perturbar el comercio exterior del país que los otorgue.

En declaraciones formuladas se expresó que Valparaíso sería puerto libre para los productos argentinos y que nuestro país construiría en dicha ciudad un establecimiento frigorífico, que serviría para la venta dentro del territorio chileno de carne argentina y para almacenar nuestros productos enviados con destino a terceros países, que deban aguardar algún tiempo antes de dirigirse a su destino por la línea del Pacífico.

Por otra parte se comprometen ambos países durante la vigencia del convenio, a tomar las medidas pertinentes para que el transporte de las mercaderías intercambiadas se realice preferentemente en buques de bandera nacional de los dos países, en igualdad de tonelaje. Si cualquiera de los dos países no tuviera buques suficientes para realizar el transporte de la carga que de acuerdo a lo expresado

le corresponde, deben suplir esa falta empleando de preferencia y en igualdad de condiciones, buques de bandera del otro país.

Por último, ambos gobiernos se comprometen a promover las comunicaciones aéreas comerciales entre los dos países, concediéndose para ello, en régimen de reciprocidad, las facilidades y autorizaciones necesarias, sobre derechos de sobrevuelo, aterrizaje y utilización de servicios e instalaciones de sus aeropuertos, tráfico de pasajeros, correspondencia y mercancías. Con ese fin se estudiará y concretará a la brevedad, un Acuerdo que determine esas recíprocas franquicias.

II. VINCULACION FERROVIARIA.

1. Generalidades.

Estrechamente vinculados se encuentran los problemas que plantean la construcción y explotación de los ferrocarriles trasandinos y el intercambio comercial argentinochileno.

Las vías férreas necesitan, para su desenvolvimiento económico, tener asegurado un volumen mínimo de cargas; por tal motivo, al encarar el estudio y construcción de los ferrocarriles trasandinos debe tenerse en cuenta su zona de influencia y tráfico probable, previendo todas las medidas que favorezcan su explotación; sólo así podrá llegarse a soluciones definitivas en esta cuestión, que tiene acentuada influencia en nuestras relaciones económicas y espirituales con Chile (1). Con ese propósito, debe

---

(1) "El rendimiento financiero de las vías férreas internacionales ha sido, salvo en contados casos, forzosamente bajo; el volumen de tráfico que por ellas ha podido movilizarse no ha llegado en general a producir beneficios capaces de servir adecuadamente las grandes sumas demandadas por las difíciles obras de ingeniería impuestas por la topografía del terreno y por los agentes climatéricos para la implantación de esas vías férreas."

"Por otra parte, la preocupación gubernativa por construir ferrocarriles no ha sido, en muchos casos, debidamente complementada con medidas para procurar a esas mismas vías un tráfico remunerativo y, con el andar del tiempo, la política comercial en estos países

procurarse que los ferrocarriles trasandinos cuenten con tráfico suficiente, suministrado por un intenso intercambio comercial, que permita explotaciones económicas, tendientes al ideal de costearse por sí mismos; ello motiva la necesidad de celebrar convenciones comerciales que contemplen conjuntamente ambos problemas.

Inconvenientes de todo orden, principalmente las trabas aduaneras que entorpecieron el intercambio recíproco de productos, originaron dificultades en la explotación de estas líneas, habiendo llegado como veremos más adelante a ocasionar la interrupción de los servicios (1).

Varios son los ferrocarriles trasandinos, existente, en construcción o proyectados. El primero es el Trasandino por Juncal o Trasandino del Centro (Mendoza - Los Andes) que es el único que vincula nuestro país con

---

"fué apartándose de aquellos propósitos de vinculación "sentidos al comenzar su independencia, adoptándose, "en cambio, disposiciones aduaneras y de otra índole "que se tradujeron en una restricción del comercio "entre vecinos."

Ing. Guido C. Belzoni - "Las vías férreas internacionales en América del Sud" - Buenos Aires, 1943.

(1) "Los ferrocarriles se construyen para poner en comu- "nicación a los pueblos, para vincularlos, para servir- "los. Y los sirven cumpliendo su función de transpor- "te, no solamente de personas, sino también de cosas, "vale decir como vehículos del intercambio comercial, "para estimular las industrias y la producción, llevan- "do y trayendo las mercaderías de un lado a otro, en "constante acción de recíproco abastecimiento."

"La Función del Trasandino" - "La Prensa - 25/III/944.

la vecina república; en construcción existe el Trasandino del Norte (Salta a Antofagasta), que a través del paso de Socompa nos vinculará con Chile y proyectado el del Sur por el paso de Mallín Chileno (Zapala a Curacautín).

Otros ferrocarriles trasandinos se han proyectado, pero no se contempla la posibilidad de su realización más o menos inmediata. (1)

2. Trasandino por Juncal.

a) Antecedentes. Características de la línea.

El primer antecedente legal relativo a este ferrocarril es la ley número 583 del 5 de Noviembre de 1872 por la que se autoriza al P.E. para contratar la construcción y explotación de cinco líneas férreas; entre ellas figura una que, partiendo de la ciudad de Mendoza o de la de San Juan, siguiera en dirección a San Felipe de los Andes, en Chile, hasta el límite de nuestro país, ya fuera por el paso de los Patos o el de Uspallata, de acuerdo a lo que aconsejaran los estudios que debían realizarse.

Después de diversas alternativas, representadas por la realización del contrato el 26 de Enero de 1874, modificaciones al mismo, transferencia de la concesión, dificultades en la iniciación de las obras, interrupciones, etc., el ferrocarril fué terminado. Por decreto del 30/4/1910, se

---

(1) Ver lo expresado más adelante para el Ferrocarril de Tinogasta a Chile.

autorizó el funcionamiento de la línea para que fuera librada al servicio público, pero ya el día 5 del mismo mes había cruzado el túnel de la Cumbre el primer tren.

Habían transcurrido 38 años desde la primera ley, para que pudiera ser una realidad la vinculación ferroviaria argentinochilena, la que se logró gracias a la ayuda financiera que en varias oportunidades prestara nuestro gobierno.

Los dos ferrocarriles trasandinos, el Argentino y el Chileno, constituyen la única vinculación ferroviaria con que han contado ambos países. El Trasandino Argentino arranca de la ciudad de Mendoza, dirigiéndose a lo largo de los ríos Mendoza y Las Cuevas hacia la frontera donde llega luego de un recorrido de 178,9 kms.

Se trata de una línea de montaña, de fuertes pendientes, con recorrido en cremallera, sinuosa y con numerosas obras de arte; su construcción se presentó llena de obstáculos, sumándose a los representados por la topografía del terreno, las dificultades del clima y la altitud, influyendo todos estos factores en el elevado costo de construcción y posteriormente en la explotación de la línea, al originar importantes gastos.

b) Administración y explotación; causas de los resultados adversos.

Desde la fecha de unión de ambos trasandinos hasta su interrupción ocurrida en 1934, el desenvolvimiento de la empresa del Ferrocarril Trasandino Argentino ha sido muy poco satisfactorio, a pesar de todos los buenos propósitos, empeños y sacrificios, que esta línea ha significado para nues-

tro gobierno.

Tendiendo a un mejor aprovechamiento de los elementos disponibles y a una reducción de los gastos, se ensayaron diversas alternativas en la administración ante los resultados desfavorables de la explotación. La administración del Trasandino Argentino fué transferida al Ferrocarril Gran Oeste Argentino (de 1903 a 1907); luego se transfirió la administración de estas dos empresas al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (hasta 1923); después se fusionaron las administraciones de los trasandinos argentino y chileno, hasta el 20 de Abril de 1932, en que la empresa argentina resolvió suspender los servicios debido a que los resultados de la explotación no le permitían cubrir los gastos.

El 3 de Diciembre de 1932 se convino un nuevo acuerdo, suspendiendo los efectos de la Administración unificada; cuando este proyecto estaba por firmarse ocurrió la destrucción de parte de la línea en Enero de 1934. Aunque este convenio no había llegado a formalizarse, se reanudaron los servicios bajo la administración del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, el 5 de Diciembre de 1932. Como consecuencia de la interrupción de la línea (enero de 1934), debió realizarse un nuevo convenio por el que la administración del único sector utilizable entre Punta de Vacas y la Frontera (35 kms) quedó a cargo del Ferrocarril Trasandino Chileno, quien lo explotaba de acuerdo con la legislación argentina. Desde mayo de 1944, el Trasandino Argentino es administrado por los Ferrocarriles del Estado.

Teniendo en cuenta los resultados desfavorables obtenidos en la explotación y las fuertes inversiones nece-

sarias para la reconstrucción de la línea, se estimó que la empresa no encontraría los capitales necesarios para la realización de las obras. Por ello y para que fuera posible la reconstrucción y funcionamiento del trasandino se resolvió la adquisición del ferrocarril por el Estado. En Junio de 1937 el Gobierno Argentino firmó un convenio para la adquisición de la línea; éste fué ratificado por Ley Nº 12.573, en 1939, al precio de 750.000 £, autorizándose por la misma ley la reconstrucción de la parte destruída. La toma de posesión de los bienes por los Ferrocarriles del Estado, se llevó a cabo en Setiembre de 1939, invirtiéndose en los trabajos de reconstrucción alrededor de $ 23.000.000 m/n.

Numerosos factores han influído en los resultados adversos de la explotación. En primer lugar deben tenerse en cuenta sus características; como toda línea de montaña que tenga similitud con la del trasandino, este ferrocarril presenta dificultades de todo orden, derivadas de sus condiciones altiplanimétricas, del empleo de la cremallera, de las condiciones del clima imperante y de los lugares atravesados, los que motivan frecuentes interrupciones y consiguientes gastos de conservación, por las nevadas, lluvias, crecidas, derrumbes, etc. Derivados asimismo de las mismas causas surgen otros inconvenientes relativos al personal, como son los de su escaso rendimiento, dado el clima y la altura, y los elevados jornales que deben pagarse.

En lo relativo al tráfico de pasajeros y cargas, no ha sido posible contar en forma regular con el suficien-

te para cubrir los elevados gastos de explotación, no habiendo alcanzado nunca el mismo para satisfacer los intereses del capital invertido. Por otra parte, este tráfico ha demostrado siempre una gran irregularidad y el tráfico ascendente de cargas ha superado al descendente.

A los inconvenientes señalados debe agregarse el escaso tráfico local, con estaciones de movimiento casi nulo; las barreras aduaneras - particularmente sobre la internación de ganado argentino, que ha sido de gran importancia para la línea - que ocasionaron restricciones en el intercambio comercial y la elevación de las tarifas, que motivó la reducción del tráfico. Además, una apreciable reducción en el tráfico de pasajeros (principal fuente de ingresos en algunos años) por competencia de otros medios de transporte (automóviles) facilitada por la elevación de las tarifas y la poca frecuencia de los trenes; la preponderancia del tráfico en uno u otro sentido, obligando al remolque de vagones vacíos (mal aprovechamiento del material rodante); de Julio a Diciembre predomina el tráfico de pasajeros de Argentina a Chile y a la inversa en el resto del año; en cargas predomina el ganado de Argentina a Chile y reducido volumen a la inversa.

c) Interrupción de la línea. Reconstrucción.

El 11 de Enero de 1934, como consecuencia de un aluvión que destruyó la mayor parte de la línea entre Punta de Vacas y Mendoza, los servicios fueron interrumpidos. Se reanudaron parcialmente el 1º de agosto del mismo año entre Punta de Vacas y Frontera y el 30 del mismo mes entre Punta

de Vacas y Chile, en combinación con el F.C.B.A.P. El tramo entre Mendoza y Punta de Vacas, aproximadamente 170 kilómetros, se recorría en automóviles que seguían el camino internacional a Chile.

En virtud del protocolo firmado el 2 de julio de 1935 por los Gobiernos de la República Argentina y Chile, el P.E. por decreto del 29 de julio del mismo año designó la Comisión Argentina que integró la Comisión Mixta encargada del estudio de los Ferrocarriles Trasandinos. Las conclusiones a que arribó en sus trabajos la Comisión Mixta, motivaron la resolución de nuestro Gobierno de adquirir el Ferrocarril Trasandino y emprender su reconstrucción.

En 1939, luego de tomar posesión de la línea los Ferrocarriles del Estado, se iniciaron los trabajos de reconstrucción, que tomaron gran impulso en 1943 (1). El estudio realizado por la Comisión Mixta Argentinochilena, puso en evidencia la necesidad de corregir errores del antiguo trazado. La comisión aconsejaba prestar preferente atención a las obras que colocaran a la línea en las mejores condiciones de abrigo para el caso de una posible repetición del fenómeno del 11/1/934. La Administración de los Ferrocarriles del Estado realizó estudios detenidos con el propósito de obtener un trazado más favorable para la ex-

---

(1) En el convenio del 24/VIII/43, se establece que: "El "Gobierno argentino reitera su propósito de adoptar "todas las medidas necesarias para que la reconstruc- "ción del sector del Ferrocarril Trasandino por Uspa- "llata comprendido entre este último punto y Punta de "Vacas quede terminada dentro del más breve plazo po- "sible."

plotación y de que la vía quedara a salvo de nuevos ataques del río, modificándose en los tramos donde presentaba pendientes de valores elevados o curvas de radios muy reducidos. La variante mejora la explotación, con la supresión de cremalleras, haciéndose ahora la tracción por simple adherencia en una extensión mayor que en la línea antigua. Se realizaron gran cantidad de obras protectoras que disminuirán las interrupciones por nevadas, de cuatro y más meses que alcanzaban antes, a unos veinte días, salvo años excepcionales, según se estima. (1) (2)

Después de un lapso de diez años, en que los servicios estuvieron total o parcialmente interrumpidos, el 24 de Marzo de 1944 se reanudó el tráfico entre Mendoza y la ciudad chilena de Los Andes, puntos extremos del Ferrocarril Trasandino.

Se ha sugerido la conveniencia de construir y habilitar un nuevo túnel, más largo y a menor altura, para evitar la zona de rodados de piedra y nieve. Esta obra facilitaría y abaratería los transportes, al disminuir el largo y la altura del trazado. Al respecto, se establece en el convenio del 24/VIII/43 que en los estudios a realizar para la construcción de un túnel para el camino de Uspalla-

---

(1) Enrique Loresco - "Los Ferrocarriles Trasandinos en su contribución a la solidaridad económica, social y cultural argentinochilena" - Buenos Aires, 1941.

(2) Para los cruces sobre los ríos Mendoza y Tupungato, se presentaron dificultades en la obtención de los tramos necesarios, las que fueron salvadas adquiriendo al Ferrocarril Santa Fe los existentes sobre la laguna Setubal (cuatro tramos metálicos de 110 metros cada uno), del ramal de Santa Fe a Colastiné y al Rincón, emplazados sin ser utilizados por la empresa concesionaria.

ta, se considerará la posibilidad de que el mismo sirva asimismo para el F. C. Trasandino "a fin de mejorar las condiciones de explotación de esta vía".

Páginas más adelante - al ocuparnos del camino citado - haremos referencia al estado de los estudios que, sobre el nuevo túnel, realiza la Comisión Mixta. Informaciones telegráficas de Los Andes (1) expresan que la menor pendiente permitirá suprimir la cremallera, haciendo más rápido el tráfico; que la línea será electrificada dentro del túnel para facilitar el sistema de ventilación y que se proyecta el cambio de trocha, para evitar los transbordos y uniformar el material rodante.

d) Perspectivas de tráfico. Importancia de la línea.

Estimaciones realizadas del tráfico probable de este trasandino, preven que la casi totalidad del mismo desde la Argentina estaría representada por 60.000 o más cabezas vacunas; además se transportarían animales finos (caballos de carrera, etc.), animales menores (lanares, cabríos, porcinos, etc.), productos animales como sebo, grasa y cerda, frutas frescas de Cuyo, especialmente uva, que se llevarían a Valparaíso para su colocación en puertos del Pacífico, y vinos también para reembarcar en ese mismo puerto. Este tráfico totalizaría unas 33.000 tonela-

---

(1) "La Prensa" - Buenos Aires, 25/8/46.

das.

Desde Chile para la Argentina se prevé el transporte de carbón de piedra, salitre, azufre, maderas, frutas secas, carga de tránsito por Chile procedente de Norte América y Japón para las provincias de Cuyo (una pequeña parte de la importación de Cuyo: 5.000 t.), y varios (cargas de valor o en pequeños lotes, encomiendas y equipajes). Estos distintos renglones representarían un total de tráfico de Chile a la Argentina de 16.000 toneladas.

El tráfico total alcanzaría a 49.000 toneladas, de las que 30.000 toneladas corresponderían al ganado vacuno enviado de Argentina a Chile.

El tráfico local de pasajeros había descendido rápidamente en los años anteriores a la interrupción de la línea, debido a la competencia del transporte automotor. Para recuperarlo debieran emplearse automotores del sistema Diesel, que utilizarían petróleo de Mendoza y eliminarían el uso de la cremallera; el recorrido se haría en poco más de la mitad del tiempo que demanda el sistema de tracción empleado; se disminuirían los gastos, por el menor personal requerido, por la economía de combustible y el menor consumo de agua.

La estimación detallada precedentemente, deberá ser ajustada en algunos rubros, a las nuevas condiciones en que se desarrolle el intercambio comercial de postguerra.

No existen cifras exactas y completas de la carga

transportada por la línea desde la reanudación de los servicios. Sin embargo puede señalarse en las cargas transportadas a Chile, la participación casi excluyente del ganado vacuno, la importancia de los porcinos, y en menor número, caballares y ovinos; además, se transportaron cantidades importantes de manteca y reducidas de carne conservada. A nuestro país, se transportan principalmente maderas.

Durante su interrupción, por las causas conocidas, desde 1934 hasta 1944, ha constituído un clamor de la opinión pública chilena, la necesidad de su reconstrucción y habilitación. En nuestro país, también han sido numerosas las opiniones vertidas en ese sentido.

Se argumenta que no debe considerarse al mismo como un simple medio de transporte de pasajeros y cargas, entre ambos países; que la conveniencia de su funcionamiento está por sobre todo interés financiero o comercial, por su trascendencia en el orden cultural, social e internacional; que vincula a los pueblos de ambos océános, permitiendo una mayor comprensión y entendimiento de sus necesidades y deseos.

Los chilenos que necesiten dirigirse a Europa, ya sea por razones de turismo o de negocios, podrán hacerlo por la vía del Atlántico, que cuenta con mejor servicio de vapores y al pasar por Buenos Aires, tendrán oportunidad de conocerla y de llegar a tener una visión más cabal de nuestro medio, siendo como sabemos la vinculación personal y el conocimiento de las características y costumbres de la población, base de un mejor entendimiento; por otra par-

te el turismo y el mismo tránsito, son fuente importante de ingresos.

Asimismo, vincula material y espiritualmente las naciones sudamericanas del Atlántico y del Pacífico; su zona de influencia se extiende hasta Perú y Ecuador, que por esta vía tienen otro medio de vinculación con el Atlántico. Puede constituir una vía de salida al Pacífico para la producción de Cuyo, por el puerto de Valparaíso; en tal forma la ruta a Nueva York se acortaría en 3.000 kms.(1) Es necesario para que esa posibilidad sea más efectiva, agregar un tercer riel desde Los Andes a Valparaíso (2)(para obtener la trocha de 1m), eliminando el transbordo en el primero de esos puntos por el cambio de trocha, y permitiendo el viaje directo desde Mendoza hasta el citado puerto del Pacífico. Ello permitiría asimismo realizar el transporte sin transbordos del Plata al Pacífico.

Su incorporación a los Ferrocarriles del Estado ha aumentado su zona de influencia, permitiendo establecer corrientes de intercambio entre Chile y el Norte y Litoral de nuestro país, influyendo este transporte de largo recorrido en la explotación de los ferrocarriles fiscales. Con la línea

---

(1) Mendoza - Nueva York

Vía Buenos Aires:		
Mendoza - Buenos Aires	1.018 km.	
Buenos Aires - N.York	10.997 km.	12.015 km.
Vía Valparaíso:		
Mendoza - Valparaíso	393 km.	
Valparaíso - N.York	8.552 km.	8.945 km.
Diferencia		3.070 km.

(2) Por el convenio del 24/VIII/43, el Gobierno de Chile se comprometió a realizar las obras necesarias, para que el tráfico en este sector pueda efectuarse sobre trocha de un metro.

construída por el Estado, de Mendoza a Pie de Palo, el trasandino amplía su recorrido hasta San Juan, llegando sin cambio de trocha a la Capital Federal.

En lo relativo al principal rubro de nuestras exportaciones a Chile, nos referimos al ganado, se estima que la mitad del que necesita puede llegar por esta vía, evitando los perjuicios originados por las pérdidas de peso y muertes de animales, en el traslado por arreos (1).

---

(1) Su importancia en el intercambio es considerable. Refiriéndose a nuestras exportaciones en 1930, dice Garbarini Islas: "...por el Trasandino se llevaba más o menos los 3/5 del total de cabezas vacunas que se introducían en Chile y del valor de las mismas."

Más adelante expresa:

"El era la vía más breve entre los grandes centros poblados de los dos países, sólo por él podían transportarse los artículos delicados que no soportan las sacudidas del camión o del lomo de mula o que - como los mariscos y otros frutos chilenos - son perimibles por definición."

Al referirse a la conveniencia de las exportaciones de vacunos por el F.C.Trasandino, para nuestro país, dice:

"Esa hacienda que iba por el Trasandino a Chile era también la más interesante para nuestro país porque salía de nuestras provincias centrales (San Luis principalmente), el transporte de cuyos animales hasta los mercados de Buenos Aires es caro y poco conveniente por tratarse de un tipo de carne, que por su clase y el peso de las reses (600 kilos), no tiene mayor aceptación aquí."

"La salida de esas carnes para Chile beneficiaba extraordinariamente a nuestras provincias centrales e indirectamente al mercado de Buenos Aires al contribuir a descongestionarlo. Por otra parte, esa hacienda no puede mandarse económicamente a Chile por otro medio que el Trasandino: los gastos de su herraje y transporte y sobre todo el gran "desvaste" que sufre por la altura y la escasez de pastos que la tornan casi inapta para el consumo, hacen antieconómico su envío por arreo, que por lo demás es imposible para las reses más interesantes, las de 600 kilos, por su propio gran peso."

Refiriéndose a la posibilidad de colocar nuestra produc-

Esta línea constituye un eficaz medio de vinculación internacional y se ha afirmado que dadas sus características, su trazado y su tráfico, su funcionamiento responde más al principio del interés general que al del interés privado.

---

ción industrial en los mercados del Pacífico, refirma más adelante su opinión sobre la importancia de este vínculo de unión y expresa: "....nuestro Trasandino que "ha sido y debe volver a ser el nudo que cierra en "abrazo fraterno a las naciones del Atlántico y a las "del Pacífico. Por él ha pasado cuanto hombre de cien- "cia, diplomático, comerciante o turista ha debido ir "de la cuenca del Atlántico Sud a la del Pacífico Meri- "dional o viceversa; por él ha de volver a pasar la "eterna caravana humana del progreso".

(Guillermo Garbarini Islas - "El Intercambio con Chile y la necesidad de rehabilitar el F.C.Trasandino" - Revista de Ciencias Económicas, octubre de 1935).

La prensa de nuestro país y la chilena, se han ocupado repetidas veces del ferrocarril trasandino, en oportunidad de estar próxima la rehabilitación del trame argentino. "El Mercurio", de Chile, en un editorial sobre "comunicaciones trasandinas", celebrando la próxima reanudación del tráfico en el sector Mendoza-Punta de Vacas, expresa:

"Aunque celebramos con verdadero énfasis la construc- "ción de las vías por el Norte y por el Sur, lo mismo "que el propósito de construir otros caminos carreteros "además de los defectuosos ya existentes, queremos seña- "lar que ante todo interesa ver en funciones el ferroca- "rril por Juncal."

"La experiencia de su interrupción dejó comprobado "que es indispensable hacer cualquier sacrificio para que "en el futuro no se repita el daño. Con todas las defi- "ciencias que esta línea tenga, y que ahora los gobier- "nos, de común acuerdo pueden subsanar, ella ha prestado "enormes servicios al tráfico internacional no sólo de "Chile y Argentino, sino de la América entera, porque se "trata del único ferrocarril que atraviesa de lado a la- "do esta parte del continente, mediante sus conexiones "con las redes de ambas repúblicas. Esperamos que la "reanudación del tráfico sea seguida de la acción de los "gobiernos para buenos entendimientos sobre transporte, "lo que incluye el plan de electrificación total y me- "joramiento de equipo."

(Transcripto de "El Mundo", 7/I/44).

El interés en su normal funcionamiento se justifica por el deseo de facilitar las comunicaciones con Chile y por los beneficios resultantes para el entendimiento espiritual y el intercambio comercial. Con medidas aduaneras adecuadas, eliminando las trabas existentes, tendiendo a una política de equilibrio entre los dos países, podría llegarse a un aumento del intercambio tanto de pasajeros como de cargas y a mejorar los resultados de la explotación de esta línea.

3. Trasandino del Norte (Salta a Antofagasta)

a) Antecedentes. Características de la línea.

La ley Nº 4693 del 18 de setiembre de 1905 autorizó al P.E. a invertir hasta la suma de $ 50.000 m/n., en la realización de estudios para una línea ferroviaria que uniera el Valle de Lerma con Huaytiquina, u otro punto de la frontera con el vecino país, aprovechando los estudios ya efectuados para la línea a Bolivia por la quebrada del Toro.

Por leyes y decretos sucesivos, se concedió el derecho de construir y explotar la línea, se aprobaron los estudios realizados, se otorgaron prórrogas al concesionario,

---

El diario "El Mundo" en el editorial de su edición del 15 de enero de 1944, titulado "Tráfico transcordillerano", refiriéndose a la próxima habilitación de la línea, expresa los siguientes conceptos: "La vía férrea que parte de Mendoza, una vez librada al tránsito cordillerano, permitirá, después de una espera de años, materializar los anhelos de un intercambio intensivo que son propios de la Argentina y Chile, dadas sus necesidades particulares y la naturaleza diversa de su producción."

se autorizó al P.E. a suscribir acciones de la Empresa del Ferrocarril del Valle de Lerma a Huaytiquina y se declaró, en 1914, caduca la concesión.

Por decreto aprobado en acuerdo de ministros el 14/III/1921, se autorizó a la Administración de los Ferrocarriles del Estado a iniciar los trabajos de construcción de esta línea entre Rosario de Lerma y Gólgota. La ley 11.736 del 28 de setiembre de 1933, autoriza al P.E. a invertir hasta la suma de $ 40.000.000 m/n. para la terminación de la línea de Salta a Socompa. Por decreto del 27 de diciembre de 1934, se dispuso la terminación de los estudios entre San Antonio y Socompa, y la reanudación de los trabajos de construcción de la línea.

Esta línea, partiendo de Salta, pasando por Rosario de Lerma y San Antonio de los Cobres, llegará a Socompa en la frontera, luego de un recorrido de 577 kms. La distancia que recorrerá la sección chilena desde Socompa hasta Antofagasta será de 331 kms. En resumen, este ferrocarril unirá Salta con el puerto chileno de Antofagasta con un recorrido total de 908 kms.

El Ingeniero Enrique Moresco en su conferencia (1) pronunciada el 16/9/41, dijo, refiriéndose a este ferrocarril: "No sufrirá interrupciones por nieves. Las nevadas "son raras y no alcanzan a más de 20 a 30 centímetros de es-"pesor en alturas de 4.000 metros, permitiendo que los tre-"nes se abran paso por sí mismos y sin dificultad."

"Las lluvias y las crecientes producen inconvenien-

---

(1) op.cit.

"tes en 70 kilómetros entre el Valle de Lerma y Puerta "Tastil, pero las obstrucciones debidas a desmoronamien- "tos se han atenuado con construcciones de obras de protec- "ción que se siguen haciendo."

La construcción de la línea se realiza para una explotación económica, compatible con las dificultades del trazado. No se tendrán pendientes pronunciadas, realizándose la tracción por simple adherencia, sin empleo de cremalleras.

La trocha adoptada de 1 m., permitirá conectar toda la red de los Ferrocarriles del Estado argentinos con el ferrocarril Longitudinal de La Calera al Norte, de Chile, lo que aumenta la importancia de la línea.

b) Ejecución de las obras; estado actual.

Los primeros estudios de esta línea se iniciaron en 1895, para establecer un trazado por la quebrada del Toro, que llegaría a la Quiaca, en virtud de la Convención celebrada entre la República de Bolivia y nuestro país en el año 1894.

Cuando por decreto citado del 14/III/1921 se autorizó la iniciación de los trabajos, la Administración de los Ferrocarriles del Estado dió principio de inmediato a la construcción, disponiendo a la vez la realización de nuevos estudios. A fines de 1924 los trabajos quedaron prácticamente paralizados, habiéndose llegado con los rieles hasta Puerta Tastil. Las obras se reiniciaron a fines de 1927, tomando gran impulso a mediados de 1929 y paralizán-

dose nuevamente a fines de 1930, llegando a San Antonio de los Cobres. Se reanudaron las obras en 1935.

Si bien en un principio el paso adoptado para el cruce de la frontera era Huaytiquina, posteriormente se pensó que sería más conveniente llevar el trazado por Socompa, ruta que fué decidida recién en el año 1929.

La Comisión Mixta Argentinochilena para el estudio de los Ferrocarriles Trasandinos y demás materias indicadas en el Protocolo del 2/VII/935, ha señalado que debería continuarse el estudio y construcción de esta línea. En el mismo sentido se expresó el Tercer Congreso Argentino de Ingeniería, celebrado en Córdoba en julio de 1942. Al respecto el Convenio del 24/VIII/43 expresa: "Cada Gobierno, dentro de las posibilidades actuales, tomará las medidas que le conciernan para activar la construcción del ferrocarril trasandino de Salta a Antofagasta, por Socompa de modo que esta línea quede terminada cuanto antes."

Se han terminado los estudios y confeccionado los planos correspondientes a esta línea; en los últimos años (desde 1941), se aceleraron los trabajos de construcción. (1)

Se encuentra enrielado hasta Taca-Taca, estación situada a unos 145 kilómetros de la frontera. Para la terminación de la enrieladura se tropezó con el incon-

---

(1) Uno de los principales obstáculos presentados, la escasez de vías, fué subsanado en parte, usando para esta línea las destinadas primitivamente para el tramo Jesús María a Dean Funes, en Córdoba.

veniente de la falta de rieles, que habían sido adquiridos en Estados Unidos de Norte América por la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, pero su entrega no fué cumplida por los inconvenientes derivados de la situación internacional. (1) Actualmente se cuenta con mayores facilidades para la adquisición de los materiales y se espera terminar las obras a plazo breve.

Esas dificultades y otras emergentes de la guerra, que impidieron contar con algunos materiales, e inconvenientes originados por el mal tiempo (lluvias y nieve) en la zona de los trabajos, han entorpecido su prosecución originando el retardo actual.

Se encuentra librado al tránsito el tramo hasta Taca-Taca.

En la parte chilena el trazado hasta la frontera ha sido estudiado definitivamente en toda su extensión. Desde Antofagasta a Augusta Victoria (153 km.) se aprovecha el ferrocarril ya existente; en los 178 km. restantes, el enrielado se extiende desde el último punto hasta el km. 120 (2/3 partes del trazado); de éste al km.156 (Estación Monturaqui), está lista la plataforma para recibir el riel. En abril de 1944 se ha entregado oficialmente a la empresa adjudicataria de la construcción la sección Monturaqui a la

---

(1) El Ministerio de Obras Públicas, por comunicado periodístico del 26/IX/45 ha hecho saber que podría enrielarse el tramo faltante, de Taca-Taca a Socompa, en 1946, previa ampliación por el P.E. del crédito legal acordado a esta línea, en m$n 10.543.267.- con lo que se terminaría totalmente, incluso edificios, instalaciones de agua y comunicaciones telegráficas. Estando el plan subordinado a la obtención en tiempo oportuno del material metálico de vía necesario (rieles,bulones,etc.).

frontera, habiéndose iniciado los trabajos. En definitiva, falta enrielar 36 kms. que ya cuentan con la plataforma terminada y 22 kms. más de construcción para llegar al límite.

c) Perspectivas de tráfico.
Importancia de la línea.

En la conferencia citada dijo el Ingeniero Moresco: "Uno de los jefes de la construcción que actuó también "en la Comisión enviada a Chile, estimaba que el trasandi-"no del norte podría alcanzar un tráfico de 200.000 tonela-"das, entre Europa, Estados Unidos y Argentina, y se agre-"garía el tráfico de procedencia chilena o de países su-"damericanos del Pacífico en salitre, azufre y cobre."

Y más adelante: "El Doctor Manuel Alvarado, ex "Ministro de Obras Públicas, en su obra "El Trasandino del "Norte", fija la posibilidad para productos chilenos en "10.000 toneladas de fertilizantes, 1.000 toneladas de co-"bre y 5.000 toneladas de azufre."

"El norte de Chile recibe anualmente unas 20.000 "toneladas de productos sustituibles por productos argen-"tinos y 30.000 cabezas de ganado, aun cuando la capacidad "del consumo puede elevarse de inmediato, con carne barata "a 70.000 cabezas, que significan otras 35.000 toneladas. "Además se enviaría un 50 % del extracto de quebracho que "la Argentina exporta a EE.UU., Japón, Chile y Perú, o sea "50.000 toneladas; 25.000 toneladas de rollizos; unas "20.000 toneladas de durmientes, postes, maderas varias "para construcciones; 20.000 toneladas de productos gana-"deros, como cueros, lanas, y otros despojos; y unas

"30.000 toneladas de productos de la minería."

"Estas cifras, hacen ver perspectivas de más o "menos 400.000 toneladas para un tráfico de ida y vuelta. "Es decir, que las posibilidades de esta línea, serían 13 "veces mayor de lo que la práctica ha establecido, como "término medio en el tráfico del Trasandino por Mendoza."

El tráfico actual - en el tramo librado al servicio público - se destina preferentemente al transporte de ganado, en su casi totalidad vacunos, de escasa importancia porcinos y algunos caballares, que continúan en camiones o por arreo, hasta el vecino país.

Grandes perjuicios financieros ha ocasionado tener paralizada la construcción de esta línea, si se consideran las cuantiosas sumas invertidas y la explotación que se ha realizado, solamente como ferrocarril local, con un tráfico insignificante.

Vinculará las regiones norte de Argentina y Chile. Su terminación y habilitación es requerida por los pobladores de ambos lados de la cordillera, habiéndose ocupado de la importancia de este ferrocarril, la prensa y organismos representativos de los dos países. (1)

---

(1) Con motivo del anuncio de la habilitación del tramo hasta Tolar Grande, "Noticias Gráficas" (14/I/44), expresaba entre otras cosas: "Significará unir la línea fe- "rroviaria argentina, ya construída por Salta, con un "puerto del Norte del Pacífico, lo que acortará enor- "memente las distancias y favorecerá en forma insospe- "chada el intercambio y la expansión económica de nues- "tro país y del vecino."

Más adelante expresa:

"Una de las ventajas inmediatas de la habilitación "de este tramo, que, como decimos, abarca una extensión

Las provincias chilenas de Tarapacá, Antofagasta y Atacama, que cuentan con 400.000 habitantes, debido a las características de la zona deben abastecerse de productos agrícolaganaderos trayéndolos desde el sud de Chile, o importándolos de Perú y Ecuador, con un recargo en el precio

---

"superior a los 200 kilómetros, será la de facilitar "enormemente el transporte de ganado en pie a Chile, y "el de minerales de aquella república a nuestro país. "El hierro chileno tiene en estos momentos uno de los "mejores mercados en la Argentina."

La opinión pública chilena se agita desde hace un tiempo en torno de la pronta terminación de este ferrocarril y de sus importantes proyecciones, particularmente en lo que se refiere a su contribución a la solución de los problemas que surgirán en la postguerra. El diario "El Mercurio", del vecino país, en sendos editoriales reproducidos parcialmente por periódicos de esta capital el 2 ("La Razón") y el 15 ("La Prensa") de febrero de 1944, se hace eco del problema, expresando en el primero de los mencionados artículos:

"Cada kilómetro que se acerca a nosotros el ferroca- "rril argentino significa un factor fundamental en la "solución que daremos a la situación de la postguerra, "la que sin precauciones convenientes, puede acarrear "el derrumbamiento de la economía chilena en los capí- "tulos del cobre y el salitre. La terminación del ferro- "carril de Salta debe ser para Chile una manifestación "de voluntad que esté al alcance de la decisión argenti- "na."

Luego de referirse a las proyecciones que tendrá la obra ferroviaria para el porvenir de ambos países, termina diciendo: "El país entero está interesado en que "Chile se ponga a la altura de sus obligaciones y prohi- "je esta útil empresa de comprensión y solidaridad ame- "ricana."

En el segundo artículo titulado "Una obra continental", destaca la importancia de esta línea, asignándole proyecciones continentales, por cuanto transforma el norte de Chile en zona de tránsito que elevará "el ni- "vel material y espiritual de la vida de nuestros com- "patriotas, que ven cernirse el fantasma de una nueva "cesantía antes de que la guerra termine."
Dice que opiniones autorizadas de la Argentina expresan que, a través del Pacífico, este país puede sacar productos para alimentar a 40.000.000 de personas, "para

de las subsistencias con relación a otras zonas del país. Los mismos son sustituibles por productos argentinos, constituyendo las citadas provincias un mercado potencial para la producción agrícola, ganadera y forestal de nuestra región norte, que por razones de flete no puede contar con el mercado de Buenos Aires, o su salida por éste o el litoral. Por esta línea se establecerían nuevas corrientes de intercambio; los envíos de ganado que ya se realizan por camión o por arreo, lo serían con ventaja por el ferrocarril.

Del lado chileno podrían llegar por vía Antofagasta, la mayor parte de los productos que importan las provincias del norte por Buenos Aires.

"lo cual se instalarían colosales frigoríficos en pun-
"tos de nuestro territorio, como Valparaíso y Antofagas-
"ta; y, como ellos mismos declaran, los de la última
"de esas ciudades, por razones geográficas fáciles de
"comprender, serían los de mayor importancia."

Por tal razón, agrega, no es absurdo esperar que Antofagasta llegue a ser un gran puerto de exportación. Termina abogando "El Mercurio" por que, de entre todas las obras públicas del norte de Chile, se dé preferencia a la pronta terminación del ferrocarril Antofagasta-Salta.

En el mismo sentido se han orientado las gestiones de la Cámara de Comercio de la ciudad de Antofagasta, que se ha dirigido al presidente de la República solicitándole la aceleración de la construcción de esta línea, por el impulso que dará a nuevas y valiosas actividades. ("El Mundo" - Buenos Aires - 6/III/944, información del diario).

El senador por Antofagasta Dr.Leonardo Guzmán publicó en "El Mercurio", del 26/III/44, un artículo titulado: "La satisfacción de un viejo anhelo: el ferrocarril a Salta". Expresa entre otras cosas: ....."Desde que tengo recuerdo se hablaba en Antofagasta de ésto. Cuando se "acercaba una crisis del salitre o una baja del cobre y "otros minerales, la imaginación de mi tierra se volvía "al otro lado de los Andes,pues se pensó que de allá ven "dría la supervivencia del Norte."("El Mundo" 27/III/44)

Podrían realizarse por Antofagasta exportaciones de nuestro país a Estados Unidos, Perú, Japón y otros mercados del Pacífico. También sería una vía de salida para los productos del sur oriente de Bolivia y aún del Paraguay, hacia los países bañados por ese océano.

Por otra parte, como vía de comunicación de carácter local, con ramales económicos y caminos adyacentes, contribuiría a la movilización de la riqueza minera del ex-territorio de Los Andes.

4. Trasandino del Sud (Zapala a Chile)

a) Antecedentes. Características de la línea.

Su construcción fué decidida por el Gobierno Argentino en 1902. Como la empresa del Ferrocarril Sud se hallara dispuesta a emprender las obras, por ley Nº 5535 del 25/VI/908, fué autorizada para construir una línea desde Neuquén hasta la frontera con Chile, fijándose como cruce obligado uno de los dos pasos de Pino Hachado o Lonquimay. Por ley posterior se concedió a la empresa prórroga y reformas al trazado; por decreto se autorizó más tarde la suspensión en Las Lajas y finalmente, por resolución ministerial, fué desligada de su obligación de construir la línea entre Zapala y Las Lajas.

Esta línea unirá Zapala con Curacautín, cruzando la frontera por el portezuelo de Mallín Chileno y cubriendo una distancia de 286 km. La longitud de la línea desde Za-

pala al puerto chileno de Talcahuano, será de 546 km.(1)

Ofrece ventajas con respecto a los dos trasandinos anteriormente tratados, en lo relativo al costo, que sería menor, a su desarrollo más fácil y menor costo del transporte (sólo se eleva a 1.750 metros sobre el nivel del mar) y a los menores gastos de conservación que exigiría, al no sufrir las consecuencias de los aludes y las lluvias. Otra ventaja, sería la de la uniformidad de la trocha en todo su recorrido.

b) Estudios realizados.

Los estudios terminados en el año 1913 por la empresa del Ferrocarril Sud, para la prolongación de su línea Bahía-Blanca-Neuquén hasta la frontera con Chile - que posteriormente fué construída hasta Zapala - establecían un trazado desde este último punto hasta la frontera en el paso denominado Mallín Chileno con un desarrollo de 120 km.

La Administración de los Ferrocarriles del Estado efectuó en los años 1922, 1923 y 1924 estudios - de acuerdo con lo dispuesto por el protocolo "Barros Jarpa - Noel" - obteniéndose un trazado que arranca de la línea del Ferrocarril Sud 3,5 km. antes de Zapala, para llegar al ya citado portezuelo de Mallín Chileno, en la línea fronteriza,

---

(1) El recorrido desde el puerto de Talcahuano, en el Pacífico, hasta el de Bahía Blanca, en el Atlántico, por vía de trocha m. 1,68 será de 1284 km. de los cuales 429 en territorio chileno y 855 en territorio argentino. En San Rosendo, a 94 km. de Talcahuano, empalmará con la línea a Santiago, distante 500 km., y en Bahía Blanca, con la que va a Buenos Aires, a 640 km.; así la comunicación directa entre Santiago y Buenos Aires, sin transbordo será de 2.330 km.

con un desarrollo de 135 km.

Los estudios realizados por la Inspección General de Ferrocarriles de Chile han terminado en el paso del Arco. Siendo distinto el paso adoptado para el cruce de la cordillera en los estudios argentino y chileno, se trató de salvar este inconveniente; para ello, la Administración de los Ferrocarriles del Estado designó y envió a Chile en 1929, una comisión compuesta de dos ingenieros, para que tratara con una comisión similar chilena, además de cuestiones relacionadas con la línea de Salta a Antofagasta, lo relativo a la fijación del paso a utilizar para el cruce de la frontera. Se realizaron nuevos estudios y efectuado un reconocimiento en Marzo de 1931, quedó demostrada la conveniencia de mantener el paso de Mallín Chileno, como punto de cruce de la frontera.

La continuación del estudio y construcción de esta línea, fué recomendada por la Comisión Mixta Argentino chilena para el estudio de los Ferrocarriles Trasandinos (Protocolo del 2/VII/935) y por el Tercer Congreso Argentino de Ingeniería, celebrado en Córdoba en julio de 1942. Asimismo, sobre el particular se expresa en el Convenio del 24/VIII/43: "Ambos Gobiernos iniciarán, en el curso del "año 1944, los estudios del Ferrocarril Trasandino de Za- "pala a Lonquimay en los sectores situados dentro de sus "respectivos territorios. Terminados los estudios, los "dos Gobiernos se pondrán de acuerdo para establecer la "forma en que se iniciarán y llevarán a cabo las obras co- "rrespondientes."

El tramo argentino, de Zapala al límite, no presenta perspectivas inmediatas de ser construído.

En Chile, la línea central está conectada con un ramal a Curacautín, distante 278 km. de Talcahuano y 674 km. de Santiago. Restan construir 151 km. de Curacautín al límite, de los que 65 km. cuentan con estudios definitivos y el resto con anteproyectos. Se ha construído ya en esta parte el túnel de Las Raíces, de 4 km. de longitud, a 1.700 m. sobre el nivel del mar; esta obra, la de mayores dificultades de todo el trayecto, servirá tanto a la línea internacional como al tráfico local chileno. Se realizan trabajos desde Curacautín hacia el empalme con el túnel de Las Raíces.

c) Perspectivas de tráfico. Importancia de la línea.

Se prevé para esta línea tráfico de ganado de nuestro país para el consumo chileno, de ciudades como Talcahuano, Valdivia, Victoria, Temuco, etc. Se evitaría así el tráfico por arreo, que sólo permite la exportación durante tres o cuatro meses del año. El transporte del ganado se haría en mucho menos tiempo y durante todo el año, con todas las ventajas que el transporte por ferrocarril tiene sobre el arreo.

De Chile se transportarían a nuestro país maderas, de las distintas especies de su riqueza forestal; y su producción agrícola para el consumo en la zona servida por la línea.

Este trasandino comunicará a nuestro país con todo el valle central chileno; asimismo, unirá a Chile a la rica y fértil región de Río Negro, emporio frutal y

vinícola.

Como línea local daría vida a una zona agrícola forestal, que podría ser también asiento de un grupo industrial, contando con energía hidráulica. Permitiría que dentro de nuestro territorio se explotaran 8.000 hectáreas que cuentan con riego en la cuenca del río Agrio, a lo que debe agregarse la posibilidad de producción de otras 50.000 hectáreas en la cuenca del mismo río, que podrían regarse; las tierras citadas no son explotadas, por dificultades de carácter económico derivadas del alto costo del transporte en la zona precordillerana.

5. Otras líneas trasandinas proyectadas.

a) Trasandino de Tinogasta a Chile.

Tiempo antes de decidirse la construcción de la línea de Salta a Antofagasta, se trató en distintas oportunidades - durante muchos años - de llegar a Chile con una línea que arrancara de Tinogasta (Catamarca).

La ley 8.203 del 1/X/911 autoriza la construcción desde Tinogasta al paso de San Francisco.

Hubo iniciativas en Chile en 1850 y en 1873. En nuestro país en 1886, 1887, 1907, 1918 y 1920; en 1926 el H.Senado de la Nación sancionó una minuta expresando que vería con agrado la construcción de esta línea; asimismo, el 24/8/46, aprobó un proyecto de ley autorizando la inversión de $ 30.000.000, con ese propósito. (1)

Las iniciativas hacían llegar al ferrocarril de Tinogasta a Copiapó, uniéndolo a los ferrocarriles chi-

---

(1) Proyecto aprobado por la H.Cámara de Diputados el 15/XI/46 y convertido en ley Nº 12.891 del 27/XI/46.

lenos en algunos casos. También fué reconocida una ruta por el paso de Comecaballos.

b) Trasandino de Lanco a Zapala.

En distintas oportunidades se ha contemplado en Chile la posibilidad de construir un ferrocarril trasandino por el paso de Huahun. Esta línea que crearía una vinculación entre los puertos de Valdivia y Bahía Blanca arrancaría de Lanco, en territorio chileno, para empalmar en Zapala, en nuestro país.

c) Trasandino sugerido por el Touring Club Argentino.

El Touring Club Argentino dirigió una nota en el año 1935 a su S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores proponiendo, dadas las dificultades del trasandino por Juncal, la construcción de una línea que desde San Carlos (Mendoza) se dirigiera hacia el paso fronterizo de Cruz de Piedra, pasando por Chilecito, Viluco y Vegas de Yaucha, para llegar a Santiago desarrollándose por el Valle del Maipo y pasando por Las Tórtolas, Volcán, Valle San Gabriel, San José y Puente Alto. (1)

---

(1) Otros proyectos: Se han formulado otros proyectos y anteproyectos de ferrocarriles trasandinos, a la altura de Mendoza y Neuquén, algunos propuestos antes de las ya citadas rutas por Uspallata y de Zapala a Chile. Podemos citar los de Curicó a San Rafael por el paso de Planchón; de Talca a Colonia Alvear por las quebradas del Maule y Río Grande y por Malargüe; de San Carlos (Chile) a General Acha (La Pampa) por el portezuelo de Guacalafquén y Chos Malal; de Monte Aguila a Neuquén por Antuco y Chos Malal, y algunos otros proyectos que como los citados, cuentan actualmente con poca o ninguna posibilidad de ser llevados a la práctica.

III. VINCULACION MARITIMA.

1. Generalidades

Las comunicaciones marítimas argentinochilenas, servidas antes de la iniciación de las hostilidades por barcos de sus respectivas banderas y por los de diversos países en escala y como parte de las rutas mundiales, viéronse seriamente afectadas por la guerra, que obligó a suspender líneas de los países beligerantes y ocupados, y a destinar las de otros a su reemplazo.

Dada la importancia de este medio de transporte, unida a la circunstancia de que, por la interrupción de los servicios del ferrocarril trasandino la mayor parte del tráfico de mercancías - en lo que respecta al volumen y al valor - debió realizarse en ese lapso por vía marítima, la escasez de bodegas señalada en el párrafo precedente, constituyó el mayor obstáculo opuesto en los últimos años al desarrollo del intercambio. (1)

De nuestro país se envían por vía marítima, principalmente productos de la agricultura: en gran parte olea-

---

(1) "Es interesante dejar constancia de que la Cía.Intero-
"ceánica, tratando de cumplir sus contratos de fletes
"de carbón, ha debido movilizar en los últimos días
"- a remolque de sus vapores - aún dos barcas viejas,
"la "Andalucía" y la "Alejandrina" que tiene ancladas,
"para servicios internos, en bahías chilenas; y que
"los últimos embarques de productos minerales chile-
"nos ya pagados en Buenos Aires, han debido ser apla-
"zados hasta comienzos del año entrante por estar to-
"talmente comprometidas las bodegas hasta esa fecha."
Augusto Millan Iriarte - "Barreras en el intercambio comercial chilenoargentino" - Conferencia dictada en el Museo Social Argentino el 21/VIII/41 - Buenos Aires, 1941.

ginosas (semillas de girasol y de menor importancia, de nabo y maní), cereales y lino (trigo, lino, maíz, alpiste), harina de trigo, fibra de algodón y semilla de alfalfa; los productos y subproductos de la ganadería están representados por cueros, lanas, glicerina, sebo, grasas, harina de carne y huesos, etc.; asimismo se transporta extracto de quebracho y en algunas oportunidades partidas importantes de cemento.

Los principales productos movidos por vía marítima del país trasandino al nuestro son: carbón, maderas, salitre (parte en tránsito), cobre, hierro en lingotes y hortalizas, aprovechándose la bodega disponible para el transporte de otros productos.

Los servicios actuales, de carácter permanente y regular, se limitan a los efectuados por la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. Los barcos de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia - Sección Marítima, que vinculaban nuestro puerto con el chileno de Punta Arenas, desde la iniciación de la guerra sólo llegan hasta Río Gallegos.

Ante la carestía de fletes derivada de las causas señaladas precedentemente, nuestro Gobierno resolvió la creación de una flota oficial (1); para su organiza-

---

(1) "Colocado el país ante la grave perspectiva de te-
"ner que soportar las consecuencias de la paraliza-
"ción del comercio de ultramar a causa de la guerra,
"que ocasionó la ausencia de los buques extranjeros
"que frecuentaban los puertos argentinos trayendo
"artículos indispensables y llevando nuestros pro-
"ductos, el Gobierno Nacional se preocupó desde el
"primer momento en que se notaron los efectos de

ción se recurrió al arbitrio de utilizar las unidades de países beligerantes que habían quedado inactivas en nuestros puertos, comenzando sus actividades la Flota Mercante del Estado el 1/XI/41 (1). Se realizó "un estu- "dio prolijo de las posibilidades de exportación y nece- "sidades de cada uno de esos mercados (2) y el valor que "ello representaba desde el punto de vista de la economía "nacional" (3). Del mismo surgió la evidencia de que el mercado estadounidense era el más interesante, por múlti- ples razones de orden económico y con esta certeza se encauzó el tráfico con especial preferencia hacia ese país. "El tráfico restante se aplicó en parte para ali- "viar los mercados tradicionalmente consumidores de nues- "tro trigo, como ser Brasil y Perú, al que debe agregarse "Chile que también se vió favorecido por la colaboración "que le prestó nuestro organismo" (3).

"tal anormalidad en buscar la solución más conveniente, que no podía ser otra que la creación de una "flota oficial para constituir la base de la marina "mercante propia, aspiración que se ha venido concre- "tando en diversas iniciativas que no tuvieron éxito, "desde 1865."

Flota Mercante del Estado - "Memoria", Primer Ejercicio 1941-42 - Buenos Aires, 1943.

(1) Anteriormente, por Decreto del 29/I/40, se nombró la Comisión de Creación de la Marina Mercante, la que presentó un minucioso informe sobre el particular; con fecha 6/III/41 se nombró la Comisión Asesora de la Marina Mercante y por Decreto del 16/X/41 fué creada la Flota Mercante del Estado.

(2) "Encuadrados los tráficos de nuestras unidades dentro "de las normas establecidas por el "Comité Interameri- "cano para la utilización de buques inmovilizados", su "explotación debió ajustarse única y exclusivamente "al comercio con las demás repúblicas americanas". F.M.E. - op.cit.

(3) F.M.E. - op.cit.

Por las razones expuestas, los servicios de la Flota Mercante del Estado a Chile, no tienen carácter regular.

Asimismo, barcos de bandera sueca, en tránsito, vinculan a ambos países; también barcos peruanos efectúan el servicio desde ese país haciendo escala en Valparaíso, la que es aprovechada principalmente para su aprovisionamiento, no teniendo esta línea mayor importancia en lo que respecta a nuestro tráfico con Chile.

La normalización de las condiciones del tráfico marítimo mundial y la reanudación de las líneas interrumpidas, permitirán solucionar los problemas de nuestras vinculaciones marítimas con el país trasandino.

Mientras tanto, la ampliación de la bodega argentinochilena afectada a esta línea, conjuntamente con una oportuna coordinación de los servicios de ambas marinas mercantes, intensificada a medida que lo vaya permitiendo la normalización mundial señalada precedentemente, permitiría aliviar la escasez de bodegas, realizar una más racional utilización y aprovechar al máximo el material flotante disponible. La prohibición o limitación de la exportación de muchos productos chilenos, constituye un inconveniente al restar posibilidades a la seguridad de que los buques argentinos cuenten con carga de retorno suficiente, para completar sus bodegas, pudiendo encontrar-

se ante la eventualidad de tener que viajar en lastre, con los perjuicios consiguientes. Por ello, la coordinación sugerida debería abarcar los transportes realizados por buques de ambas banderas con terceros países; en tal forma, y a modo de ejemplo, los buques argentinos podrían seguir viaje a Estados Unidos de Norte América y puertos de escala, transportando productos chilenos y regresar con productos de los mercados citados, para nuestro país.

2. Compañía Chilena de Navegación Interoceánica.

Esta compañía nació de la fusión de dos sociedades chilenas, con intereses ganaderos en la zona sud de dicho país, extendidos también a nuestro territorio, que reunieron sus elementos para formar la empresa actual. Su flota (1) realiza actualmente en forma regular uno o dos viajes semanales, entre el país trasandino y el nuestro; estando sus barcos afectados al servicio de tres líneas.

La línea principal sale de Valparaíso, tocando los puertos del sud chileno, pasando por el Estrecho de Magallanes y llegando a nuestra capital; sus barcos a veces llegan a Montevideo y en algunas oportunidades has-

---

(1) Lista de vapores de la "Cía.Chilena de Navegación Interoceánica" con indicación de peso muerto total (total deadweight) incluyendo combustible y provisiones: "Andalucía" (4000 toneladas), "Alejandrina" (4000 t.), "Angol" (7800 t.), "Antofagasta"(7100 t.), (naufragado en julio 1945), "Arauco" (6773 t.), "Arica" (6300 t.), "Aviles" (4500 t.), "Magallanes" (3240 t.) y "Punta Arenas" (6950 t.).

ta puertos del Brasil. Sobre la costa chilena eventualmente llegan a puertos más al norte de Valparaíso. Este servicio - hasta hace alrededor de cinco años - llegó a extenderse a puertos del Pacífico como El Callao y otros más al norte, pasando por el Canal de Panamá y llegando a Cuba y Las Antillas; hoy los puertos del norte de Chile y demás citados, están servidos por líneas de navegación chilenas, que no arriban a nuestro país.

La segunda línea - cuyo servicio no es tan regular como el anterior - utiliza dos barcos, antiguos grandes veleros ("Andalucía" y "Alejandrina"), vinculando el puerto chileno de Punta Arenas con Buenos Aires y trayendo principalmente a la Argentina, carbón y maderas del hinterland del puerto citado (zona magallánica).

La tercera línea, a cuyo servicio se encuentran afectados buques de menor tonelaje, vincula Punta Arenas con los puertos argentinos de la costa patagónica, a los que transporta maderas y carbón chilenos; todo el carbón para calefacción de nuestra costa sud, llega en estos barcos. Cada buque carga alrededor de 500 toneladas y en algunos, hasta 700; hacen escala en Río Gallegos, Santa Cruz, San Julián, Puerto Deseado y Comodoro Rivadavia. No se trata de un servicio con salidas regulares establecidas, efectuándose las mismas cuando hay carga.

3. Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia - Sección Marítima.

Los barcos de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, que hacen actualmente el viaje

a la costa sud, desde Buenos Aires a Río Gallegos, llegaban antes que comenzara la guerra, hasta el puerto chileno de Punta Arenas. En esta línea se utilizaban los mismos barcos con que actualmente cuenta la compañía, vapores "José Menendez" (4500 t.) y "Asturiano" (3000 t.) y buque motor "Argentino" (7000 t.).

Este servicio - realizado durante muchos años y actualmente abandonado - se cita como antecedente y por la posibilidad de su reanudación al normalizarse la situación marítima mundial. (1)

4. Flota Mercante del Estado.(2)

La Flota Mercante del Estado no tiene establecidos servicios regulares de comunicación con Chile.

Para el transporte de pasajeros solamente, hacía escala en Valparaíso - hasta agosto de 1944 (3) - el vapor "Río de la Plata", unidad que estaba destinada al tráfico del Pacífico en forma regular. Este vapor, que contaba

---

(1) Línea de pasajeros y carga. Servicio de pasajeros con los vapores "José Menendez" y "Asturiano"; ambos con cámaras frigoríficas. Escalas fijas: Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Punta Arenas. Escalas facultativas: Pirámides, Cabo Raso, Camarones, Bahía Bustamante, Caleta Olivia y Mazaredo. El "Argentino" es buque motor de carga.

(2) La F.M. del E. vió reducido su material flotante, en 1946, a 16 unidades, cifra que señala una disminución de 12 unidades, motivada por la devolución de 11 barcos, efectuada de acuerdo a los convenios realizados (7 a Italia, 3 a Francia y 1 a Dinamarca) y la pérdida del "Río de la Plata". Para reemplazar esos navíos se encuentra en ejecución un programa de construcción y compra de nuevas unidades.

(3) El vapor "Río de la Plata" se incendió en el puerto de Acapulco (México) el 18 de agosto de 1944.

con cámaras frigoríficas, en algunas oportunidades llevaba de nuestro país carne al puerto chileno citado. Servía la línea que desde nuestro puerto se dirigía por la costa sud, cruzando el estrecho de Magallanes, haciendo escala en Chile (Valparaíso), para continuar hacia el norte, tocando entre otros los puertos de El Callao (Perú), Buenaventura (Colombia), Panamá, puertos de Méjico y llegando a Los Angeles, punto terminal de la línea.

El servicio de cargas se realiza por vapores que llegan a Valparaíso principalmente, transportando en gran parte trigo y a veces algunas partidas importantes de cemento; este tráfico comprende un viaje cada dos o tres meses, trayendo de retorno, en su mayor parte, salitre. El tonelaje medio de carga útil de los vapores que realizan este servicio, es de 6.000 toneladas (excluída el agua, provisiones y combustibles). En algunas oportunidades, barcos de la Flota que van a El Callao desde nuestro país, transportando trigo, vuelven en lastre hasta Iquique, Tocopilla o Lota, cargando en estos puertos salitre, de retorno. El salitre transportado llega generalmente en tránsito a nuestro país, con destino definitivo para España y Portugal. Además de los mencionados, se aprovecha la bodega disponible para el transporte de toda clase de productos.

De acuerdo al criterio con que la Flota Mercante del Estado ha organizado sus líneas de navegación y la utilización del material flotante disponible, no pudo establecer servicios de carácter regular para el tráfico de los puertos chilenos, dado que los mismos presentan el

inconveniente de no contar con carga de retorno económicamente útil, en cantidades suficientes, para nuestro país. (1)

5. Otras líneas de vinculación marítima con Chile.

También vinculan esporádicamente ambos países, algunos barcos de bandera sueca que, generalmente, pasan al Pacífico por el Canal de Panamá, haciendo escalas llevan azúcar de Perú a Chile, tocando puertos de este país, cruzan el Estrecho de Magallanes y llegan a Buenos Aires, siguiendo luego viaje hacia el norte.

Asimismo, las unidades de la Compañía Peruana de Vapores, que desde ese país se dirigen al nuestro, hacen escala en Valparaíso para su aprovisionamiento, no realizando transportes entre Chile y Argentina; sin embargo, de acuerdo a informaciones recogidas, en algunas oportunidades han cargado en el país trasandino, sobre todo hierro, para nuestro país.

Barcos de otras banderas han interrumpido, como consecuencia de la guerra, el tráfico que realizaban anteriormente entre ambos países.

---

(1) La F.M.E. puede transportar productos en tránsito que, desde el aspecto particular del rendimiento comercial del organismo, resultan interesantes; pero, destinada a servir otros fines, como son los del abastecimiento de nuestro país, dirige sus esfuerzos a incorporar a la economía nacional productos de interés vital para la misma. Ni aun el carbón chileno, por la escasa cantidad y pocas calorías del destinado a la exportación, presenta esas características. Asimismo la carga principal, el salitre (de tránsito en su mayor parte), presenta el inconveniente de atacar por corrosión al material (vapores). En general, el servicio de los puertos sudamericanos del Pacífico, efectuado por la F.M.E., responde a razones de solidaridad continental.

IV. VINCULACION CAMINERA.

1. Generalidades.

Constituye la vía terrestre, nuestro tradicional medio de comunicación con Chile. Ya en el siglo pasado - hace más de cincuenta años - sin ferrocarril y utilizando los caminos naturales, era importante el tráfico de ganado y frutos del país, realizado a través de la Cordillera. Las salidas hacia el Pacífico, por medio de arreos, permitieron que se desarrollara un intenso comercio y movimiento de viajeros, para la época, entre Chile y las provincias de Cuyo (1) y del Noroeste argentino, proporcionando a éstas un relativo bienestar económico.

La construcción de caminos a través del macizo andino, es reclamada especialmente por las poblaciones de las provincias citadas y reviste carácter urgente para que pueda ser una realidad la intensificación del intercambio y de la vinculación de los habitantes de ambos países, principalmente de las zonas precordilleranas.

La utilización del transporte automotor para el tráfico de pasajeros había llegado a cobrar importancia, habiéndose podido apreciar la competencia que representaba para el F.C.Trasandino, por el rápido descenso del trá-

---

(1) Es tradicional la facilidad de cruce de la Cordillera por el territorio de San Juan. Un precursor del comercio internacional, Don Lisandro Sánchez, pasó en abril de 1882 desde Copiapó a San Juan con veintiocho carros cargados de lana, según refiere el escritor chileno Vicuña Makenna en su libro "A través de Los Andes" (citado por Rosauro Pérez Aubone en "La Provincia de San Juan tiene un puerto sobre el Pacífico" - Veritas).

fico local de pasajeros por la vía férrea, en los años anteriores a su interrupción, en 1934.

La vinculación por carreteras se realiza principalmente por los pasos de La Cumbre (Mendoza-Santiago) y de Socompa (Salta-Antofagasta). El tráfico automotor de Mendoza a Chile, es realizado en nuestro país por diversas empresas de transporte y turismo, varias de ellas locales con sede en Mendoza.

A pesar de contarse con el recurso del transporte automotor, en los últimos años de intensificación del comercio entre ambos países el trasandino por Juncal debió trabajar al máximo de su rendimiento; la carga que pudo ser transportada por carretera para contribuir a su descongestión (1) no ha podido alcanzar gran volumen, por poderse utilizar un solo camino en esa zona - la de mayor intercambio - que se interrumpe durante los meses de invierno, conspirando asimismo contra su desarrollo y la descongestión del ferrocarril, la escasez creciente de automotores apropiados para ese tránsito (2), como también de repuestos, neumáticos y combustible.

Sin embargo, el recurso supletorio del transporte automotor permitió que, durante los años de interrupción del Trasandino (1934-1944), no se suspendiera el tránsito

---

(1) Lo ocurrido en otros países - particularmente en EE. UU. de N.A. con la movilización total de época de guerra - nos demuestra que el transporte automotor puede contribuir en alto grado a la descongestión del tráfico ferroviario.

(2) Se utilizan camiones de cinco toneladas, siendo cargados solamente hasta tres toneladas.

terrestre de pasajeros y cargas desde Mendoza; la C.I.T.A. (Compañía Internacional de Transportes Automóviles Sociedad Anónima) realizó los transportes entre esta ciudad y Punta de Vacas, en combinación con el ferrocarril. Adquirió gran importancia el transporte de correspondencia, pero en los primeros años inmediatos a 1934 el transporte de cargas fué reducido, por las dificultades que ofrece el camino y lo elevado de los fletes. Más tarde, iniciadas las hostilidades y agravados los problemas de abastecimiento de ambos países, en forma tal que superaron los de precios y por consiguiente de elevación de fletes, se incrementó en sumo grado el tráfico por esta vía. Se transportaron principalmente maquinarias, bicicletas, receptores radiotelefónicos, ganado y gran cantidad de manteca en camiones frigoríficos, que combinaban horario con el ferrocarril. Al prohibirse, en nuestro país, la exportación de metales, disminuyó mucho el transporte de maquinarias y bicicletas.

Es importante también el tráfico automotor desarrollado por el paso de Socompa, que sirve eficazmente a las exportaciones de ganado en pie, desde nuestro país. En fecha reciente se anunció un convenio realizado entre la Dirección de Obras Públicas, de Chile y la Compañía Unión Trasandina, por el que se proyectaba la realización del servicio de transportes con automotores, uniendo las puntas de rieles de los tramos argentino y chileno, existentes, de la línea en construcción de Salta a Antofagasta.

2. Pasos cordilleranos.

La Cordillera de los Andes, valla natural en nuestras comunicaciones terrestres con Chile, presenta en toda su extensión una gran cantidad de pasos que permiten el cruce. Algunos, propicios exclusivamente para el tránsito de herradura; otros apropiados también para ser cruzados utilizando vehículos automotores, en forma más o menos favorable. Refiriéndonos a estos últimos, podemos citar los siguientes, de norte a sud:

a) Huaytiquina.

Situado en el territorio de la Provincia de Jujuy - parte perteneciente a la ex-Gobernación de Los Andes - a los 23° 44' de latitud; alcanza una altitud máxima de 4.275 m. sobre el nivel del mar. Al comenzarse la construcción del ferrocarril de Salta a Antofagasta, se preveía el cruce de la frontera por este paso; estudios posteriores señalaron la conveniencia del paso por Socompa, más al sud.

Es el paso más septentrional de la República; siendo impracticable para el cruce de automotores. No existe camino en buenas condiciones que permita llegar al mismo; la ruta que se prolonga desde San Antonio de los Cobres, permite el tránsito solamente hasta Catúa, por Caucharí.

b) Socompa.

Se encuentra en la Provincia de Salta - en el territorio de la ex-Gobernación de Los Andes - a los 24° 27' de latitud, siendo su altura máxima de 3.858 me-

tros sobre el nivel del mar. Sirve a la vinculación de las zonas septentrionales de ambos países. Por el mismo, efectuará el cruce de la cordillera el ferrocarril en construcción de Salta a Antofagasta (Trasandino del Norte). En nuestro territorio, la ruta nacional 51, que pasa por San Antonio de Los Cobres, conduce hasta este paso.

c) San Francisco.

En el territorio de la Provincia de Catamarca, a los 26º 53' de latitud; alcanza una altura máxima de 4.726 m. sobre el nivel del mar. Dá acceso a las poblaciones chilenas de Puquíos y Copiapó, sirviendo a las regiones precordilleranas linderas de ambos países y constituyendo la vía preferida para el intercambio comercial entre las mismas. Tiene fama de haber sido utilizado por las tribus indígenas que habitaron esas zonas.

Presenta la ventaja de que las interrupciones por nevadas que se producen son muy pasajeras, permitiendo la circulación en forma casi permanente; ello hace prever que este paso está llamado a ser, con el tiempo, el preferido por el tránsito motorizado. Conduce hasta el mismo, la ruta nacional número 60, que pasa por Tinogasta.

d) Uspallata.

Situado en el territorio de Mendoza, a los 32º 50' de latitud, alcanza una altura de 3.863 m. Por este paso, denominado más propiamente "Paso de la Cumbre" cruza la carretera internacional "General José de San Martín"(Nº 7), que parte de Buenos Aires y pasando por San Luis y Mendoza llega al Cristo Redentor en el límite internacional, prolon-

gándose por la ruta chilena hasta Santiago. Se encuentra en el derrotero seguido por el Ejército Libertador. Por él pasa el único ferrocarril que nos vincula con Chile.

El tránsito carretero, que puede asimismo realizarse, para disminuir el recorrido, por el túnel del ferrocarril, queda interrumpido por las nevadas, todos los años, en el período comprendido entre los meses de mayo y diciembre.

e) Pino Hachado.

Se encuentra en el Territorio del Neuquén, a los 38° 40' de latitud, alcanzando una altitud de 1.864 m. Presenta excelentes perspectivas para el tránsito de vehículos, constituyendo una de las vías de comunicación internacional más interesantes y de mayores posibilidades, por hallarse expedito la mayor parte del año.

Hállase situado al final de la ruta 22, que vincula importantes zonas de Bahía Blanca, Río Colorado, Neuquén y Zapala, extendiéndose por el lado chileno hasta Curacautín. Este paso dá acceso a las rutas chilenas que comunican con la importante ciudad de Temuco.

f) Mamuil Malal o Tromen.

En el territorio de la Gobernación de Neuquén, a los 39° 35' de latitud, se encuentra el paso Mamuil Malal, conocido generalmente con el nombre de Paso Tromen, que alcanza una altitud máxima de 1.253 m. sobre el nivel del mar. Sirve a la vinculación de Junín de los Andes con el balneario chileno de Pucón. No ofrece aún condiciones apropiadas para el tránsito automotor.

g) Pérez Rosales.

Situado em el territorio de la Gobernación de Río Negro, en la zona limítrofe al de Neuquén, a los 41° 04' de latitud. Alcanza una altura de 1.010 m. Sirve a las comunicaciones de la región turística de Nahuel Huapí y Osorno (Chile). Es el paso obligado de las excursiones que se realizan, combinando el viaje por tierra y por vía lacustre. Durante el cruce de este paso se ofrece a la admiración del viajero, además de la hermosa perspectiva de los cerros, valles y lagos, el imponente espectáculo del Cerro Tronador, de tres mil metros de altitud.

h) Baquedano.

Se encuentra en el Territorio del Chubut, a los 45° 31' de latitud (hito 45), al oeste de la localidad de Alto Río Mayo. Sirve de acceso a Puerto Aysen (Chile). Conduce a este paso la ruta nacional 272 que nace en la ruta nacional 40, un poco al norte del río y localidad de Río Mayo. La ruta 272 entre Alto Río Mayo y la cordillera suele obstruirse por las nevadas, durante el invierno.

i) Cancha Carrera.

Se encuentra en el Territorio de Santa Cruz, en el paraje demarcado por el hito 74, a los 51° 14' de latitud. Llega a este paso la ruta nacional 292 que se inicia en la ruta 40, y la ruta 293, quedando vinculado por las mismas con Río Gallegos.

3. Caminos.

La Comisión Mixta Argentino Chilena, reunida en

Santiago de Chile del 24/III al 8/IV.36, para el estudio de los ferrocarriles trasandinos y demás materias indicadas en el Protocolo del 2 de julio de 1935, se ocupó de los caminos trasandinos con el propósito de uniformar criterios para encarar su construcción, fijando las rutas que debían ser consideradas en los planes futuros de ambos países; los acuerdos elaborados en esas reuniones fueron incorporados al acta final de la Comisión Mixta. Se estimaba que, en general, la orientación en materia de construcciones era coincidente en los dos países, pues se contemplaban siete caminos comunes en los planes respectivos; sugiriendo además la modificación de los referentes a una de estas rutas. Estableció asimismo un orden de preferencia para los cuatro caminos cuya ejecución aconsejaba fuera encarada de inmediato entre los que incluyó los tres que, de acuerdo a los proyectos existentes y a las obras en ejecución, serán también servidos por ferrocarril, por estimar que sin embargo interesaba su construcción para perfeccionar los medios de comunicación existentes y unir las puntas de rieles, cuya conexión también se contemplaba. Por último, sugirió la conveniencia de estudiar la inclusión en el plan general argentino de varios caminos (3) que habían sido considerados por el Departamento de Obras Públicas de Chile.

Para procurar la realización de los compromisos citados y arribar a conclusiones comunes en cuanto a las características de los caminos, se designó una Comisión Mixta Especial de Ingenieros argentinochilenos la que, reunida en Mendoza del 7 al 13 de abril de 1938, estable-

ció normas generales para el camino de Mendoza a Santiago por Uspallata dejando para nuevas reuniones la fijación de disposiciones semejantes para las otras rutas. Otra Comisión reunida en Buenos Aires en 1939, se propuso acelerar los trabajos para proporcionar tránsito permanente en buenas condiciones por el mismo camino.

Por último, teniendo presente lo estipulado en las Actas de Mendoza del 2/II/33, de la Conferencia de Santiago del 29/III/33 y en el Acta Final de la primera reunión de la Comisión Mixta para el estudio de los ferrocarriles trasandinos y de otras materias relativas a vías de comunicación, suscrita en Santiago el 8/IV/36, se firmó el Convenio sobre fomento de vías de comunicación del 24/VIII/43 en el que se establece con respecto a los caminos internacionales.

a) Camino de Mendoza a Santiago, por Uspallata.

En primer término se ocupa del camino de Mendoza a Santiago, disponiendo que dentro del plazo de tres años - a contar del 24/VIII/43 - el gobierno de nuestro país dará término a la construcción del camino definitivo entre Mendoza y Las Cuevas y el de Chile construirá el camino definitivo entre Los Andes y Caracoles, ajustándose los trabajos a las normas convenidas por la Comisión Técnica Mixta de Ingenieros chilenos y argentinos en el año 1938. Además, el gobierno del país vecino realizará los trabajos necesarios para la prolongación del camino internacional hasta Santiago y Valparaíso.

Asimismo, se convino que ambos gobiernos iniciarían

tan pronto como fuera posible, el estudio de un túnel trasandino que asegure el tránsito permanente por el camino, en todas las épocas del año. Para ello, cada gobierno designaría una Comisión Técnica, las que conjuntamente constituirían la Comisión Técnica Mixta, que debería estudiar la obra citada u otras que aseguren la continuidad del tráfico, contemplando la posibilidad de utilización del nuevo túnel por el F. C. Trasandino, para mejorar sus condiciones de explotación.

Los tramos a que se refieren los párrafos precedentes, son parte del camino - carretera internacional "General José de San Martín" - que desde Buenos Aires se extiende hasta Mendoza y Cristo Redentor, cruzando la Cordillera por el paso de Uspallata y continuando por rutas chilenas hasta la capital de este país.

Esta ruta tiene gran importancia social, política y económica - acrecentada para las provincias de Cuyo - hallándose situada en la zona de mayor intercambio y vinculando las regiones más importantes de ambas Repúblicas; se desarrolla paralela a la línea del único ferrocarril internacional argentinochileno en explotación, sirviendo durante el verano a un tráfico muy intenso de automotores.

A pesar de que el camino por el Cristo Redentor ofrece magníficos panoramas al turista, es resistido por muchos automovilistas, por razones de salud y por el desgaste excesivo de las máquinas, dado el esfuerzo que deben realizar para vencer la altura; ello y el deseo de disminuir el tiempo necesario para los viajes, sobre todo si tienen

carácter comercial, ha motivado la firma entre las autoridades de vialidad de ambos países, en noviembre de 1939, de un convenio para que los automotores utilicen el túnel del trasandino, cercano a las estaciones de Caracoles y Las Cuevas (1).

La construcción de esta carretera ha sido encarada en nuestro país, por la Administración General de Vialidad Nacional, realizándose las obras con características de explotación económica compatibles con las dificultades del trazado de montaña; la Comisión Especial Mixta de Ingenieros argentinochilenos aprobó para el mismo, en términos generales, la ejecución de un camino moderno de seis metros de calzada, de pendientes suaves y curvas amplias.

Este camino, que es el más importante en nuestras comunicaciones con Chile, sólo permite el tráfico durante 5 o 6 meses en el año. De acuerdo a lo dispuesto en el Convenio de 1943, la construcción de un nuevo túnel, más largo y a menor altura, para evitar las zonas de rodados de piedra y nieve, facilitaría y abaratería los transportes por el acortamiento del recorrido, la menor altura a salvar y la disminución consiguiente del tiempo necesario para los viajes, en esta parte de la gran carretera panamericana.

En febrero del año 1946, el Ministerio de

---

(1) Se realizaron trabajos de ensanche en el túnel y de relleno de la vía, que proporcionan un tránsito cómodo y seguro, a velocidad moderada. La circulación de automotores por el túnel se suspende anualmente, desde mediados de abril a mediados de noviembre o diciembre, aproximadamente, para realizar mejoras en el mismo; en este lapso, los vehículos son transportados por la empresa ferroviaria sobre vagones plataforma, de Caracoles a Las Cuevas y viceversa.

Obras Públicas de nuestro país informó sobre la labor cumplida por los delegados argentinos que integraron, en Santiago de Chile, la Comisión Técnica Mixta. En las diversas reuniones celebradas, se establecieron los puntos de partida y llegada de los dos trazados a estudiarse, mereciendo la preferencia de la Comisión el trazado que hace alcanzar al túnel una longitud de 20 kilómetros (sería en tal forma el más largo del mundo), a una altura media de 2.580 metros sobre el nivel del mar, es decir, unos 600 m. más bajo que el túnel actualmente en servicio. Este trazado se desarrolla 13 kilómetros en territorio argentino y el resto en territorio chileno. (1)

En el mismo convenio (24/VIII/43), se comprometieron ambos gobiernos a iniciar de inmediato los estudios aun no realizados y a efectuar en sus respectivos territorios,

---

(1) Se llegó a un acuerdo en cuanto a las características de la obra, conviniéndose estudiar tres distintas soluciones:

a) un túnel de ferrocarril de simple vía; por el que se transportarían los automotores en chatas ferroviarias especiales accionadas eléctricamente, evitándose así la ventilación artificial del túnel;

b) dos túneles de ferrocarril de simple vía, paralelos, sin ventilación artificial; los automotores se transportarían en la forma indicada en a);

c) un túnel de ferrocarril de simple vía, y un túnel carretero de doble vía, en el que los automotores transitarían por su propia propulsión, siendo necesaria entonces la renovación artificial del aire viciado por los gases de escape.

Se prepararon presupuestos de máxima para las tres soluciones y la Comisión acordó asimismo iniciar inmediatamente los estudios para precisar los costos definitivos de las obras, y esbozó las obras que deberían realizarse en la actual línea ferroviaria y camino, estimando el costo de los trabajos complementarios, en ambos territorios. "La Prensa" - Buenos Aires - 21/II/946.

tan pronto las circunstancias lo permitan, las obras definitivas correspondientes a los siguientes caminos internacionales:

b) de Bariloche a Osorno, por Puyehue.

Esta ruta, considerada en segundo término en el convenio, es de gran importancia para el turismo, por vincular las zonas de lagos de ambos países, sin transbordos. (1)

En nuestro país existe camino (sin pavimento) de San Carlos de Bariloche a Correntoso, faltando 25 km. para unir este último punto con el límite internacional. Esta obra queda bajo la jurisdicción de la Dirección de Parques Nacionales.

En Chile, falta construir el tramo de las termas de Puyehue a la frontera (36 kms.).

En diciembre de 1943, se resolvió en Chile la construcción de la sección correspondiente a ese país, arbitrándose los fondos necesarios y habiéndose iniciado las obras. Posteriormente, los organismos pertinentes de nuestro país - D.de Parques Nacionales y Administración General de Vialidad Nacional - iniciaron los estudios del tramo de unión con la sección chilena. (2)

---

(1) Ver más adelante, Ruta por el Paso Pérez Rosales.

(2) La Comisión Argentina de Fomento Interamericano se ha dirigido a las autoridades nacionales, para interesarlas en la activación de los estudios previos y obras de esta carretera, ("Noticias Gráficas" - Buenos Aires, 10/VII/45).

c) de Catamarca a Copiapó, por el paso de San Francisco.

Es un camino cuya zona de influencia es de menor importancia que la de los enumerados precedentemente, y de los otros dos para los que se prevén obras definitivas. Existe camino (sin pavimento) que permite el tránsito permanente entre Catamarca y Chaschuil (Catamarca-Chumbicha-Mazán-Aimogasta-Tinogasta-Fiambalá-Chaschuil), con un tramo (Chumbicha a Mazán) de tierra con mejoras, de tránsito eventual; de Chaschuil a Paso San Francisco, el camino (sin pavimento) se obstruye con nieve. Se han realizado trabajos de mejora de esta ruta, en ambos países.

La carretera amplía su zona de influencia por medio de su empalme con el camino que vincula desde Tinogasta, Belén, Andalgalá, Concepción y Tucumán; se halla unida asimismo, por la ruta 75 a La Rioja y por la ruta 64 a Santiago del Estero.

d) de Salta a Antofagasta, por Socompa.

Es otro de los caminos considerados como de inmediata ejecución. Sigue en sus líneas generales la ruta del ferrocarril en construcción entre ambas ciudades, con un recorrido total de 759 kms. (435 kms. en nuestro país y 324 kms. en Chile). Constituirá la ruta nacional 51 de nuestra red caminera principal, que desde Salta vincula San Antonio de los Cobres, Caucharí, Pocitos, Tolar Grande, Caipe y Socompa (futura estación terminal argentina y aduana), que actualmente conduce hasta el Paso de Socompa. La Administración General de Vialidad Nacional sigue empeñosa-

mente su construcción, encontrándose actualmente algunos tramos en ejecución, en proyecto y preparación, otros. El camino presenta en general, trechos de tierra con mejoras y sin pavimento, obstruyéndose con las nieves en los alrededores de Pocitos y desde el Salar de Arizaro (después de Tolar Grande) hasta Socompa. En Chile se prevé su mejoramiento, para empalmar con la sección argentina.

Actualmente existe comunicación permanente entre Antofagasta y Salta, utilizando con cuidado la huella existente.

e) de Lonquimay a Zapala, por el paso de Pino Hachado o El Arco.

Este camino une a Zapala (estación terminal del F.C.S.) con Lonquimay (Chile), continuándose hasta la ciudad de Victoria (F.C. Central).

Por el paso de Pino Hachado (1) cruza la ruta nacional 22, que une Zapala-Las Lajas-Pº.Pino Hachado, faltando la construcción de los 120 kms. de Zapala al límite; se han comenzado los estudios del tramo Zapala-Las Lajas. Existe camino sin pavimento, de tránsito eventual, que se obstruye con las nieves entre Las Lajas y el límite. El camino (ruta nacional 22) asciende a una altura máxima de 1.864 m. al cruzar la cordillera de Las Raíces, en territorio chileno.(2) En Chile hay mejoramientos locales em este

---

(1) Ver en párrafos precedentes: Paso Pino Hachado. Este paso da acceso a las carreteras chilenas que comunican con la importante ciudad de Temuco, previo cruce por las inmediaciones de las renombradas termas de Río Blanco.

(2) Desde esa altura se domina una amplia y bellísima perspectiva de valles que alternan con elevados cerros, destacándose el volcán Lanín de más de 3.000 m.de altitud.

camino, existiendo parte sólo practicable en verano.

Zapala se halla vinculada con el paso El Arco, por la ruta nacional 235, camino natural, que sólo permite tránsito eventual.

f) Otros caminos contemplados en el convenio del 24/VIII/43.

Ambos gobiernos se comprometieron asimismo a efectuar obras de mejoramiento o construcción, en los siguientes caminos internacionales:

a) de San Juan a Ovalle; (1)

b) de Los Angeles a Chosmalal;

c) de Talca a Malargüe;

d) de Pucón a Junín de los Andes;

e) de Panguipulli a San Martín de los Andes;

---

(1) La población de San Juan reclama la terminación de los caminos que la vincularán con Chile, ya iniciados, sugiriendo a ese fin dos recorridos: a través de Agua Negra y un poco más al sud, por la ruta del Castaño; ambos se encuentran en construcción cercanos a la frontera. Por el paso de Agua Negra en el norte de la cordillera sanjuanina, se cuenta con la ventaja de un fácil acceso, por ser el único lugar de la provincia donde deberá cruzarse un solo cordón de montañas para llegar a Chile y de que permitirá unir la última estación de los F. C.E. argentinos, Jachal, con la primera de los ferrocarriles chilenos, Rivadavia, en la zona de acceso a Coquimbo y La Serena. Faltan construir 35 kms. en nuestro país y 15 kms. en Chile. Las nevadas son escasas en la zona (la nieve dura 2 ó 3 días), las lluvias son también escasas, no hay crecientes, lo que descarta cortes del camino.

El camino por el Castaño, parte de San Juan por la ruta que conduce al Dto.de Calingasta y llegaría a Chile por el paso del Portillo, siguiendo el valle del río Castaño. Faltarían construir 40 kms. del lado chileno y 90 del lado argentino (desde Castaño al paso del Portillo). Permitirá establecer a través de las rutas 18, 19 y 20, un itinerario de Concordia a Coquimbo, pasando por Santa Fe, Córdoba y San Juan.

f) de Esquel a Bahía Chaitén o Yelco; y

g) de Aysén a Río Mayo. (1)

El convenio establece la constitución de una Comisión Mixta, formada por delegados de la Administración General de Vialidad Nacional de nuestro país y de la Dirección General de Obras Públicas de Chile, la que estará encargada de establecer - con excepción del camino de Mendoza a Santiago - las rutas definitivas más convenientes, las características técnicas y el orden de preferencia, de los caminos mencionados y de los que la Comisión crea oportuno agregar.

Además de las citadas, nos referiremos por su importancia a las siguientes rutas:

g) Ruta por el Paso Pérez Rosales.

Por este paso se realiza una importante vinculación, casi exclusivamente utilizada para tráfico de pasajeros, que sirve especialmente fines turísticos, combinando transportes ferroviarios (desde Buenos Aires a San Carlos de Bariloche: F.C.S. y F.C.E.), carreteros y lacustres. Desde Bariloche se pasa a Chile por el Paso Pérez Rosales, navegando en los lagos Nahuel Huapí y Frías (Argentina) y Todos los Santos o Esmeralda y Llanquihué (en Chile). Estableciéndose por esta ruta vinculación con Puerto Varas y Osorno.

---

(1) Desde Comodoro Rivadavia parte la ruta Nº 26 que llega hasta Río Mayo, y desde este punto por la ruta Nº 272 a la frontera (Paso Baquedano) y a la localidad de Puerto Aysén (Chile).

Adquiere gran importancia el tránsito en la temporada veraniega, debido a la intensidad del turismo en esa época en que millares de personas concurren a admirar una de las zonas más favorecidas por la naturaleza. Ofrece bellísimas perspectivas, especialmente en el sector Bariloche-Osorno o Bariloche-Puerto Varas; durante el cruce del paso Pérez Rosales, puede admirarse la perspectiva de los cerros, valles y lagos, y el soberbio espectáculo del cerro Tronador de 3.000 metros de elevación.

Esta ruta es además un obligado lazo de unión, al obstaculizarse por las nieves el ferrocarril y la carretera por Juncal; por ella el viaje Buenos Aires-Santiago resulta bastante más largo. Ha prestado en tal forma, útiles servicios, en invierno, a la vinculación internacional.

h) de Río Gallegos, a Natales y a Punta Arenas.

Desde Río Gallegos sale un camino (ruta 293) que, costeando el límite con Chile, llega hasta Cancha Carrera y saliendo de territorio argentino, a Natales; desde Río Gallegos sale también el camino internacional (ruta 3) que llega a Punta Arenas, importante puerto sobre el estrecho de Magallanes. Desde esta ciudad se puede cruzar en vapor el estrecho hasta el pueblo El Porvenir (Chile) y de allí por buen camino puede llegarse hasta San Sebastían, en territorio argentino de Tierra del Fuego, donde se empalma con la red general de esta Gobernación (a Río Grande, Fagnano, etc.).

V. VINCULACION AEREA

1. Generalidades

La aeronavegación, con sus notables e insospechados progresos, ha ido venciendo los obstáculos de distancia, topográficos y meteorológicos, haciendo posible y generalizando el movimiento de pasajeros con fines de vinculación espiritual y comercial; en lo referente a las cargas, su participación se acrecienta día a día, presentando nuevas e interesantes posibilidades. De tal modo, al resolver el problema de las comunicaciones fáciles, directas y frecuentes, como no había podido llegarse a hacerlo con el aporte de los medios marítimo y terrestre, facilita el mutuo conocimiento de los pueblos, principalmente cuando ellos se encuentran separados por grandes distancias, como ocurre en nuestro continente.

"La ingeniería aérea ha colocado a Buenos Aires a "solamente seis horas de vuelo de Santiago (1), y ese es "un factor que tiene forzosamente que pesar en el entendi- "miento político de la unión aduanera. Porque significa que "hay zonas argentinas que están a una, dos o tres horas de "vuelo de la costa chilena." (2)

---

(1) Con los modernos aparatos este tiempo se reduce a la mitad aproximadamente.

(2) Armando Cosani S. - Op. Cit.
"En Buenos Aires se ha comido langosta chilena traída "por avión y en Santiago se estrenan tangos de moda "24 horas después de su estreno en Buenos Aires. El "terremoto vió aviones argentinos sobre el cielo de "Chillán, haciendo lo que la falta de ferrocarriles "y caminos hubiese impedido, como demostración de bue- "na voluntad."

El servicio aéreo trasandino entre ambos países (Buenos Aires-Santiago de Chile), fué inaugurado en el año 1929 por la compañía de aviación Pan American Grace Airways (Panagra). Poco después se iniciaron servicios similares a cargo de las compañías de aeronavegación Air France y Sindicato Condor. La Panagra ha ido extendiendo paulatinamente sus servicios vinculados con nuestro país, ligando las naciones sudamericanas de ambas costas oceánicas, entre sí y con los países del resto del continente.

La actividad de estas líneas se circunscribió en los primeros tiempos - dado el tipo de aviones utilizados - casi exclusivamente al transporte de correos.

2. Servicios actuales.

El estallido del conflicto bélico, provocó la suspensión de los servicios de dos de las compañías citadas; el Sindicato Condor suspendió el tráfico desde el 1 de septiembre de 1939 y la Air France a fines de junio de 1940. Por el contrario, la Panagra, aumentó paulatinamente los suyos, desde un avión semanal en cada dirección, a un avión diario.

Como expresarémos, el servicio aéreo entre Argentina y Chile se inició dedicándose casi exclusivamente al transporte de correspondencia. En 1934, la Panagra substituyó sus antiguos trimotores Ford por aviones Douglas del tipo DC2, con capacidad para 14 pasajeros, iniciándose entonces realmente el transporte de personas. Posteriormente, en 1938, los aviones citados fueron reemplazados por Douglas DC3, para 21 pasajeros, dando así nuevo impulso al desarro-

llo de este servicio. Los Douglas DC3, bimotores, hubieran sido reemplazados hace ya tiempo por aparatos más grandes y modernos, de acuerdo a planes previstos, si la guerra no hubiera dificultado los abastecimientos de material aeronáutico, de vital importancia para los Estados Unidos de Norte América. Recientemente (27/XII/46), la Panagra anunció la inauguración del servicio a EE.UU., vía Pacífico, con escala en Santiago de Chile (4 horas de vuelo), empleando en sus salidas diarias aviones Douglas DC4, cuatrimotores, de 55 pasajeros.

El trayecto Argentina-Chile del servicio de aviones de la Panagra se realizaba, hasta 1946, por dos rutas distintas.

La primera línea con la que la compañía inició sus servicios, llegaba (1) al país vecino por vía Mendoza, tocando en su recorrido desde Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Santiago, Antofagasta y Arica, en territorio argentino y chileno, respectivamente. El cruce de los Andes se hace ordinariamente por el paso denominado "de la Cumbre". Se introduce a veces una variante en el recorrido, utilizando una ruta secundaria denominada "paso del Sud" o "del Sosneado", cuando las condiciones atmosféricas así lo aconsejan.

La segunda línea, inaugurada en 1942, llegaba (1)(2) por vía Salta a Antofagasta, tocando desde nuestra ciudad, Córdoba, Tucumán, Salta, Antofagasta y Arica. El cruce del

---

(1) En los primeros días de enero del corriente año, con motivo de haberse hecho cargo de los servicios aéreos en el interior del país la empresa Z.O.N.D.A., la Panagra suspendió los suyos a Córdoba, Mendoza, Tucumán y Salta; continuando con sus servicios internacionales (2 servicios diarios a S.de Chile).

(2) Esta línea suspendió sus servicios por igual motivo.

macizo andino se realiza a la altura de San Antonio de los Cobres.

Las principales mercaderías enviadas por vía Panagra a Chile, en los últimos años, son: películas cinematográficas, productos medicinales, muestras de productos químicos, productos de belleza, carteras de cuero en general, tejidos de lana y de algodón, glicerina, joyas de fantasía, virus y vacunas de aplicación veterinaria, hojas de afeitar y muestras en general.

Del país trasandino, nos llega principalmente, por vía Panagra: fibras de cáñamo y lino, muestras de bacalao y aceite de tojo, sulfato de sodio, cuerdas de tripa para raquetas y guitarras, leche en polvo, ampollas vacías para inyecciones, conservas de chorutos y cholgas, pieles, aceitunas, piedras de azufre, almendras, alcohol, paja, cola de carpintería, soldadura, etc.

La Panagra emplea, además de los aviones regulares de pasajeros, algunos aviones - del tipo DC3 - para cargas exclusivamente.

El intenso transporte de pasajeros entre Buenos Aires y Santiago, no se vé correspondido por un volumen paralelo de cargas; la mayor parte de los embarques realizados se dirigen a puntos situados a mayor distancia de nuestro país, como Perú, Colombia, EE.UU. de N. América, etc. Desde hace un tiempo, sin embargo, puede observarse un incremento de las mercaderías transportadas, que es de presumir se verá aumentado como consecuencia de los progresos de

este medio de transporte, las rebajas de tarifas y el desarrollo del comercio entre ambos lados de la Cordillera.

En lo que respecta a los nuevos servicios aéreos establecidos entre ambos países después de finalizar la guerra, cabe señalar la creación en nuestro país, a principios de 1946, de la Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.), Sociedad de Economía Mixta Estatal-Privada; este organismo, en el que se ha dado intervención al capital privado, será el medio por el cual se llevará a la práctica, en el orden internacional, la política aérea de nuestro país, consistente en ligar la cuenca del Plata con los grandes centros de Europa y América, mediante aparatos de transporte de pasajeros, correspondencia y carga, de matrícula argentina.

La F.A.M.A. en cumplimiento de un vasto plan, ha adquirido y recibido ya modernas aeronaves; en lo referente a nuestras comunicaciones con Chile ha realizado diversos vuelos de exploración y experimentación de la ruta, habiendo declarado inaugurados los servicios aerocomerciales entre ambas capitales, con el vuelo realizado el 4 de junio próximo pasado por un Douglas DC3; este fué el primer vuelo experimental de preinauguración de los servicios regulares a Santiago.

En lo que respecta a la cooperación entre la F.A.M.A. y la Línea Aérea Nacional (L.A.N.), de Chile, se ha firmado en Buenos Aires el 3 de mayo de 1946 un convenio entre ambas entidades, ad referendum de los respectivos gobiernos. Se ha procurado por el mismo facilitar el establecimiento de líneas

aéreas entre Santiago de Chile y Buenos Aires, y viceversa, a cargo de la F.A.M.A. y la L.A.N. sobre la base de recíproca cooperación, para proporcionar la máxima seguridad y regularidad de los servicios (1). La acomodación de pasajeros, equipajes y cargas, será atendida en nuestro país por la empresa argentina y en Santiago, por la chilena. En lo relativo a las tarifas se establece que, a igualdad de servicios, éstas serán similares. Ambas entidades se han comprometido asimismo a prestarse amplio y mutuo apoyo para obtener de sus respectivos gobiernos las concesiones y permisos necesarios, como también para el fomento y desarrollo de sus actividades, aún fuera de las zonas en que la explotación común es previsible.

Los servicios aéreos regulares de ambas compañías, de transporte de pasajeros, correspondencia y carga, entre Santiago y Buenos Aires, fueron inaugurados por la F.A.M.A. el 14/X/46 con cuatrimotores Douglas DC4 para 44 pasajeros, y por la L.A.N. el 15/X/46 con bimotores Douglas DC3, para 21 pasajeros. (2) Actualmente comprenden tres salidas semanales de aviones de la F.A.M.A. (3 h. y 15 minutos efectivos de vuelo) y dos salidas semanales de los de la L.A.N., en ambas direcciones. Además, el 5/VI/47 inauguró la F.A.M.A. un servicio bisemanal a Santiago, con escalas en Córdoba y Mendoza.

---

(1) La reciprocidad comprende la atención, recepción y despacho de los aviones, el uso de los servicios técnicos establecidos en los puntos de escala para la atención del material de vuelo y maestranza, revisiones, reparaciones, aseo de motores y fuselajes, de acuerdo a las tarifas que se establezcan. Se extiende asimismo a los servicios de protección de vuelo (informaciones meteorológicas y servicios radioeléctricos y radiogoniométricos) sobre la ruta Santiago-Bs.Aires y viceversa.

(2) También proyecta inaugurar otro servicio a Lima (Perú), vía Santiago de Chile.

Por su parte, la British South American Airways (B.S.A.A.), declaró inaugurado el servicio semanal Londres-Santiago de Chile, vía Atlántico, con el viaje realizado por un avión que partió de la primera de las ciudades citadas el 27 de junio de 1946; es una prolongación de la línea Londres-Buenos Aires. El servicio entre nuestra capital y Santiago fué inaugurado el 30/VI/46, fecha de salida del citado avión desde Buenos Aires. Se cumple semanalmente, sin escalas, en cuatro horas.

3. Perspectivas en la postguerra.

Los extraordinarios progresos de la aviación durante la guerra y sus actuales aplicaciones a los transportes comerciales, permiten predecir una era de intensificación de las comunicaciones aéreas y de aplicación creciente al transporte de cargas. Se han realizado ya varios extraordinarios vuelos de carácter experimental y de propaganda, siendo numerosas las líneas mundiales proyectadas.

Las empresas estadounidenses que prestan sus servicios en el continente, que gozaron prácticamente de la exclusividad en los últimos años, enfrentan ya y deberán hacerlo en escala creciente en el futuro, la competencia resultante de la reanudación de las líneas interrumpidas y de la implantación de otras nuevas, particularmente las argentinas, chilenas y británicas, citadas, como asimismo de otros países europeos y americanos.

Al respecto cabe señalar que se ha registrado en el transcurso del año anterior una intensa actividad aérea,

realizándose diversos vuelos de exploración y experimentación en la ruta a Chile.

Se ha constituído también en nuestro país la Sociedad Mixta Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas (Z.O.N.D.A.), destinada a prestar servicios regulares en líneas de cabotaje interno y de comunicación con los países vecinos. De las dos líneas de esta empresa - inauguradas para transporte de correspondencia y carga el 14/XI/46 y para pasajeros el 11/XII/46 - una se dirige desde Buenos Aires a Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán y Salta y se extenderá luego a Jujuy de acuerdo a las necesidades. Se proyecta asimismo prolongarla por el norte a La Paz (Bolivia) y por el noroeste hacia Chile (de Salta a Antofagasta).

Debemos señalar asimismo que las compañías de aviación Pan American World Airwais System y Panagra han realizado recientemente un convenio para efectuar un servicio diario directo de aviones, sin trasbordo, entre Buenos Aires y los Estados Unidos, utilizando la costa occidental de Sud América. Por el mismo se complementarían ciertas líneas de la primera de las empresas mencionadas con los servicios de la Panagra en sus líneas ya establecidas y servidas entre Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y la Argentina, contemplándose también la incorporación de otros servicios de esta última compañía. Para estos nuevos servicios se utilizarían en un principio cuatrimotores Douglas, tipo DC-4, y luego una flota de cuatrimotores Douglas, tipo DC-6,

con capacidad para 56 pasajeros, carga y correspondencia y una velocidad de crucero de 480 kilómetros por hora, equipados con dormitorios, lo que hará factible el vuelo entre Buenos Aires y las ciudades norteamericanas en sólo 24 horas.

Estas compañías han informado asimismo, por medio de su representante local, que esperan incorporar a su flota y tener en actividad gigantescos aviones cuatrimotores Lockheed "Constellation" (1), que permitirán también realizar en 24 horas el viaje entre Estados Unidos de Norte América y nuestra capital, tanto por la línea del Atlántico como por la del Pacífico. El peso total de los aparatos con su carga de 52 pasajeros, 5 tripulantes, encomiendas y correo, es de 45 toneladas aproximadamente; ofrecen amplias seguridades para la navegación y comodidades para los pasajeros (2), contando con una gran división para cargas.

Otras líneas de aeronavegación incrementarán los servicios entre Argentina y Chile; la B.S.A.A. declaró inaugurada la línea de pasajeros, correos y carga entre Londres y Buenos Aires, vía Pacífico, con escala en Santiago de Chile, con el vuelo de un avión que llegó a nuestra

---

(1) Es el avión terrestre de transporte más grande del mundo en la actualidad, habiendo rendido en los tres últimos años de guerra muy buenas y rigurosas pruebas, al servicio de las fuerzas armadas estadounidenses.

(2) Están dotados de un gran compartimento y otros dos más pequeños para pasajeros, tocadores para damas y caballeros, amplio guardarropa y "buffet"; la densidad, pureza y circulación del aire están reguladas por mecanismos automáticos, no percibiéndose por ello cambios atmosféricos a las diversas alturas, poseyendo además nuevos métodos de aislación del ruido, que eliminan para el pasaje el producido por los motores.

ciudad el 22/I/47, empleando entre ésta y la capital trasandina dos horas y 53 minutos.

Por su parte, la Air France reanudará los servicios interrumpidos en 1940, transportando pasajeros, correspondencia y carga, entre Francia, nuestro país y Chile. Realizó un vuelo experimental Francia-Buenos Aires-Santiago de Chile en la primera mitad de junio ppdo. y declaró inaugurados los servicios con un viaje realizado desde París el 23 de junio de 1946, entre los puntos indicados.

También se proyecta extender los servicios de la línea entre Río de Janeiro y Buenos Aires, de la Compañía Brasileña Servicios Aéreos Cruzeiro do Sul, hasta Santiago de Chile.

Las vinculaciones argentinochilenas se verán favorecidas por las líneas mencionadas, como parte de las rutas continentales y mundiales.

La competencia resultante promoverá un mayor desarrollo de la aeronavegación y la reducción de sus tarifas de pasajeros y cargas, permitiendo la extensión de los beneficios de los viajes aéreos a más extensos círculos de personas, de regulares recursos, y la inclusión de nuevos productos entre aquéllos para los que resulta económicamente conveniente el uso de este medio de transporte.

El tamaño, capacidad y comodidades de los aviones serán aumentados, como hemos visto, en las nuevas uni-

dades y se implantarán servicios ultra rápidos, acortándose el tiempo de los viajes en forma notable.

Capítulo Tercero

Tratados y convenciones comerciales

1. Generalidades 2. Primer período (1812-63)
2. Segundo período (1865-1917) 4. Tercer período (1929-1947).

Capítulo Tercero

TRATADOS Y CONVENCIONES COMERCIALES

1. Generalidades.

Las trabas aduaneras y las dificultades del transporte, han sido los principales obstáculos que se han opuesto, en el pasado, al mayor desarrollo del intercambio comercial argentinochileno. Este último inconveniente tomó caracteres de gravedad cuando la disminución acentuada de las corrientes comerciales por la primera de las causas, obligó a la interrupción del tráfico por el ferrocarril trasandino, en 1931. Estrechamente unidos marchan pues, los problemas del intercambio, el transporte y el régimen convencional, entre ambos países; ello asigna particular importancia, al estudio de los instrumentos que configuran la política comercial convencional argentinochilena.

Si bien desde la iniciación de las actividades bélicas, la preeminencia de los problemas de abastecimiento, por una parte, y la elevación general de los precios, por la otra, han hecho perder importancia y disminuído evidentemente la incidencia de las trabas aduaneras - agravándose paralelamente el problema del transporte - la reanudación paulatina del comercio internacional en condiciones normales, actualizará indudablemente el problema de las tarifas

de importación.

A la época de nuestra independencia debemos remontarnos, para encontrar los primeros actos convencionales, celebrados entre Argentina y Chile, tendientes a reglar el desenvolvimiento del intercambio comercial entre ambos Estados, por medio de normas escritas que sirvieran para estimular y acrecentar su desarrollo. Los hombres que tenían en sus manos la dirección de los intereses públicos, comprendieron que uno de los más eficaces medios para estrechar los vínculos de todo orden entre los pueblos, lo era la práctica de un intenso comercio recíproco y anticipándose al desarrollo que estas relaciones adquirirían con el correr del tiempo, procuraron fijar las bases de un régimen liberal, tendiente a la obtención de tan elevados propósitos.

Ajustaremos el desarrollo del presente Capítulo a la clasificación - de carácter cronológico - realizada para el estudio de la política comercial convencional de la República Argentina, "de acuerdo a los distintos períodos que califican una etapa determinante de nuestra evolución económico-internacional" (1). En el mismo se incluirán también los actos convencionales suscriptos sobre transportes y otras materias relacionadas con el comercio, por su íntima vinculación con el fomento y desarrollo del intercambio. Por consiguiente ordenaremos este estudio en los siguientes períodos:

---

(1) Lucio M.Moreno Quintana - "Política Económica" - Buenos Aires, 1944.

Primer período (1812-63): reconocimiento de la independencia.

Segundo período (1865-1917) : organización nacional.

Tercer período (1929-1947) : época actual.

Los instrumentos convencionales suscriptos, se inician con el Convenio sobre cambio de azogue por pólvora, de 1812; continuándose con el "Tratado de Amistad, Alianza, Comercio y Navegación" de 1826 (no ratificado por Chile), primer intento en cuyo articulado se contemplaron, entre otras materias, diversas cuestiones de carácter comercial, en un régimen de marcada liberalidad; cerrando el período el "Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación", de 1855, que reproduce muchas de las disposiciones del anterior, estableciendo como aquél el régimen de "cordillera libre" e importantes cláusulas referentes a la reciprocidad de tratamiento y "libre concurrencia de las industrias de los ciudadanos" de ambas Repúblicas, la cláusula de más favor, régimen liberal de comercio, navegación, comercio de tránsito, etc.

En el segundo período se realizaron algunos intentos que no llegaron a concretarse en la práctica, en 1865 y 1869; siendo de destacar las negociaciones realizadas en 1907 para suscribir un Tratado, en el que se establecía el régimen de "cordillera libre" y otras importantes franquicias tendientes al estímulo del comercio recíproco, que tampoco prosperaron.

En cambio, con referencia a los transportes se celebraron en el período, la convención reglamentaria sobre

tráfico de ferrocarriles, de 1887; el convenio para la construcción de un camino en el paso de Uspallata, de 1894; y vinculados asimismo a los transportes, el protocolo sobre repartición de los fletes de carga del Trasandino, de 1917, y el convenio sobre tarifas ferroviarias, de 1922.

Desde 1866, año en que fué denunciado el tratado de 1855, las relaciones comerciales entre ambos países se desenvolvieron bajo el régimen autónomo de tarifas. Pero en 1930 y años posteriores, diversas circunstancias - que se detallarán en párrafos posteriores - repercutieron en forma desfavorable en nuestro intercambio recíproco, reduciéndolo notablemente y motivando una disminución acentuada del tráfico por el Trasandino, lo que impulsó a la empresa a suspender los servicios del mismo, por las pérdidas que su explotación originaba. Lo expuesto, obligó a ambos gobiernos a buscar los medios necesarios para restablecer las interrumpidas comunicaciones y lograr la reanudación de las paralizadas corrientes comerciales.

Con la firma del "Modus-vivendi" comercial de 1932, - suscrito en esas circunstancias - se inicia la serie de instrumentos convencionales del tercer período; por el mismo se redujeron en un 50 % los derechos de importación a nuestro país, de productos típicos de la producción chilena y se volvió al régimen aduanero anterior a 1930 para la internación a Chile de ganado, carnes enfriadas y enlatadas, cecinas, salazones, conservas de carne y extracto de quebracho, argentinos. Dificultades surgidas en su aplicación, motivaron la supresión de algunos de los artículos comprendidos en el mismo, realizada por el Acta de Men-

doza, de febrero de 1933.

De acuerdo a lo expresado en el "Modus-vivendi" y Acta citados, en el Acta de la Conferencia de Santiago (marzo 1933) y a las conclusiones protocolizadas por Acta suscripta en Buenos Aires (mayo 28 de 1933), se firmó en esta última ciudad el "Tratado de Comercio" de 1933. En este tratado se establecieron rebajas de derechos del 20 al 50 % y libre internación, para los productos chilenos detallados en el mismo, estableciendo en compensación un tratamiento más favorable para los principales productos argentinos de importación en el país trasandino. Se incluyeron también previsiones sobre los ferrocarriles trasandinos, represión del contrabando, tornaguías internacionales y se expresó el deseo de ambos gobiernos de suscribir convenios sobre materias afines.

El "Protocolo Adicional al Tratado de 1933", suscrito en 1938, completó el referido instrumento, estipulándose en el mismo la cláusula de la nación más favorecida, en su forma incondicional e ilimatada, mejorándose el tratamiento a la internación en Chile de vacunos y ganado de pedigree, consolidación de los derechos para los ovinos y liberación a los libros, folletos, impresos, etc., en las condiciones establecidas, y recíprocamente, liberación de derechos, rebaja del 60 %, fijación de derechos específicos y consolidación de derechos vigentes, para los productos chilenos detallados. Y otras cláusulas sobre disponibilidades de divisas, primas de exportación e iniciación de negociaciones para la conclusión de otras convenciones.

Por cambio de notas realizado en 1939, renovado en 1940, 1943 y 1944, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 1946, se convino admitir en Chile libre de derechos, dentro de la cuota fijada por el Protocolo de 1938, un tonelaje anual de carne de vacunos, enfriadas y congeladas, aumentando en las sucesivas renovaciones.

Con el propósito de llevar a la práctica los deseos expresados por ambos gobiernos en el Acta de la Conferencia de Santiago de Chile de 1933 y en el Tratado de Comercio del mismo año, y como resultado de las negociaciones iniciadas por nuestro país a fines de 1942, se firmó en agosto de 1943 un "Convenio estableciendo el procedimiento a seguir para llegar a la Unión Aduanera" argentinochilena.

Posteriormente, a fines de 1946, como resultado de negociaciones iniciadas en Chile - en oportunidad de concurrir a ese país la misión especial argentina a la trasmisión del mando presidencial - y continuadas luego en Buenos Aires por la misión especial chilena enviada a ese efecto, se firmó el 13 de diciembre de 1946 en nuestra capital el "Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera", modificado posteriormente por cambios de notas, que trata importantes asuntos relacionados con el régimen de unión aduanera, crédito para cubrir el saldo desfavorable a Chile de la balanza comercial, inversión de capitales argentinos en Chile, empréstito para desarrollar un plan de obras públicas en el vecino país, comunicaciones, etc.

Además de las citadas precedentemente, se suscribieron en el período las siguientes convenciones; relaciona-

das con el comercio: Convenio sobre tráfico de frutos y de productos destinados al abastecimiento de las regiones fronterizas (1935) y cambio de notas para el abastecimiento del mercado argentino con nitrato de sodio de Chile (1943); atinentes a los transportes: Protocolo relativo al nombramiento de una Comisión Mixta encargada del estudio de los Ferrocarriles Trasandinos (1935)., Convenio sobre tráfico y tránsito y nota anexa (1943) y Convenio sobre fomento de vías de comunicación (1943); y de carácter sanitario: Convención sanitaria animal y vegetal (1942) y Convenio sobre internación de ganado a pastoreo (1942).

2. Primer período (1812-63).

a) Convenio sobre cambio de azogue por pólvora, de 1812.

La serie de instrumentos convencionales suscritos entre Argentina y Chile, se inicia con el "Convenio sobre cambio de azogue por pólvora", firmado en Buenos Aires el 23 de octubre de 1812, que tuvo realización práctica. Esta operación de trueque impuesta por las necesidades de la guerra de la Independencia - si bien del punto de vista económico-comercial no reviste mayor importancia - merece ser citada por su significación histórica, al destacar desde los albores de nuestra vida independiente la vinculación de ambos países y por constituir, no sólo el primer acto convencional comercial realizado con el país vecino, sino también

uno de los primeros actos internacionales de ese carácter efectuado por nuestro país.

b) Tratado de Amistad, Alianza, Comercio y Navegación, de 1826.

El "Tratado de Amistad, Alianza, Comercio y Navegación", suscrito el 20 de noviembre de 1826 en Santiago de Chile, por el General Don Ignacio Alvarez Thomas en representación de las Provincias Unidas del Río de la Plata y por Don Manuel José Gandarillas, de Chile, es el primer instrumento convencional destinado a regular las relaciones comerciales entre ambos países. Fué aprobado por nuestro país por Ley del 30 de enero de 1827 y ratificado el 1 de febrero del mismo año. No entró en vigencia, por no haber sido ratificado por Chile. (1)

Reviste singular importancia por su contenido político y económico. Tuvo principalmente un acentuado carácter político, siendo su fin primordial el de cimentar sobre bases sólidas los lazos de amistad que aun perduran y unir a las dos incipientes Repúblicas, frente al enemigo común. No obstante, contenía importantes disposiciones en materia económica, pudiéndose señalar las siguientes:

Las relaciones mutuas tendrían "por base una reciprocidad perfecta, y la libre concurrencia de la industria",

---

(1) "Chile no ratificó ese Tratado, por cuanto en él se estipulaba el principio de la "cordillera libre", que a juicio del Parlamento de ese país podría resultar de grandes perjuicios para los intereses chilenos". Ovidio V.Schiopetto - "Nociones de Política Económica Internacional" - Buenos Aires, 1935.

para los ciudadanos de los dos países, en ambos y cada uno de los territorios.

Se concedían recíprocamente igualdad de derechos y privilegios en los dos territorios, a los ciudadanos de ambas Repúblicas con los naturales de cada país, como asimismo en lo que respecta a las contribuciones y derechos que se les podían exigir.

Para los "artículos de producción, cultivo o fabricación" de cualquiera de las dos Repúblicas, se establecía que:

- si eran introducidos o extraídos por puertos marítimos del territorio de la otra parte, no pagarían más derechos que los que correspondiesen a los mismos productos de la nación más favorecida;
- si eran introducidos por vía terrestre de uno a otro territorio, estarían "libres de todo derecho"; y tanto en lo que respecta al tránsito como a su exportación a otro país, recibirían el mismo tratamiento en materia imponible, que los originarios del territorio donde se encontrasen;
- no se establecería ninguna prohibición a su importación o exportación, salvo que comprendiera igualmente a las demás naciones, tratamiento extendido también a los artículos "procedentes" del otro país;
- si eran importados o exportados por los puertos de ambas Repúblicas, pagarían los mismos derechos y

tendrían las mismas concesiones y privilegios, siempre que su transporte se realizara en buques nacionales de los países signatarios.

Los artículos que no fuesen de "producción, cultivo o fabricación" de alguna de las dos Repúblicas, y que se internasen por vía terrestre con destino al territorio de la otra, pagarían "un diez por ciento sobre el avalúo de la aduana del país en donde sean introducidos".

Como es dable observar, este tratado contiene importantes disposiciones en materia comercial, como amplia libertad de comercio, reciprocidad perfecta, régimen de fronteras terrestres libres ("cordillera libre") para los artículos "de producción, cultivo o fabricación" de ambos países, cláusula incondicional de la nación más favorecida, y liberación de derechos para las mercaderías nacionales de ambos países, introducidas o extraídas por los puertos de cualquiera de ellos, en buques nacionales de las dos Repúblicas.

En su Acta de Protocolización, junto a la fecha calendario figura la del "Año 17 de la Libertad de ambos Estados", detalle auspicioso que señala, desde el nacimiento de nuestra nacionalidad, la unión de ambos países en un común destino.

c) Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, de 1855.

El "Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación entre la República de Chile y la Confederación Argentina", fué suscrito el 30 de agosto de 1855 en Santiago de Chile

por D. Carlos Lamarca y D.Diego José Benavente, en nombre de los gobiernos argentino y chileno, respectivamente; reproduciendo en líneas generales las mismas disposiciones en materia comercial que el anterior. Fué aprobado por Ley nº 55 del 1 de octubre de 1855 y el 31 de enero de 1856 se procedió a su ratificación en nuestro país, efectuándose el canje de las mismas en la ciudad de Santiago el 29 de abril del mismo año.

En el mismo se establece que las "relaciones de amistad, comercio y navegación entre ambas Repúblicas, reconocen por base una reciprocidad perfecta, y la libre concurrencia de las industrias de los ciudadanos de dichas Repúblicas, en ambos y en cada uno de sus territorios".

En su articulado se convino también, que la importación de mercaderías o efectos que se efectúe en cualquiera de los dos territorios, estaba sujeta a los mismos derechos, tanto se realizara por medio de buques de bandera argentina como chilena; estableciéndose el mismo régimen de reciprocidad para las exportaciones. Se estableció además, que las "rebajas o exenciones" que se otorgaran a las importaciones o exportaciones realizadas en los buques nacionales, se harían extensivas a las efectuadas en los buques del otro país signatario.

Se acordó que sólo podrían imponerse "prohibiciones, restricciones o gravámenes" al comercio entre ambas Repúblicas, en el caso que se tratase de medidas de carácter general, aplicables "al comercio de todas las otras naciones". Estas medidas sólo serían de aplicación a la importación y

exportación que se realizara en buques del otro país contratante, si recaían también sobre análogas operaciones practicadas por medio de los buques nacionales.

Ambos países se obligaron a "eximir de todo derecho":

- la introducción a través de sus fronteras terrestres de los productos nacionales de la otra parte;
- la exportación por tierra al otro país de sus artículos nacionales, ya sea que los derechos se cobraran "en provecho del Estado o de cualquier localidad"; y
- el comercio de tránsito terrestre de productos extranjeros, realizado entre ambos territorios;

estableciéndose como excepción a esta cláusula, que se seguirían cobrando en los dos países los derechos de peaje y portazgo, destinados a la conservación o mejora de caminos y puentes.

Si bien no se prevén cláusulas para el fomento de las comunicaciones, se establecieron las antes mencionadas sobre libertad del comercio y la navegación; idéntico tratamiento a los buques nacionales de ambas banderas, en lo referente al pago de derechos de "tonelada, faro, anclaje, u otros que afecten al cuerpo del buque" y además régimen de igualdad en el pago de derechos de importación y exportación de las mercaderías transportadas en buques de ambos países, indistintamente.

En lo que respecta a las comunicaciones postales por vía terrestre, se estipuló que las cartas franqueadas en uno de los dos países, quedarían libres de porte en el otro;

se acordaron al mismo tiempo normas para regularizar las comunicaciones por correo y se convino que los nuevos correos a organizarse en el vecino país, lo serían en las ciudades más cercanas a la frontera y en dirección a un puerto mayor, etc.

Sobre comunicaciones marítimas, se estableció que los ciudadanos de ambas Repúblicas podrían comerciar y navegar con amplia libertad, y "podrán recíprocamente y con toda libertad, entrar con sus buques y cargamentos, en todos los lugares, puertos y ríos de los dos Estados, que están o estuvieren abiertos al comercio extranjero".

Contiene asimismo otras cláusulas relativas a puertos abiertos a los buques, libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, nacionalidad de los buques, represa de los mismos y efectos tomados por piratas, buques de guerra y paquetes, etc.

Este Tratado y el de 1826, tiene la particular característica de acordar amplia libertad para la realización del comercio por vía terrestre, régimen denominado de "cordillera libre", extendido en el Tratado de 1855 al comercio de tránsito de productos extranjeros realizados por ambos territorios; y la de establecer una "reciprocidad perfecta". Además, el Tratado de 1855 incluye la cláusula de más favor en su forma condicional y el tratamiento en un mismo pie de igualdad, en todo lo relativo a derechos, prohibiciones o restricciones, rebajas o exenciones, al comercio de importación y exportación, realizado en buques de bandera de los dos países, medidas tendientes a la protección y desarrollo de las incipientes

marinas mercantes nacionales.

El tratado de 1855 - que tenía una duración de 12 años - estuvo vigente hasta 1866, año en que fué denunciado por notas del 25 de octubre y 7 de noviembre, de los gobiernos chileno y argentino, respectivamente.

3. Segundo período (1865-1917).

a) Negociaciones realizadas.

Durante este período, no llegó a concretarse en la práctica ninguna convención de carácter comercial, entre nuestro país y la República de Chile, a pesar de haberse realizado algunos intentos en tal sentido.

El 5 de abril de 1865, tuvo lugar en Buenos Aires la firma de una Convención para determinar y complementar algunas estipulaciones del Tratado del 30 de agosto de 1855. Esta convención fué firmada en nombre de Argentina, por D.Rufino de Elizalde y de Chile por D.José Victorino Lastarria; no llevándose a la práctica sus estipulaciones.

Posteriormente, el 3 de julio de 1869, D. Félix Frías y D. Domingo Santa María, en representación de Argentina y Chile, respectivamente, firmaron en la ciudad de Santiago un Protocolo de negociación de un Tratado de Amistad y Comercio que, como la convención citada en el párrafo precedente, tampoco tuvo éxito.

Merecen destacarse, las negociaciones realizadas en 1907 para suscribir un Tratado de Comercio en el que se incluirían, el régimen de "cordillera libre", recíproca li-

bertad de comercio y navegación, de entrada de buques y cargamentos en los puertos, ríos, etc., de comercio de tránsito, y otras importantes facilidades ya estipuladas en los tratados de 1826 y 1855. En las negociaciones preliminares, se excluyeron el ganado y los vinos, como artículos susceptibles de liberación de derechos. Se preveían también, cláusulas relativas al sostenimiento de cierto número de vapores para cargas y pasajeros, destinados al servicio entre los puertos de ambos países, con el propósito de contribuir al desenvolvimiento del comercio.

Se presentaron diversas dificultades, entre ellas las relativas a la exclusión del ganado y vinos, ya mencionadas, enviando el Gobierno argentino una Comisión a Chile, con el fin de obviar dichos inconvenientes. Sin embargo, el proyectado tratado no llegó a ser suscrito. Los esfuerzos desarrollados para cristalizar tan laudables propósitos, resultaron vanos, y al no poder hallar una fórmula que conciliara los intereses de ambos países, las negociaciones quedaron interrumpidas.

b) Convención reglamentaria sobre el tráfico de ferrocarriles, de 1887.

El primer instrumento convencional, en materia de transportes, celebrado con el país trasandino, fué suscrito en Santiago el 17 de octubre de 1887. En esa oportunidad los Dres. José E.Uriburu y Miguel Luis Amenátegui, en representación de los gobiernos argentino y chileno, respectivamente, firmaron una Convención reglamentaria sobre el

tráfico de ferrocarriles, en la que se basa el sistema de comunicaciones transcordillerano. Este acto se inspiraba en el mutuo deseo de arbitrar los medios necesarios para propender al desarrollo del intercambio comercial, facilitando el tráfico ferroviario destinado a unir ambos territorios, dada la importancia de las comunicaciones por riel en la vida de los pueblos. Esta convención fué aprobada por ley nacional nº 2.221, del 10 de noviembre de 1887, realizándose el canje de sus ratificaciones en la ciudad de Santiago, el 2 de enero de 1888.

c) Convenio para la construcción de un camino en el Paso de Uspallata, de 1894.

Consecuente con los expresados propósitos, ambos gobiernos celebraron el 8 de febrero de 1894, en la ciudad de Santiago, por medio de sus representantes D.Norberto Quirno Costa y D.Ventura Blanco, un Convenio para la construcción de un camino en el Paso de Uspallata. Este instrumento mereció la aprobación respectiva, por ley nacional nº 3.098 del 31 de agosto de 1894, efectuándose el canje de ratificaciones en Santiago, el 20 de noviembre de ese año. (1)

---

(1) Si bien no directamente relacionados con el desarrollo de los transportes, pero sí vinculados a problemas conexos, se firmaron posteriormente en Santiago, un Protocolo sobre repartición de los fletes de carga del Trasandino (setiembre 30 de 1917) y un Convenio sobre tarifas ferroviarias (abril 25 de 1922) con el objeto de unificar el procedimiento de percepción y aplicación de los fletes.

4. Tercer período (1929-1947).

Denunciado el Tratado de 1855, transcurrieron sesenta y seis años durante los cuales las relaciones comerciales entre ambos países se desenvolvieron bajo el régimen autónomo de tarifas. En los años anteriores a 1930, principalmente en el quinquenio 1926-30, el intercambio argentinochileno alcanzó cifras importantes; la balanza comercial arrojaba saldos elevados desfavorables al vecino país.

Esta última circunstancia, unida a las repercusiones de la crisis mundial, a la mala situación económica interna, a la disminución alarmante de sus exportaciones y a la crisis salitrera, originaron en Chile un movimiento tendiente a aumentar sus ventas y a obstaculizar la introducción de nuestros productos. Ello se tradujo en trabas de carácter aduanero a la importación de diversos productos, particularmente los derechos aplicados a la introducción de ganado, que afectaron el principal rubro de nuestras exportaciones, lo que fué simultáneo a diversas medidas tomadas por causas similares, por nuestro Gobierno. Todo ello motivó la disminución del intercambio recíproco, que se observa principalmente en 1931 y 1932. La merma del tráfico por el Trasandino, consecuencia de los hechos anteriores y la posterior suspensión de sus servicios debido a las pérdidas que su explotación ocasionaba a la empresa, acaecida el 20 de abril de 1931, motivó el cierre de la única vía férrea que unía a ambos países, de importancia no sólo económica, sino también espiritual y política. Estos hechos movieron a ambos gobiernos a realizar esfuerzos ten-

dientes al restablecimiento de las interrumpidas comunicaciones y a la reanudación de las paralizadas corrientes comerciales.

a) "Modus-vivendi" comercial, de 1932.

Con ese propósito se firmó en Buenos Aires el 12 de noviembre de 1932 un "Modus-vivendi" comercial, el que fué suscrito en representación de Argentina y Chile, por D.Carlos Saavedra Lamas y D.Jorge Silva Joacham, respectivamente, estipulándose un plazo de duración de seis meses. Fué aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional por decreto de 14 de noviembre de ese año, entrando a regir sus cláusulas al día siguiente.

En el mismo, Chile asumió el compromiso de aplicar al ganado y extracto de quebracho argentinos, el régimen aduanero vigente el 30 de junio de 1930, y a las carnes enfriadas y enlatadas, cecinas, salazones y conservas de carne, el arancel vigente el 30 de junio de 1926. En compensación la Argentina rebajó en un 50 % los derechos de aduana vigentes para una serie de artículos como ser: maderas, legumbres y frutas secas, ajos, cebollas, pimentón, malta, cebada y avena en grano, cáñamo (semilla y en rama), frutas frescas, al jugo y en almíbar, pescados y mariscos, nitrato de sodio, etc.

b) Acta de Mendoza, de 1933.

Entre los productos cuyos derechos de importación rebajó en un 50 % nuestro país, estaban comprendidos la pasta de tomate, el azufre y el ácido tartárico; la rebaja con-

cedida a los mismos provocó dificultades con otros países interesados, que gozaban del tratamiento de la cláusula de la nación más favorecida. Esta circunstancia perjudicaba a nuestro país y restaba importancia a los beneficios concedidos a Chile, al ser extendidos los mismos a otros proveedores.

Por ello, al realizarse la Conferencia de Mendoza entre los cancilleres argentino y chileno, D.Carlos Saavedra Lamas y D.Miguel Cruchaga Tocornal, reunidos con el propósito de estudiar cuestiones de interés común para ambos países, por Acta fechada el 2 de febrero de 1933, resolvieron modificar el "modus-vivendi" comercial. Se suprimieron los productos que se encontraban en la situación antedicha, es decir los importados por la Argentina también de otros países, que gozaban de los beneficios de la cláusula de más favor. Como contrapartida, Chile suprimió los beneficios acordados a algunos productos argentinos (carnes enfriadas y enlatadas, cecinas, salazones y conservas de carne) que en el tiempo de vigencia del "modus-vivendi", no habían tenido mayor tráfico. El acta fué aprobada por decreto del 9 de febrero de 1933, realizándose el canje de las ratificaciones en Buenos Aires, el 10 de febrero del mismo año.

Vencido el plazo de vigencia del "modus-vivendi", el mismo y sus modificaciones fueron prorrogados, el 16 de mayo de 1933, por el término de 60 días, conviniéndose que Chile continuaría acordando liberación de derechos a la importación de trigo y forraje de procedencia argentina, continuándose mientras tanto las negociaciones iniciadas

para suscribir un tratado de comercio.

c) Acta de la Conferencia de Santiago, de 1933.

Los delegados argentinos y chilenos, luego de varias reuniones, habían concretado sus conclusiones en el "Acta de la Conferencia de Santiago, del 29 de marzo de 1933", que lleva las firmas de D.Miguel Cruchaga Tocornal, por parte de Chile, de D.Manuel R.Alvarado, de Argentina, y de los delegados de ambos gobiernos. En la misma expresan que estimaban que había "llegado el momento de iniciar las gestiones destinadas a realizar una Unión Aduanera de países del Continente Americano y que, como primer paso a este supremo ideal de acercamiento efectivo, debe comenzarse por la celebración de un Tratado entre Chile y Argentina que, dentro de las posibilidades del momento constituya la base fundamental de ese régimen y establezca los medios de perfeccionar y ampliarpor sucesivas etapas el acuerdo inicial, hasta llegar a la Unión Aduanera deseada."

Proponían a ese fin, establecer un régimen de derechos aduaneros que permitiera el desarrollo del intercambio y procurara su equilibrio, habiendo para ello canjeado listas de productos nacionales de ambos países, de posible exportación al otro país, para que se formularan las observaciones pertinentes y se propusiera el tratamiento aduanero conveniente; "estudiar el establecimiento del régimen de Cordillera libre en ciertas zonas de la frontera"; "concretar fórmulas contractuales que permitan la concesión de ventajas comerciales exclusivas entre los dos

países y con los vecinos"; "ir aumentando progresivamente las ventajas recíprocas, para ir avanzando hacia la Unión Aduanera"; y crear una Comisión Mixta Permanente, encargada de informar periódicamente sobre los resultados de la aplicación del tratado y aconsejar las modificaciones convenientes.

En lo relativo a los ferrocarriles estimaban que, siendo "uno de los medios más efectivos de vinculación entre los dos países, es indispensable adoptar normas de política ferroviaria internacional sobre la base de asegurar que el ferrocarril Trasandino por Juncal satisfaga los fines que ambos gobiernos tuvieron en vista al autorizar su construcción, y que las nuevas líneas por establecer ofrezcan iguales garantías de servir eficazmente el tráfico para el cual se las destina", para lo que debía abordarse inmediatamente el estudio de los medios necesarios a ese fin.

Con el propósito asimismo de facilitar el desarrollo de las relaciones comerciales, estimaban conveniente la iniciación a la mayor brevedad de negociaciones para la realización de acuerdos sobre tránsito de mercaderías, tratamiento interno y régimen de policía sanitaria aplicables a la misma, transporte por caminos, navegación y arbitrajes comerciales.

d) Tratado de Comercio, de 1933.

Los trabajos encomendados a las comisiones negociadoras, de acuerdo a lo expresado en el "Modus-vivendi" comercial de 1932, en el Acta de Mendoza (2/II/33) y en el

Acta de la Conferencia de Santiago (29/III/33), llegaron a feliz término y a base de las conclusiones arribadas por las mismas, protocolizadas por Acta firmada en Buenos Aires el 28 de mayo de 1933, se firmó en esta última ciudad, el "Tratado de Comercio del 3 de junio de 1933". Este instrumento lleva las firmas del Canciller argentino Dr. Carlos Saavedra Lamas y del Presidente de la Delegación Comercial Negociadora, Dr.Maximiliano Ibáñez. Fué aprobado por ley nº 11.753 del 4 de octubre de 1933, efectuándose el canje de las ratificaciones en Santiago de Chile el 21 de octubre de ese año, fecha en que comenzó a regir.

En los considerandos del mismo se hacen apreciaciones del más alto interés, al expresar el deseo de los signatarios de llegar a la unión aduanera antes intentada y al señalar la perpetuidad de las cláusulas relativas a la paz y amistad, del Tratado de 1855.

En el artículo primero se establecen los descuentos y franquicias que, sobre los derechos aduaneros vigentes, acordará la Argentina a las importaciones de productos chilenos, las que se detallan a continuación:

Libre de derechos:

Centollas, choros y erizos frescos;
Cáscaras de quillay y hojas de boldo;
Salitre natural;
Langostas vivas.

El mejor tratamiento arancelario:

Carbón de piedra.

Rebaja del 50 %:

Maderas en vigas y rollizos de:

Raulí, laurel, patagua, lingüe, pellín, alerce y ciprés chileno; Coihué (despachándose por la Partida de la Tarifa de Avalúos correspondiente a laurel);

Arvejas y lentejas en granos y peladas;
Chirimoyas y paltas;
Nueces.

Rebaja del 35 %:

Maderas en tablas y tablones sin cepillar de:

Laurel, patagua, lingüe, pellín, alerce y ciprés chileno;
Coihué (despachándose por la Partida de la Tarifa de Avalúos correspondiente a laurel);

Porotos y garbanzos;
Descarozados.

Rebaja del 28 %:

Maderas en tablas y tablones sin cepillar de:

Raulí.

Rebaja del 20 %:

Ajos.

En el artículo segundo se fija el tratamiento aduanero que el Gobierno de Chile concederá, en pesos oro chilenos de seis peniques, a los siguientes productos argentinos:

Vacunos	$ 68.-- por cabeza
Caballares, asnales y mulares	Libre
Cabríos	$ 7,50 por cabeza
Mantequilla (manteca de vaca)	" 2,-- K.B.
Quesos finos, tipo Brie, Camembert, Gruyere y crema de Gruyere	" 3,-- K.B.
Manteca de puerco	" 1,50 K.B.
Grasa comestible	" 1,-- K.B.
Sebo y grasa impura animal no comestible	" 0,40 K.B.

Lana de oveja lavada.....	$	1,25 K.B.
Cueros al pelo, sin curtir.	"	0,10 K.B.
Plumas de avestruz.....	"	3,-- K.B.

Trigo: Libre si su valor puesto a bordo puerto chileno es igual o superior a setenta pesos moneda corriente el quintal; y $ 1,-- oro por cada peso que baje del valor citado ($ 70.- m/c.).

Alpiste	$	0,30 K.B.
Semillas de algodón		Libre
Linaza (semilla de lino)...	$	0,10 K.B.
Semilla de alfalfa	"	0,10 K.B.
Extracto de quebracho	"	0,25 K.B.

Respecto a los derechos convenidos en este tratado, se estableció que "no se recargarán por concepto de depreciación monetaria" manteniéndose en consecuencia, la relación de m$n 2,2727 por cada o$s. en la República Argentina y de $ 2,-- moneda corriente chilena por cada $ oro de 6 d. en la República de Chile.

Se estipuló además que, luego de un año de vigencia del tratado ambos gobiernos podían solicitar - previo aviso de tres meses - la revisión de las tarifas convenidas, siempre que la balanza comercial entre los dos países arrojara un saldo muy pronunciado. "Al efecto y con el fin de realizar una labor continuada de incremento del comercio recíproco y de procurar su equilibrio, se conviene en establecer una Comisión Comercial Permanente chilenoargentina, formada por seis miembros. Esta comisión se dividirá en dos Comités locales que funcionarán en Santiago de Chile y en Buenos Aires, cada uno compuesto de tres miembros, dos de los cuales serán del país en que actúe el respectivo Comité y el tercero representante del otro país".

Referente a comunicaciones y transportes se prevé que en caso de suspensión o paralización de los servicios del ferrocarril trasandino por Juncal, se tomarán las medi-

das necesarias para su pronto restablecimiento; que ambos gobiernos propiciarán la construcción de los trasandinos por Socompa y Lonquimay y, que es propósito común "celebrar una convención sobre reglamentación aduanera y transporte internacional de pasajeros, equipajes y cargas, y para facilitar las comunicaciones postales y telegráficas".

Se establece además, que en materia de tránsito de mercaderías, ambos países se concederán las más amplias facilidades; que se procurará la concertación de un plan de policía sanitaria animal y vegetal; conviniéndose por otra parte, normas para reprimir el contrabando, que se declara "delito internacional" y obligando a la mutua colaboración a las autoridades competentes de ambos países, dejándose señalado que sin perjuicio de lo estipulado, esas actividades serán motivo de un "convenio especial".

Se incluye además, un régimen de tornaguías internacionales para toda operación aduanera relacionada con el comercio chilenoargentino y el tratamiento según las normas de la reciprocidad, en materia consular.

La duración de este instrumento fué fijada en el término de tres años, a partir del día del canje de las ratificaciones, renovable automáticamente por períodos sucesivos de tres años, siempre que con una antelación de seis meses a la fecha del vencimiento, ninguna de las partes comunicara a la otra su intención de denunciarlo, por medio de una declaración oficial escrita. El plazo de denuncia fué reducido a cuatro meses, por cambio de notas del 20 de abril de 1936, período que a su vez fué fijado en 20 días, por cambio de notas del 19 de junio del mismo año.

Por cambio de notas del 23 de abril de 1945, se convino que el tratado, a partir del 21 de octubre de 1945, seguiría rigiendo por períodos de seis meses, renovables automáticamente, fijándose igualmente en seis meses el plazo de denuncia; sin perjuicio de lo estipulado en el artículo cuarto, con respecto a la revisión de las tarifas convenidas.

e) Protocolo Adicional, de 1938.

La destrucción de parte de la línea del Trasandino por un alud y la interrupción de los servicios del mismo, movieron a ambos gobiernos a iniciar negociaciones para encarar su reconstrucción y procurar su explotación sobre bases económicas. La "Comisión Mixta encargada del estudio de los Ferrocarriles Trasandinos", constituída de acuerdo a lo convenido en el Protocolo del 2 de julio de 1935, aconsejó en su informe - entre otras cosas - las modificaciones que convenía introducir al Tratado de Comercio de 1933, con el propósito de facilitar un volumen de cargas suficiente para asegurar la continuidad de los servicios, las que se concretaron en el "Protocolo Adicional" al referido instrumento.

Complementando y modificando algunas de las estipulaciones del tratado y "animados del deseo de consolidar los tradicionales vínculos de amistad y buena vencidad que existen entre sus respectivos países, mediante el fomento de sus relaciones comerciales y de transporte dentro del más amplio espíritu de cooperación, igualdad y reciprocidad de intereses" - según reza en sus considerandos - se suscri-

bió en Buenos Aires, el 18 de febrero de 1938, el citado "Protocolo Adicional al Tratado de Comercio de 1933". Este instrumento fué firmado en representación del Gobierno argentino por el Canciller, Dr.Carlos Saavedra Lamas, y por el Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Chile, Dr.Luis Barros Borgeño, siendo aprobado por ley nº 12.634 del 14 de agosto de 1940; el canje de ratificaciones se efectuó en la ciudad de Santiago, el 3 de octubre de 1940.

En su primer artículo, las partes convinieron acordarse recíprocamente el tratamiento de la cláusula de la nación más favorecida, en su forma incondicional e ilimitada, en lo relacionado con los "derechos de aduana y a todos los derechos accesorios, al modo de percepción de éstos, así como para las disposiciones reglamentarias, formalidades y cualquiera especie de carga o gravámenes a que estén o puedan ser sometidas las operaciones de aduana."

En el artículo segundo se consigna el tratamiento aduanero que el Gobierno de Chile concederá a los productos argentinos, que a continuación se enumeran:

El ganado vacuno destinado al sacrificio en mataderos introducido por las vías del Ferrocarril por Juncal y los boquetes de la Cordillera de los Andes, no está sujeto a ningún derecho aduanero ni adicional, siempre que dicha internación se efectúe durante el período que corre entre el 1 de julio y el 31 de diciembre, y hasta una cantidad máxima de sesenta mil cabezas anuales. Si la importación no se ajusta a dichos requisitos, está sometida al siguiente régimen, excluído todo adicional:

"Libre de derechos si el precio medio armónico del kilogramo vivo de vacuno controlado por el Ministerio de Agricultura de Chile en ferias de Santiago es superior a $ 1,80 moneda corriente chilena".

"Derecho de $ 60.- moneda corriente por cada diez centavos o fracción que baje dicho precio medio armónico de $ 1,80 moneda corriente chilena". Estos derechos son determinados bimestralmente, "tomando el término medio de los precios en el mes inmediatamente anterior a cada bimestre".

Para el ganado ovino introducido con destino al consumo de los territorios chilenos de Aysen y Magallanes, se consolidó el régimen de liberación de derechos de aduana, existente en la fecha de firma del protocolo.

Respecto al ganado de "pedigree", se estipuló que su importación en Chile sería libre de derechos aduaneros, pero "sujeta a las reglas que de común acuerdo y con aprobación de ambos Gobiernos fijen la Sociedad Nacional de Agricultura de Chile y la Sociedad Rural Argentina".

Se establece por último, en lo que se refiere a la internación de productos argentinos, la liberación de todo derecho de aduana y adicionales y del derecho estadístico, para "los libros, folletos, impresos o manuscritos no especificados, las revistas científicas, jurídicas, industriales, históricas y didácticas" y las"dedicadas exclusivamente a la moda, sin limitación de cantidad". Asimismo gozan de dicha franquicia, "los diarios y revistas distintos de los ya mencionados consignados en

librerías a particulares no comerciantes, en paquetes, que contengan un solo ejemplar de cada edición y que no sean destinados a ser vendidos; y los folletos y catálogos comerciales referentes a artículos de fabricación argentina, que tengan por objeto describir las mercaderías, dar indicaciones sobre el uso o indicar precios aún cuando dichos folletos y catálogos contengan avisos de reclame". (1)

En el artículo tercero del protocolo se establece el tratamiento aduanero que se aplicará a la internación en la Argentina de los productos chilenos, que se consigna a continuación:

---

(1) Buenos Aires, diciembre 30 de 1944.- P.n. 35.760.
Visto el pedido que por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, formula la Embajada de Chile en el sentido de que se libere de derechos de importación y adicionales la introducción de folletos y catálogos comerciales de productos chilenos; Atento a lo actuado, y

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con lo establecido en el Art.2 del Protocolo Adicional al Tratado de Comercio Argentino Chileno de 8 de junio de 1933, en vigencia desde el 3 de octubre de 1940, "los folletos y catálogos comerciales referentes a artículos de fabricación argentina que tengan por objeto describir las mercaderías, dar indicaciones sobre el uso o indicar precios, aún cuando dichos folletos y catálogos contengan avisos de reclame", se importan en Chile libres de todo gravamen aduanero y adicionales;

Que una franquicia similar para los procedentes de Chile no ha sido prevista en el mencionado Protocolo;

Que, teniendo en cuenta el interés evidenciado por la Embajada del país hermano; la finalidad que con la medida se persigue y la necesidad de establecer reciprocidad en el trato, corresponde acceder a lo solicitado;

Por tanto:

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS DECRETA:

Artículo 1.- Declárase libre de derechos de importación y adicionales la introducción de folletos y catálogos co-

Libre de derechos y adicionales:

Salitre natural;
Sulfato de alúmina al estado natural;
Talco en bruto;
Yodo crudo de primera sublimación hasta de un 99,5 % de pureza.

Rebaja de 60 % en los derechos liquidados, incluído el adicional de 10 % vigente o el impuesto que lo sustituya:

Listones para la fabricación de duelas para cascos, de raulí o coihué.

Derechos específicos, sin recargos ni adicionales:

Legumbres secas:			
Porotos	o$s	0,0111	Kilo
Garbanzos	"	0,0176	Kilo
Arvejas y lentejas en granos y peladas	"	0,0100	Kilo
Ajos	"	0,0182	Kilo
Maderas en vigas o rollizos de:			
Raulí.....	"	0,1440	M2.
Alerce.....	"	0,0798	M2.
Araucaria, maniú, ciprés, laurel, patagua, lingüe y coihué.....	"	0,1152	M2.
Maderas en tablas o tablones sin cepillar de:			
Raulí.....	"	0,2912	M2.
Alerce	"	0,1036	M2.
Araucaria, maniú, ciprés, laurel, patagua, lingüe y coihué.....	"	0,2080	M2.

Derecho específico, sin recargo:

Azufre (obtenido por el sistema Frasch y similares)..... o$s 0,002304 Kilo

(Sin perjuicio del adicional de 10% vigente o del que lo sustituya).

---

merciales referentes a artículos chilenos que tengan por objeto describir las mercaderías, dar indicaciones sobre el uso o indicar precios, aún cuando dichos folletos y catálogos contengan avisos de reclame.

Artículo 2.- Comuníquese, publíquese y archívese.

Consolidación de derechos aduaneros y adicionales vigentes:

Sulfato de magnesio;
Sulfato de sodio;
Sulfato de cobre;
Sulfuro de sodio;
Hiposulfito de sodio.

En los artículos subsiguientes se convino que "la internación en uno de los países de los productos del otro, mencionados especialmente, y su circulación en el territorio del primero, no estará sujeta a aforos, tasas, derechos aduaneros y adicionales liquidados, mayores que los resultantes de la aplicación del Tratado de Comercio vigente, suscrito en el año 1933, y del presente Protocolo, conviniéndose en no aplicar a esos productos otro tratamiento interno, en materia de impuestos, reglamentaciones y trámites administrativos o cualquier otro género de gravámenes o disposiciones, que el aplicado al similar de otras procedencias".

Se estableció también que es aplicable a los derechos aduaneros y a sus adicionales, establecidos en este documento, lo dispuesto por el artículo tercero del tratado de 1933, que determina que los mismos no sufrirán recargos por concepto de depreciación monetaria. En el mismo orden de ideas se estipula que, si la relación entre las monedas de los dos países, existente en ese momento, sufriera una variación fundamental que alterara las bases tenidas en cuenta al acordar las franquicias aduaneras convenidas, las partes podrán entablar negociaciones tendientes a efectuar los reajustes necesarios.

Relacionado con las disponibilidades de divisas

provenientes del intercambio recíproco, los signatarios convinieron en acordarse mutuamente todas las facilidades para que puedan ser aplicadas al pago de mercaderías adquiridas en el otro país. Además se deja sentado el propósito de ambos gobiernos de evitar la aplicación de primas de exportación u otras medidas que conduzcan a una determinación artificial de los precios.

Por último, se fija el compromiso de iniciar negociaciones tendientes a concertar una Convención sobre Policía Sanitaria Animal y Vegetal y otra sobre Tránsito y Turismo, compromiso al que, posteriormente, los gobiernos dieron cumplimiento, al suscribir en Buenos Aires, el 8 de mayo de 1942 y el 24 de agosto de 1943, respectivamente, los citados documentos.

El protocolo adicional tiene una duración igual que el tratado de 1933 y se convino que su prórroga o denuncia será simultánea y conforme al procedimiento establecido en este instrumento.

Las concesiones pactadas tendieron a estrechar aún más los vínculos de tradicional amistad que nos unen a Chile y a perfeccionar el tratado de 1933 para acrecentar el intercambio, facilitar la explotación del Trasandino - cuya reconstrucción y compra por el Gobierno argentino se preveía en ese momento - proporcionándole un mayor volumen de cargas en las dos direcciones y crear posibilidades semejantes para los ferrocarriles en construcción y proyectados por Socompa y Lonquimay.

f) Cambios de notas, de 1939, 1940, 1943 y 1944, sobre introducción a Chile de carnes de vacuno enfriadas o congeladas (Modificación artículo segundo Protocolo 1938).

Con el propósito de introducir modificaciones al artículo segundo del Protocolo Adicional de 1938, en lo que respecta al régimen establecido para la internación a Chile de ganado vacuno argentino, el Gobierno de ese país por conducto de su Embajada en el nuestro, inició gestiones a mediados de mayo de 1939.

Como resultado de esas negociaciones, por cambio de notas de fechas 31 de julio y 31 de agosto de 1939, los gobiernos de Chile y Argentina convinieron que se admitiría en el primer país, libre de derechos aduaneros y dentro de la cuota de 60.000 cabezas de ganado bovino, establecida en el referido artículo segundo, la cantidad máxima de 2.000 toneladas anuales de carnes de vacuno enfriadas o congeladas, en la proporción de 250 kilogramos de carne por cada cabeza de ganado en pie de la cuota citada. En esa oportunidad se convino además que gozarían de dicha franquicia exclusivamente las carnes importadas por la Junta de Exportación Agrícola, de Chile, durante los años 1939 y 1940, por vía marítima, por el Ferrocarril Trasandino por Juncal o por el camino de Salta a Antofagasta (vía Huaytiquina).

Este acuerdo, por cambio de notas del 27 de diciembre de 1940 y 23 de marzo de 1943, fué prorrogado sucesivamente por nuevos períodos de dos años, a contar del 1 de enero de 1941 y de 1943, respectivamente, aumentándose a 4.000 toneladas anuales la cuota de carnes enfriadas o congeladas, a importarse libre de derechos.

Posteriormente, por un nuevo cambio de notas del 15 y 17 de noviembre de 1944, este convenio fué renovado por otro lapso de dos años, a contar del 1 de enero de 1945. En esta oportunidad se amplió a 10.000 toneladas anuales la cuota de carnes, y se estableció que los beneficios acordados serían exclusivamente aplicados a las importaciones efectuadas por el Instituto de Economía Agrícola, por haber sustituído este organismo a la Junta de Exportación Agrícola mencionada en el convenio inicial de 1939.

g) Convenio sobre procedimiento para llegar a la Unión Aduanera, de 1943.

Concretando los deseos expresados en instrumentos convencionales celebrados anteriormente y como resultado de negociaciones iniciadas por nuestro Gobierno a fines de 1942, se realizó en Buenos Aires el 24 de agosto de 1943, la firma por los cancilleres argentino y chileno, Vicealmirante D.Segundo R.Storni y D.Joaquín Fernández y Fernández, del "Convenio estableciendo el procedimiento para llegar a la Unión Aduanera argentinochilena".

En el mismo, se encara la unión aduanera citada, como el primer paso hacia la organización económica del Continente, previéndose la incorporación a la misma de los países limítrofes. Se conviene la constitución de una Comisión Mixta argentinochilena, encargada del estudio del plan para llevarla a cabo, el que será sometido luego a ambos gobiernos. Asimismo se estipuló la creación de sendas Comisiones Nacionales, para el estudio de los aspectos de la unión aduanera en lo que se refiere a los intereses de cada

país, las medidas complementarias necesarias y elaboración de las proposiciones que se sometan a la comisión mixta. Se establecen también otras previsiones referentes a la constitución de las comisiones, lugar de reunión y presidencia, plazos para las reuniones y para expedirse, colaboración a prestar a las mismas y gastos de las mismas.

Sin perjuicio de los trabajos a realizar para llegar al fin propuesto, se convino tomar todas las medidas necesarias, en lo relativo a liberaciones, rebajas de derechos y otras franquicias de carácter aduanero, para facilitar el desarrollo del comercio recíproco; como asimismo se comprometieron ambos países a establecer "un régimen de pagos adecuado a las circunstancias del intercambio común". (1)

---

(1) Por decreto nº 3824/45, dictado por el P.E.N. en Acuerdo General de Ministros el 20/II/45, se declara libre de todo derecho la introducción por las aduanas y receptorías marítimas y terrestres situadas al sur del paralelo 42º de los materiales y mercaderías extranjeros necesarios para el vestuario, la alimentación, la salud, la vivienda y el trabajo de la población.

Esta medida se tomó considerando que "existe un especial interés nacional de concurrir por todos los medios, aún cuando tengan el carácter de excepción, a fomentar el desarrollo económico de la Patagonia, contribuyendo, a la vez, al mejoramiento de las condiciones de vida de sus pobladores". Este decreto contempla problemas de interés común para Argentina y Chile y beneficiará particularmente a las importaciones de origen chileno, dado su carácter de país limítrofe.

En sus tres primeros artículos establece:

Decreto nº 3824/45:

"Artículo 1º.- Declárase libre de todo derecho la introducción por las aduanas y receptorías marítimas y terrestres situadas al Sur del paralelo 42º de los materiales y mercaderías extranjeros necesarios para el vestuario, la alimentación, la salud, la vivienda y el trabajo de la población, a saber: Tejidos y confecciones de toda clase; substancias alimenticias, frescas o en conserva y bebidas de toda clase, con exclusión de las alcohóli-

h) Cambio de notas del 23 de abril de 1945.

Por cambio de notas suscritas por el Canciller interino de nuestro país, Dr. César Ameghino y el Encargado de Negocios de Chile, D.Alberto Sepúlveda Contreras, realizado en Buenos Aires el 23 de abril de 1945, se efectuó un acuerdo para estudiar modificaciones al Tratado de Comercio de 1933 y Protocolo Adicional de 1938, que permitieran desarrollar el intercambio común y favorecer la mayor vinculación económica perseguida por el Convenio del 24 de agosto de 1943, sobre procedimiento parra llegar a la unión aduanera. Los estudios necesarios serían realizados por la comisión mixta prevista en el parágrafo 1) del convenio citado en último término. Asimismo se modificaron los plazos de vigencia y de denuncia del tratado y protocolo mencionados.

"cas finas; drogas y específicos necesarios para la lu-
"cha contra las enfermedades; materiales de construc-
"ción de cualquier clase; herramientas, en general, y
"máquinas de cualquier clase con destino a las industrias
"existentes o a instalarse."

"Las mercaderías aludidas precedentemente quedarán
"exentas, asimismo, de toda obligación en materia de cam-
"bios."

"La Dirección General de Aduanas previo asesoramiento
"de la Secretaría de Industria y Comercio formulará opor-
"tunamente una nómina de las mercaderías que se conside-
"rarán libres a los efectos de este decreto, medida que
"tendrá validez inmediatamente de aprobada por interme-
"dio del Ministerio de Hacienda.

"Artículo 2º.- La franquicia reconocida por el artícu-
"lo precedente no comprenderá los servicios de almacena-
"je, eslingaje, guinche o tracción, los cuales serán abo-
"nados si se hace uso de ellos. El derecho de estadísti-
"ca se pagará en todos los casos."

"Artículo 3º.- Los buques que fondeen en puertos ubi-
"cados al Sur del paralelo 42º, aun cuando no hagan ope-
"raciones ni lleven carga para ellos, y cuando su perma-

i) Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera entre las Repúblicas Argentina y de Chile, de 1946.

A fines de octubre de 1946 se iniciaron en Chile negociaciones, tendientes a la concertación de un convenio que suprimiera las barreras aduaneras existentes, entre funcionarios de ese país y los miembros de la misión especial argentina que, presidida por el Dr. J.Hortensio Quijano, concurrió a los actos de la transmisión del mando presidencial. Esas negociaciones fueron luego continuadas en Buenos Aires entre la misión especial chilena enviada con ese objeto y la Comisión Permanente de Negociaciones con Representaciones Extranjeras y culminaron con la firma del "Convenio sobre cooperación económica y financiera argentinochilena", realizada el 13 de diciembre de 1946 por el Sr. Jaime Larrain, por parte del país trasandino y el Sr. Miguel Miranda, en representación de la Argentina. La misión chilena retornó poco tiempo después a nuestro país, para realizar algunas aclaraciones y modificaciones al convenio, efectuadas mediante el canje de cartas adicionales el 21 de enero de 1947. Además mediante cambio de notas realizado el 11/III/47, entre el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de nuestro país y el Embajador de Chile, se determinó la interpretación de seis artículos del convenio.

"nencia sea menor de ocho días, no pagarán los derechos "portuarios establecidos por la Ley nº 11.251 y disposiciones complementarias; y no serán objeto de sanción "penal alguna por el hecho de no presentar su documentación visada en forma legal, siempre que ella se encuentre visada por algún cónsul de nación amiga, en defecto del nuestro, en los lugares donde no lo hubiere."

El instrumento rectificado, denominado "Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera entre las Repúblicas Argentina y de Chile", consta de ocho capítulos sobre: I. Régimen de Unión Aduanera; II. Disposiciones financieras; III. Inversión de capitales argentinos en Chile; IV. Empréstito para desarrollar un plan de obras públicas en Chile; V. Comunicaciones terrestres, fluviales, marítimas y aéreas; VI. Seguros; VII. Películas cinematográficas y VIII. Disposiciones finales. Complementados por el "Contrato de negociación del empréstito externo 3 3/4 % 1946 del Gobierno Chileno" y el "Bono General por m$n 300.000.000.-, del mismo empréstito.

En lo referente al "Régimen de Unión Aduanera" (Cap. I) se expresa que ambos gobiernos "acuerdan la crea-"ción e inmediato comienzo de realización efectiva entre "ellos de un régimen de Unión Aduanera para el intercambio "de mercaderías, con sujeción a las siguientes disposicio-"nes:"

Se "declaran libres del pago de los derechos adua-"neros generales y especiales a los productos y mercade-"rías originarios o provenientes del territorio de uno "de los dos países que se introduzcan en el otro para ser "consumidos o industrializados". Los productos y mercaderías originarios de cada uno de los dos países, una vez nacionalizados en el otro, gozarán del mismo tratamiento que los nacionales en cuanto a impuestos internos se refiere.

La importación en uno de los países de productos o mercaderías originarios del otro estará supeditada a la

existencia de saldos exportables y se efectuará sólo en la cantidad suficiente para completar el consumo y necesidades industriales del país importador. Lo expresado sólo se refiere al consumo y necesidades industriales de abastecimiento interno. Para ello ambos gobiernos fijarán de común acuerdo las cantidades de productos que podrán importarse en el otro país, por lo menos anualmente. Obligándose ambas partes asimismo a atender preferentemente, en igualdad de precios, calidad y condiciones, las necesidades de la otra con sus saldos exportables. La preferencia indicada se procurará satisfacerla en todo lo que permitan las respectivas legislaciones.

También confeccionarán las partes contratantes, de acuerdo con las disposiciones que cada Gobierno dicte, una nómina de los productos y mercaderías originarios del otro país que estarán exceptuados de la liberación del pago de derechos de importación, mencionada precedentemente, la que se notificará recíprocamente dentro de los 180 días de comenzada la vigencia del convenio; reservándose ambos gobiernos el derecho de excluir de esas listas, en forma temporal o permanente, los productos o mercaderías que crean convenientes.

El citado régimen de liberación de derechos a los productos y mercaderías originarios de ambos países se pondrá en vigencia tan pronto se realice el intercambio de las listas mencionadas; en lo demás el régimen de unión aduanera se hará extensivo en otra forma o con relación a los otros productos o mercaderías, a medida que ambos países lo consi-

deren posible y así lo acuerden por convenios ulteriores.

Las "Disposiciones financieras" (cap.II), expresan que nuestro Gobierno, por intermedio del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI), acuerda al de la República de Chile durante el término de tres años, "un "crédito rotativo con un descubierto autorizado de cien mi- "llones de pesos moneda nacional argentina, el que podrá "ser utilizado exclusivamente, para cubrir el saldo desfa- "vorable para Chile que, eventualmente, puede arrojar el "intercambio de mercaderías entre ambos países." Con imputación a este crédito podrán utilizarse, como máximo, cincuenta millones de pesos en cada uno de los años 1947, 1948 y 1949; las sumas utilizadas devengarán intereses, hasta su total cancelación, a razón del 3,50 % anual, los que se liquidarán y abonarán semestralmente.

Se establecen asimismo la forma, plazo y cuotas de amortización de las sumas utilizadas, y la moneda (m$n argentina) en que se realizará el pago de los intereses y amortizaciones.

En lo referente a la "Inversión de capitales argentinos en Chile"(Cap.III), se dispone que nuestro Gobierno, por intermedio del IAPI, invertirá en el país trasandino la suma de trescientos millones de pesos moneda nacional argentina con el objeto de colaborar en la creación, en el mismo, de nuevas actividades económicas o intensificar las existentes, "y aumentar, en ambos casos, la exportación a la Re- "pública Argentina de productos originarios de Chile, espe-

"cialmente: cobre, hierro, acero, salitre, carbón, madera "y energía eléctrica, todo desde un punto de vista de estre- "cha coordinación de las economías argentinochilena."

A ese efecto se constituirá en Chile una sociedad de financiación argentinochilena, integrada por el IAPI y la Corporación de Fomento, de Chile. A continuación se fija la composición del Directorio, de constitución mixta, del nuevo organismo, la forma de encarar la colaboración en la promoción de actividades chilenas, la preferencia para nuestro país en la adquisición de la producción de las empresas financiadas y la garantía del Gobierno chileno de la restitución del capital aportado por el IAPI y del pago de un interés mínimo del 4 % anual. El plazo de duración de la Sociedad será de cincuenta años, a contar desde su constitución.

En el Capítulo IV referente al "Empréstito para desarrollar un plan de obras públicas en Chile", se conviene que el IAPI, por intermedio del Banco Central de la República Argentina, toma en las condiciones establecidas en el contrato de negociación adjunto al convenio y que forma parte integrante del mismo, hasta trescientos millones de pesos moneda nacional argentina, valor nominal, en títulos del Empréstito Externo emitido en Buenos Aires por el Gobierno de Chile, del 3 3/4 % de interés. Su producido se destinará exclusivamente a hacer frente a un plan de obras públicas a realizarse en territorio chileno, para fomentar y coordinar el intercambio comercial argentinochileno.

Se establece asimismo la preferencia del IAPI para el suministro de las maquinarias, materiales e implementos necesarios, que no se produzcan en Chile, en igualdad de precios, calidad y condiciones.

Por su parte nuestro Gobierno hará ejecutar en su territorio las obras públicas necesarias para complementar las que realice Chile, en cumplimiento de este convenio. Estas obras y las que se realicen en territorio chileno serán determinadas por el voto unánime de los integrantes de una Comisión mixta, compuesta por tres representantes de cada Gobierno.

Con referencia a las "Comunicaciones terrestres, fluviales, marítimas y aéreas" (Cap.V), se conviene que los medios de transporte de ambos países gozarán en el territorio del otro del trato más favorable que consientan las respectivas legislaciones.

Asimismo ambos gobiernos se otorgan recíprocamente libre tránsito para exportar a terceros países productos y mercaderías de cada país por puertos del otro, e importar a traves del otro productos originarios de terceras naciones. Se acuerdan también recíprocamente, durante la vigencia del tratado, las autorizaciones y facilidades necesarias para organizar zonas especiales y depósitos francos de cada país en los puertos marítimos y terrestres del otro. El libre tránsito, autorizaciones y facilidades, se reglamentarán y regularán por convenios especiales.

Se agregan disposiciones sobre transporte preferente de las mercaderías intercambiadas en buques de bande-

ra nacional de los dos países, en igualdad de tonelaje.

Por último, ambos gobiernos se comprometen a promover las comunicaciones aéreas comerciales entre los dos países, concediéndose para ello, en régimen de reciprocidad, las facilidades y autorizaciones necesarias; y a estudiar y concretar con ese fin, a la brevedad, un acuerdo que determine esas recíprocas franquicias.

En lo referente a los "Seguros" (Cap.VI), nuestro Gobierno se reserva el derecho de hacer asegurar en compañías argentinas las mercaderías argentinas exportadas a Chile y las chilenas importadas a nuestro país, cuando el transporte se realice por cuenta del vendedor o del comprador, respectivamente. En régimen de reciprocidad igual reserva de derechos efectúa el Gobierno chileno.

Asimismo ambos gobiernos adoptarán las disposiciones pertinentes, en la medida que lo permitan sus legislaciones, para lograr que las operaciones de reaseguros que las empresas de cada país deban realizar en el extranjero, se efectúen preferentemente en el otro.

El Capítulo VII se ocupa de las "Películas cinematográficas", estableciendo que los dos gobiernos tomarán las medidas necesarias para asegurar e incrementar, en términos de reciprocidad, el intercambio de películas cinematográficas.

Las "Disposiciones finales" (Cap.VIII) se refieren a la intervención del IAPI en todas las compras de

productos argentinos efectuadas directa o indirectamente por el Gobierno chileno; a las facilidades a otorgarse recíprocamente para la instalación de sucursales o agencias de bancos y organismos oficiales establecidas en el otro país; y a la ratificación y puesta en vigencia del convenio. El mismo regirá por un plazo de cinco años, salvo lo determinado expresamente en el texto del mismo, y será renovable de año en año salvo aviso con anticipación de tres meses a cada vencimiento; pudiendo después de los cinco primeros años de vigencia ser denunciado en cualquier momento, con preaviso de tres meses.

En el Contrato de Negociación se determinan las condiciones de venta del Empréstito de 300 millones de m$n, el precio, la distribución de los gastos, su colocación en el mercado argentino, designación de agente pagador, forma de pago de intereses y amortizaciones, comisiones por atención de servicios de renta y amortización, etc.

Por último en el Bono General se especifican las condiciones del Empréstito, sobre monto, interés, amortización, período de los servicios, carácter de los títulos, rescates parciales o totales, exención de impuestos chilenos y pago de impuesto a los réditos argentino, lugar y moneda del pago de los servicios de intereses y amortización, pago de anuncios relativos a sorteos y pagos, pérdida, robo o inutilización de títulos y cupones, etc.

j) Convenio sobre tráfico de frutos y de productos destinados al abastecimiento de las regiones fronterizas, de 1935.

Un instrumento de gran importancia para el fomento y mejora de las condiciones de vida de las poblaciones cordilleranas, es el Convenio suscrito en Buenos Aires el 2 de julio de 1935, por los cancilleres Dr. Carlos Saavedra Lamas y Don Miguel Cruchaga Tocornal, sobre tráfico fronterizo. Este documento - según se expresa en sus considerandos - fué celebrado con el propósito "de favorecer el abastecimiento de las poblaciones fronterizas y de facilitar su desarrollo, teniendo en cuenta las características geográficas de dicha zona".

En vista de las características propias del tráfico de cantidades pequeñas de frutos o productos entre las regiones fronterizas de ambos lados de la Cordillera, destinadas al consumo de los pobladores regionales, se convino acordar amplias facilidades para no entorpecer dicho tráfico, siempre que el valor de los productos objeto del mismo no excediese un límite máximo, a ser fijado en su oportunidad. Al mismo tiempo los gobiernos signatarios asumieron el compromiso de dictar las disposiciones reglamentarias pertinentes a efecto de poner en práctica las estipulaciones del convenio, dentro de un plazo máximo de seis meses, a contar de la fecha de su ratificación, estableciéndose que el canje de las mismas se efectuaría en la ciudad de Santiago a la brevedad posible. En cuanto a su duración, se acordó que regiría hasta seis meses después que una de las partes comunicara a la otra su propósito de denunciarlo. Este con-

venio no entró en vigor, por no haber sido ratificado.

k) Cambio de notas para el abastecimiento del mercado argentino con nitrato de sodio de Chile, de 1943.

Por cambio de notas realizado entre el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de nuestro país y el Embajador de Chile (abril 12 de 1943) se convinieron normas para el abastecimiento del mercado argentino con nitrato de sodio de Chile.

Las cláusulas respectivas establecen que nuestro país se compromete, salvo circunstancias determinadas por la seguridad nacional, a no levantar en su territorio, por el término de diez años, una planta de ácido nítrico sintético; y a adquirir para su consumo industrial y agrícola, exclusivamente salitre natural, permitiendo la importación de productos sintéticos análogos, solamente en casos debidamente justificados.

Por su parte, la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, se compromete a mantener en la República Argentina un stock fijo de 10.000 toneladas de salitre chileno, sin ninguna erogación para el Gobierno argentino e independientemente del que normalmente debe existir en el mercado para el consumo industrial y agrícola. Se fijan asimismo normas relativas a precios; y a la forma, lugar y gastos de constitución de las reservas.

La duración del convenio se estableció en diez años, pudiendo ser renovado y previéndose los casos de rescisión del mismo.

También se establece que la Corporación entregará al Gobierno argentino en consignación, hasta 25 toneladas de yodo para uso industrial oficial, fijándose normas para el transporte y gastos del mismo, y descuento de precio a efectuarse, no pudiendo el producto ser reexportado ni entregado para el consumo habitual.

1) Protocolo relativo al nombramiento de una Comisión Mixta encargada del estudio de los Ferrocarriles Trasandinos, de 1935.

El 2 de julio de 1935 se firmó en Buenos Aires, entre los cancilleres de Argentina y Chile, señores Carlos Saavedra Lamas y Miguel Cruchaga Tocornal, un "Protocolo relativo al nombramiento de una Comisión Mixta argentinochilena encargada del estudio de los Ferrocarriles Trasandinos."

El problema de los ferrocarriles trasandinos fué siempre motivo de especial preocupación para ambos gobiernos. La disminución del volumen del intercambio comercial entre Argentina y Chile - por causas ya señaladas - que acusó una baja muy significativa, en especial en los años 1931 y 1932, repercutió en forma notoria sobre las finanzas del Ferrocarril Trasandino, dado que el transporte de ganado, cuyo comercio se vió afectado por las trabas aduaneras, constituía el principal renglón de carga. Tal es así, que a causa de sucesivas pérdidas arrojadas por la explotación de la línea, la empresa concesionaria se vió enfrentada a una aguda crisis, que la llevó a suspender los servicios el 20 de abril de 1931.

En ese interín, se habían iniciado conversaciones tendientes a obtener una rebaja de los derechos que gravaban la importación de ganado argentino. La paralización del Trasandino precipitó los acontecimientos, motivando la firma del "Modus-vivendi" comercial de 1932. Pocos meses después se suscribieron en Mendoza y Santiago, el 2 de febrero y 29 de marzo de 1933, respectivamente, sendas Actas que modificaban el "Modus-vivendi" y sentaban principios para solucionar cuestiones de mutuo interés para los dos Estados. En el mismo año, se firmó el 3 de junio el Tratado de Comercio, en cuyo artículo quinto las partes contratantes convinieron que "si por cualquier motivo alguna de las empresas del Ferrocarril Trasandino por Juncal paralizara o suspendiera sus servicios, el Gobierno respectivo adoptará de inmediato las medidas que con arreglo a las leyes procedan para su más pronto restablecimiento." Asimismo, en el artículo sexto se comprometieron a propiciar la construcción de los ferrocarriles por Socompa y Lonquimay, lo que evidencia la constante preocupación por encontrar una solución adecuada al debatido problema del Trasandino.

Posteriormente, un alud destruyó parte de la línea ferroviaria entre Mendoza y Punta de Vacas, lo que movió a los poderes públicos a contemplar la situación de la empresa concesionaria, pues era evidente su imposibilidad para reconstruir la línea, por falta de recursos financieros. Además, por el artículo quinto del Tratado de 1933, ambos gobiernos debían arbitrar los medios para normalizar el tráfico interrumpido.

Ante esa situación, se iniciaron negociaciones a efectos de sentar las bases para llegar a un arreglo sobre la cuestión. Como feliz resultado de las mismas, el 2 de julio de 1935, se firmó el protocolo antes citado disponiendo la creación de una Comisión Mixta. En los considerandos del mismo se afirma que los Presidentes de ambos países "convencidos de que la estabilización del tráfico ferroviario internacional, consolidando una obra de tan elevado alcance político, social y económico será la manera más segura de estrechar aún más los lazos de amistad entre ambos pueblos, y persuadidos de que el comercio entre los dos países debe ser el fundamento que permita alcanzar tan altos fines, se declaran dispuestos a iniciar los estudios técnicos, económicos y comerciales, destinados a garantizar de una manera permanente la circulación de los ferrocarriles trasandinos a través de la Cordillera",etc.

En el artículo primero se establece que cada una de las partes designará una Comisión para realizar "los estudios indispensables para establecer el tráfico trasandino por Juncal y otros puntos, sobre bases que garanticen la seguridad y continuidad de los servicios, no sólo desde el punto de vista técnico-ferroviario sino, también económico."

Las dos comisiones cuya creación se dispuso en ese artículo, formaron conjuntamente la "Comisión Mixta encargada del estudio de los Ferrocarriles Trasandinos".

Los estudios de carácter técnico encomendados a la misma se referían: al transporte ferroviario, a la unidad técnica de la vía y material rodante, al régimen de

tarifas de combinación, a la coordinación de los transportes e intercambio comercial por las vías férrea y caminera, a la regularización de los servicios por el trasandino vía Las Cuevas, y a las medidas conducentes a la pronta terminación de las líneas trasandinas en construcción y de los proyectos en estudio.

Se encomendó también a la comisión mixta el estudio y preparación de un informe para ambos gobiernos, que señalara las modificaciones que fuera conveniente introducir al Tratado de Comercio de 1933, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar a los ferrocarriles trasandinos el volumen de carga suficiente para asegurar la continuidad de sus servicios, debiendo analizar asimismo, todas las medidas que en su opinión pudieran acrecentar el número de pasajeros.

Entre las medidas aconsejadas por la comisión mixta, luego del estudio integral de los diversos aspectos del problema, señalaremos la sugerencia a nuestro Gobierno de oficializar el ferrocarril en la parte argentina, y la de ampliar el tratado mediante un Protocolo Adicional. Ambas sugestiones fueron llevadas posteriormente a la práctica, procediendo el Gobierno de nuestro país a la adquisición, de la parte argentina del ferrocarril trasandino por Juncal, y suscribiéndose, el 18 de febrero de 1938, el referido instrumento.

m) Convenio sobre tráfico y tránsito y nota anexa, de 1943.

Firmado por los cancilleres de ambos países, se ce-

lebró en Buenos Aires, el 24 de agosto de 1943, un Convenio sobre tráfico y tránsito que, según se expresa en sus considerandos, se realizó con el propósito de "facilitar el tráfico y el tránsito entre sus respectivos territorios, hasta tanto sean concertadas normas más amplias en el orden aduanero entre los dos países."

En su extenso articulado se trata sucesivamente, del tránsito de mercaderías por el territorio de ambos países, del régimen de las tornaguías internacionales, del contrabando, y del tráfico carretero entre ambos territorios, privado y público.

Con respecto al tránsito de mercaderías o productos que cada una de las partes importe o exporte de o para un tercer país, se estableció en el artículo primero, que gozarían "de libre tránsito por el territorio de la otra y no estarán sujetos al pago de derecho alguno de tránsito, importación o exportación, cualesquiera que sean los medios de transporte utilizados, ya sea que transiten directamente, ya sea que, durante el tránsito, deban ser transbordados o descargados, depositados y vueltos a cargar." Se convino que dicha"exención no se extenderá a las diversas tasas percibidas para cubrir los gastos efectivos inherentes al tránsito, como ser: almacenaje, eslingaje, estadística, etc., pero éstas no serán en caso alguno superiores a las que se cobren por el mismo servicio a los productos similares nacionales." "Dicha liberación no se extenderá tampoco a los fletes ferroviarios o fluviales, pero ellos no podrán ser superiores a los que se cobren en cada país por el transporte de productos o mercancías similares nacionales en la misma

extensión, condición y medio de transporte".

A continuación - en el artículo segundo - se puntualizan las reservas que tendrá la libertad de tránsito arriba indicada, las que sólo podrán consistir en las medidas que ambos países hayan adoptado o adopten, y que se refieran: a la seguridad pública; al tráfico de armas, municiones y material de guerra, y a la protección de la salud pública, como asimismo a la de animales y vegetales.

Referente al régimen de tornaguías internacionales, se convino que es aplicable a las operaciones de tránsito, el establecido en el artículo décimo del Tratado de Comercio del 3 de junio de 1933. Sobre el mismo punto se fijan normas respecto a las transgresiones y multas correspondientes, al decomiso de mercaderías, a la instrucción de sumarios y fallo de los juicios, a la formalización y diligenciamiento de las tornaguías, disponiéndose además, que las partes deberán establecer un régimen especial para el tránsito de ganado.

Con respecto a las defraudaciones aduaneras y al contrabando, se convino que los funcionarios y empleados de ambos Estados, además del deber de cooperación establecido, "se comunicarán recíprocamente sus observaciones y mantendrán relaciones contínuas para concertar con rapidez y eficacia las medidas necesarias" a los fines estipulados en el convenio. Con ese mismo propósito los funcionarios aduaneros de las dos partes, podrán llegar a los puntos terminales en trenes internacionales, gozando de las franquicias de los funcionarios nacionales.

Establécense además, medidas preventivas para impe-

dir el contrabando, como ser la prohibición del depósito o acumulación cerca de la frontera de mercaderías que puedan ser consideradas con destino a esa clase de actividades; se fijan también las leyes a que serán sometidos los delitos de contrabando, las tarifas que se tomarán como base cuando deban aplicarse penas pecuniarias; se conviene la cooperación de las autoridades de hacienda o judiciales de ambos países, para el establecimiento de los hechos, reunión de pruebas y secuestro provisional de mercaderías; se dispone que los agentes y funcionarios de ambos Estados, "podrán ser citados ante las autoridades del mismo, a pedido directo de las autoridades aduaneras del otro, para declarar sobre las circunstancias relativas al contrabando intentado o cometido en perjuicio del otro Estado." Se conviene además, el procedimiento para el interrogatorio de testigos y peritos y otras normas de carácter procesal, sobre vigilancia de personas de quienes se sospeche se dediquen o faciliten el contrabando; y se fijan disposiciones sobre gastos de los procesos, destino de las cantidades que pague el inculpado con motivo de los mismos o las provenientes de la venta de objetos decomisados.

El resto del articulado del convenio se refiere al "tráfico que se realice entre los territorios de los dos Estados contratantes utilizando carreteras, cualquiera sea el sistema de tracción o propulsión." El mismo se efectuará con sujeción a las reglas que se establecen, entre las que se distinguen las correspondientes al tráfico privado, de las del tráfico público.

Con referencia al tráfico privado, en el inciso a) del artículo diez y siete, se dispone:

"a) El tránsito de la frontera, por automóviles, ca-
"miones, motocicletas, etc., movidos por fuerza
"mecánica, que no constituya un servicio público
"en ninguno de los dos países, se sujetará a las
"normas internacionales que sobre circulación de
"automóviles fueron fijadas por la Convención de
"París de 1926, modificatoria de la de 1909".

El inciso b) expresa:

"b) Ningún vehículo de transporte de pasajeros, car-
"gas o haciendas, que efectúe un transporte inter-
"nacional considerado de carácter privado en el
"país de origen, podrá efectuar en el país vecino
"transportes por cuenta de terceros, sean de ca-
"rácter internacional o local".

Seguidamente se dan normas sobre la matrícula que deben solicitar ante la Aduana del país de origen los propietarios de los vehículos comprendidos en el inciso a); la fianza que deberán prestar en el país de internación para cubrir los derechos de importación correspondientes, la exención de esta fianza, los registros que llevarán las oficinas aduaneras para inscribir las matrículas indicadas, el certificado que deberán obtener en el país de procedencia sobre las condiciones técnicas del vehículo, la placa de registro internacional, el permiso internacional de conductor, el manifiesto por mayor o conocimiento que deberá formularse cuando se transporten mercaderías sujetas al pago de derechos e impuestos de importación o exportación;

como asimismo sobre el cumplimiento de las exigencias consulares y lo establecido en el tratado de 1933 sobre tornaguías internacionales, los casos de incumplimiento o transgresiones que pueden presentarse y sus sanciones.

La segunda parte del artículo diez y siete se refiere al tráfico público, estableciendo: "el tráfico por automotor correspondiente al servicio público internacional se realizará con sujeción a las siguientes reglas:

"a) Dentro de cada país los transportes que tengan "origen en el otro se regirán por las leyes del "país que transiten, a las cuales quedarán suje- "tos los vehículos, los conductores, los pasaje- "ros y las cargas, en todo aquello que no sea mo- "tivo de trato especial por convenio".

"b) Toda persona, real o jurídica, que realice o "intente realizar un transporte público inter- "nacional con carácter permanente deberá tener "una concesión o permiso en cada uno de los "países contratantes".

"Cada una de las partes contratantes podrá "acordar o denegar dicha concesión o permiso".

"c) Mientras no sea objeto de una autorización es- "pecial, ningún vehículo de transporte automotor "que realice tráfico internacional podrá hacer "tráfico local en el país vecino al de su domi- "cilio".

A continuación se fijan los requisitos que deben llenar las empresas o propietarios de vehículos concesionarios de servicio público internacional, de acuerdo al

párrafo b) transcripto precedentemente. Ellos se refieren a la matriculación de vehículos y al registro de las matrículas, a la validez de los certificados de conductor y de habilitación de vehículos, a la exención de todo derecho aduanero de importación, peaje, caución o fianza, etc., de que gozarán los vehículos matriculados como asimismo el combustible, carburante o aceite que se encuentre en los depósitos de los mismos en el momento de trasponer la frontera y las cubiertas en uso y de auxilio que lleven; se prevén también las excepciones a esta liberación de derechos.

Se establece la obligatoriedad, por parte de todas las empresas que se dediquen al tráfico internacional, de contratar "un seguro que cubra los riesgos de los pasajeros y cargas que conduzca el vehículo, el incendio, accidente o robo del mismo y la responsabilidad civil sobre accidentes a terceros y seguro obrero".

Las partes contratantes establecerán los objetos y mercaderías que no se considerarán incluídos en estas reglas generales sobre tráfico internacional por automotores. Asimismo se enumeran las personas u objetos que deben ser transportados en condiciones especiales. Más adelante se prevé que "las partes contratantes fijarán la forma y condiciones del contrato de transporte, estableciendo a tal fin el tenor, forma y valor legal de la carta de porte". Se fijan directivas en lo relacionado con la liquidación de los fletes para el tráfico común y la repartición proporcional de los mismos, en el caso de combinación de servicios de varias empresas. También se expresa que "las partes contratantes establecerán de común acuerdo las re-

glas generales de procedimiento en casos de litigios motivados por los contratos de transporte".

Por último, se estipuló que el convenio se mantendría vigente hasta un año después del día en que fuera denunciado por cualquiera de las partes, disponiéndose que sus cláusulas entrarían en vigor el día siguiente al del canje de las ratificaciones, acto que se llevaría a cabo en la ciudad de Santiago de Chile.

Por cambio de notas efectuado en la fecha de la firma del convenio, se confirmó el acuerdo de los gobiernos argentino y chileno, sobre los puntos que a continuación se detallan, vinculados con la Convención sobre tráfico de ferrocarriles, suscripta el 17 de octubre de 1887. Dichos puntos se refieren al compromiso de ponerse de acuerdo "para dictar sendos reglamentos para el trámite de aprobación de las tarifas especiales combinadas para el tráfico internacional, los que deberán especificar la documentación a acompañarse" y a establecer "normas especiales para efectuar con rapidez el reconocimiento de los equipajes en los trenes de pasajeros", disposiciones que tienden a simplificar procedimientos y evitar a los viajeros que cruzan la cordillera molestias innecesarias.

Por cambio de notas realizado el 24 de octubre de 1944, ambos gobiernos acordaron poner en vigencia provisional, a partir del 15 de noviembre del mismo año, las disposiciones del convenio sobre tráfico y tránsito que no requieren previa aprobación legislativa (quedan exceptuados los artículos tercero y décimo, sobre tornaguías internacionales y leyes aplicables a los casos de contrabando y otros fraudes,

respectivamente). Nuestro Gobierno aprobó el citado cambio de notas por decreto nº 30.817, del 14 de noviembre de 1944.

n) Convenio sobre fomento de vías de comunicación, de 1943.

Teniendo en cuenta lo estipulado en materia de comunicaciones en la serie de documentos citados, en especial lo expresado en el Acta Final de la primera reunión de la Comisión Mixta encargada del estudio de los Ferrocarriles Trasandinos (8 de abril de 1936), suscrita en Santiago de Chile, se firmó en Buenos Aires el 24 de agosto de 1943, un "Convenio sobre fomento de vías de comunicación", "estimando que el mejoramiento y desarrollo de las vías de comunicación son requisitos indispensables para el buen éxito de la política de estrechamiento de las relaciones económicas mutuas".

La primera parte se refiere a los ferrocarriles trasandinos. Se establece que, con respecto al ferrocarril de Salta a Antofagasta, por Socompa, cada Gobierno tomará las medidas que estime oportunas para activar su construcción. En lo referente al ferrocarril trasandino por Uspallata, el Gobierno argentino reiteró su propósito de tomar todas las providencias necesarias para la reconstrucción del tramo interrumpido, dando posteriormente cumplimiento al mismo al reanudarse con fecha 24 de marzo de 1944 el tráfico ferroviario entre los dos países. Por último, respecto al ferrocarril de Zapala a Lonquimay, los gobiernos se comprometieron a iniciar, durante el año 1944, los estu-

dios de los sectores comprendidos dentro de sus respectivos territorios, y una vez concluídos éstos, ponerse de acuerdo para adoptar las providencias necesarias a efecto de llevar a cabo las obras pertinentes.

La segunda parte del convenio trata de los caminos internacionales, estableciéndose que dentro del plazo de tres años, a contar de la fecha de la firma del documento, el Gobierno argentino deberá haber finalizado la construcción del camino definitivo entre Mendoza y Las Cuevas y el Gobierno de Chile, por su parte, deberá construir el camino definitivo entre Los Andes y Caracoles, y además deberá ejecutar los trabajos necesarios para la prolongación del camino internacional hasta Santiago y Valparaíso. Se convino también, que ambos gobiernos iniciarían dentro de la mayor brevedad, el estudio para la construcción de un túnel trasandino, que asegure la continuidad del tránsito por ese camino, en todas las épocas del año. A ese efecto se dispuso la creación de sendas Comisiones Técnicas, que reunidas constituirían una Comisión Mixta encargada de estudiar la solución indicada u otras obras para el mismo fin. En los estudios a realizar deberá contemplarse la posibilidad de utilización del nuevo túnel por el ferrocarril trasandino, tendiendo a mejorar sus condiciones de explotación.

A continuación se comprometen ambos gobiernos a comenzar de inmediato los estudios aún no realizados y a realizar tan pronto las circunstancias lo permitan, los trabajos definitivos de los caminos transcordilleranos que se enumeran a continuación: Bariloche a Osorno, por Puyehue; de Catamarca a Copiapó, por San Francisco; de Salta a Anto-

fagasta, por Socompa; y de Lonquimay a Zapala, por Pino Hachado o el Arco.

También se convino realizar obras de mejoramiento o construcción, en los siguientes caminos internacionales: de San Juan a Ovalle; de Los Angeles a Chosmalal; de Talca a Malargüe; de Pucón a Junín de los Andes; de Panguipulli a San Martín de los Andes; de Esquel a Bahía Chaitén o Yelcho; y de Aysen a Río Mayo.

Se establece la constitución de una Comisión Mixta para determinar las rutas definitivas más convenientes, las características técnicas y el orden de preferencia de los caminos mencionados y otros que esta comisión resuelva agregar.

Finaliza el convenio con directivas sobre el financiamiento de las obras; estableciendo normas con respecto a fondos para las mismas, colocación de empréstitos con ese fin y construcción del túnel internacional para el camino de Los Andes a Mendoza.

ñ) Convención Sanitaria Animal y Vegetal y Convenio sobre internación de ganado a pastoreo, de 1942.

En virtud de lo convenido en el artículo octavo del Tratado de Comercio de 1933, se iniciaron gestiones tendientes a la concertación de una "Convención Sanitaria Animal y Vegetal". Con motivo de la visita efectuada a nuestro país en el año 1941 por técnicos chilenos y luego de estudios previos realizados en forma conjunta por los funcionarios visitantes y técnicos del Ministerio de Agricultura de

la Nación, se elaboró un proyecto de convención que, sometido a consideración de ambos gobiernos, luego de algunas modificaciones se constituyó en definitivo, al suscribirse en Buenos Aires el 8 de mayo de 1942 el documento respectivo. Este instrumento, con sus correspondientes notas reversales relativas a su vigencia provisional y a la introducción de ganado a pastoreo, llevan la firma del Canciller argentino, Dr. Enrique Ruiz Guiñazú y del Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Chile Dr. Conrado Ríos Gallardo.

En los considerandos del mismo se expresa que "reconociendo el peligro que representan las plagas de la agricultura y ganadería en la vida económica de los pueblos" se resuelve establecer un régimen tendiente a proteger eficazmente las industrias agropecuarias. Con la institución de este régimen se procura también impedir la introducción o dispersión de plagas, uniformar en los dos países los procedimientos de aplicación de las medidas sanitarias y se expresa la intención de que su aplicación se efectúe "con el más amplio espíritu de comprensión para facilitar así el recíproco intercambio comercial".

El articulado comprende una primera parte dedicada al "Régimen de Sanidad Animal", que abarca del artículo primero al quince inclusive, y una segunda parte que se ocupa del "Régimen de Sanidad Vegetal", del diez y seis al veintiseis inclusive; los artículos veintisiete y veintiocho son de carácter general.

La primera parte comprende tres capítulos que se refieren respectivamente al: Comercio de animales vivos; Comercio de productos animales y Disposiciones especiales.

En el artículo primero se establece: "el comercio de animales vivos entre los territorios de los países contratantes se podrá realizar por vía marítima, terrestre y aérea, por los puertos y pasos de la Cordillera o puntos de carga y descarga habilitados para tal objeto, de acuerdo con las disposiciones que siguen:"

"Se entiende por comercio de animales vivos la importación, la exportación y el tránsito de los mismos".

Se habilitarán a los fines de la convención los lugares donde puedan cumplirse satisfactoriamente los requisitos sanitarios que en ella se establecen (inspección veterinaria, cuarentena, aislamiento de enfermos, etc.).

Se establece la obligación por parte del Gobierno chileno, de denunciar la existencia de fiebre aftosa al sur del paralelo 42, en cuyo caso, la introducción de ganado sólo se permitirá al norte de dicho paralelo. Del mismo modo, los dos gobiernos se obligan a mantener servicios sanitarios permanentes o accidentales, en todos los lugares habilitados en que se registre paso de ganado y a efectuar un examen previo de las condiciones sanitarias, a la entrada o salida de los animales vivos.

Detállanse asimismo las disposiciones, requisitos y medidas sanitarias a que estará sometida la exportación de animales vivos y por separado, las correspondientes a la internación de los mismos en ambos países; las enfermedades que serán consideradas infecto-contagiosas; la obligación del intercambio de informaciones sobre el estado sanitario de la ganadería de los dos países y las medidas a adoptar,

para las importaciones procedentes de terceros países y el tránsito de estos animales por el territorio de una de las partes, con destino al de la otra.

En el capítulo segundo, se establecen las disposiciones a que estarán sujetos la importación, exportación y tránsito, de carnes, cueros, lanas, despojos y demás productos animales.

Las disposiciones especiales, fijan el régimen de internación de ganado a pastoreo en la zona fronteriza, que debe luego retornar al país de procedencia; de entrada de caballares o mulares ocupados por arrieros y empresas de transporte, de tránsito de perros, etc.

La segunda parte, que se refiere al "Régimen de Sanidad Vegetal", expresa en el artículo diez y seis "se entiende por comercio de vegetales la importación, la exportación y el tránsito con destino a un tercer país o al mismo de origen, de vegetales o parte de ellos o de sus productos, capaces de ser portadores de plagas de la agricultura".

"Se considerarán plagas de la agricultura para los efectos de la presente convención cualquier organismo vivo de origen animal, vegetal o de naturaleza desconocida como los virus, capaz de multiplicarse y de producir perjuicios directos o indirectos a las plantas o a sus productos".

Seguidamente se fijan los puertos terrestres, marítimos o aéreos por los que podrá efectuarse este comercio; la obligación de ambos países de mantener oficinas sanitarias; los requisitos y medidas sanitarias para la exportación, importación y operaciones de tránsito entre ambos países; y el

canje de informaciones y publicaciones sobre las medidas legislativas y administrativas que se dicten, con referencia a las plagas de la agricultura.

En el artículo veinticinco estableciόse un régimen especial para la importación, desde uno de los países con destino al otro, "de organismos vivos que puedan constituir por si mismos plagas de la agricultura, o de mercaderías que puedan ser portadoras de plagas".

Para solucionar los diferendos que se susciten en casos de "disconformidad en la interpretación de las cláusulas atinentes a sanidad vegetal o si fuera necesario discutir medidas sanitarias tomadas por un país que afecten a la otra parte contratante" se prevé la constitución de una Comisión Mixta integrada por funcionarios de las Direcciones de Sanidad Vegetal de ambos países, la que se reunirá periódicamente cada dos años, y en casos extraordinarios, cuando lo solicite una de las partes, con una antelación de dos meses.

Por último, convínose que la convención entraría en vigor, 15 días después del canje de las ratificaciones, acto que se llevaría a cabo en la ciudad de Santiago a la brevedad posible; y que regiría hasta seis meses después de su denuncia por una de las partes.

El mismo día en que fué suscrita la convención ambos gobiernos se comprometieron, por cambio de notas reversales, a poner en vigencia provisional las disposiciones de la misma que no requieren la previa aprobación legislativa; cumpliendo el Gobierno argentino con dicho compromiso al dictar el decreto nº 149.773, del 13 de mayo de 1943, por el

que se pusieron en vigencia las medidas de carácter administrativo establecidas en la convención, ajustadas a las leyes de policía sanitaria animal y vegetal vigentes en nuestro país.

Por notas reversales cambiadas también ese día (mayo 8 de 1942), se establecieron los requisitos de carácter aduanero a que deberá ajustarse la internación de ganado a pastoreo, contemplada en el artículo once de la convención sanitaria animal y vegetal. Las cláusulas se refieren a las solicitudes de "exportación y pedido de importación de ganado a pastoreo", número de ejemplares a llenar, destino y trámite de los mismos, controles a realizar, etc.

Capítulo Cuarto

Soluciones propugnadas

I. De carácter económico. Unión Aduanera
1. Antecedentes 2. Convenio del 13/XII/46
3. Posibilidades. II. De carácter financiero. Convenio de pagos 1. Antecedentes
2. Posibilidades.

Capítulo Cuarto

SOLUCIONES PROPUGNADAS

I. DE CARACTER ECONOMICO. Unión Aduanera.

1. Antecedentes

a) Generalidades.

El problema del comercio argentinochileno ha sido motivo de frecuentes estudios, iniciativas, conferencias y declaraciones (1), preocupando a las esferas oficiales y privadas que tratan de estimular su desarrollo; y a pesar de los escasos resultados obtenidos hasta fecha reciente, en la empresa de eliminar las trabas imperantes, el hecho de constituir un tema de contínuo y renovado interés, demuestra la preocupación existente en ambos países y el deseo de encontrar la fórmula que conciliando todos los intereses, ofrezca una solución satisfactoria.

---

(1) El ex Embajador de Argentina en Chile, Dr. Manuel Malbrán, decía en un discurso pronunciado en Santiago, el 30 de julio de 1927 refiriéndose a las relaciones comerciales entre Chile y la Argentina: "fortificar esos "vínculos, creando intereses de otro orden que los vi- "gorícen; es obra de sana política y de sincera confra- "ternidad. La intensificación del comercio por las fa- "cilidades que le acuerden las medidas de gobierno que "se adopten, contribuirá a que los intereses recíprocos "creados en uno y otro país, hagan cada día más estre- "cha la unión de nuestros pueblos; el intercambio espi- "ritual, (científico, literario y artístico) nos ense- "ñará el grado de adelanto cultural a que hemos lle-

Muchos y muy fuertes lazos ligan a los dos países, encontrándose vinculados por su origen, lengua, cultura y organización política; la contigüidad geográfica y la diversidad de algunas de sus producciones básicas, que se complementan, presentan posibilidades de intercambio ventajoso y asimismo de dar salida a las mismas a través de sus territorios con destino a terceros mercados, por los puertos de ambas Repúblicas, si se toman adecuadas previsiones en lo referente al régimen aduanero y a los medios de transporte.

En este sentido, constituye un antiguo anhelo, renovado con intensidad en los últimos años, el deseo de que ambos países constituyan un solo territorio económico, eliminando fronteras y tarifas para que las mercancías tengan amplia libertad de movimiento. Este propósito cuenta con prestigiosos adherentes en los dos lados de la Cordillera, siendo necesario encararlo con decisión, allanando los inconvenientes existentes, para que puedan cumplirse las etapas necesarias y vencerse la resistencia de los intereses creados, afectados por la solución propiciada.

Se ha sintetizado este deseo con la expresión

"gado y será el mejor estímulo para unos y para otros; "y la comodidad y frecuencia de las comunicaciones con "la construcción de nuevas vías ya proyectadas, a la "par que fomente y abarate el comercio, facilitará, por "así decirlo, una especie de "intercambio social" que "dará como resultado que nos tratemos más frecuente- "mente, con más intimidad, que nos conozcamos mejor "con nuestras cualidades y defectos y en consecuencia "que el afecto recíproco de ese mutuo conocimiento sea "más sincero y más sólidamente cimentado."

Citado por: Sócrates Aguirre B. - "Las relaciones comerciales entre Chile y la Argentina a través de los tratados". Conferencia pronunciada por el Consul General de Chile, en el Museo Social Argentino, el 18 de setiembre de 1937 - Rev.de Cienc.Económicas, sept.1937.

"Cordillera Libre", incorporada al léxico del intercambio argentinochileno, la que no debe ser interpretada en su sentido restringido de liberación del tráfico terrestre, sino en el más amplio de la Unión Aduanera, propiciada en los instrumentos internacionales celebrados entre los dos países, encarada en lo que respecta al estudio del procedimiento a emplear para su consecución, en el Convenio de 1943, (1) y que tendrá "comienzo de realización efectiva" al ponerse en práctica las cláusulas del Convenio del 13/XII/46.

Con su realización se fortalecerán aún más nuestros vínculos de unión, se afirmará la paz del Continente y se cimentará el bienestar común, constituyendo, de tal modo, una eficaz obra de panamericanismo práctico. Nuestros dos países adquirirían unidos una ponderable fuerza, que sería un aporte de gran valor para la solución de los difíciles problemas que deben enfrentar en la postguerra.

Paranagúa (2) expresa con respecto a las uniones aduaneras: "Las convenciones de unión aduanera son actos "internacionales en cuya virtud dos o más Estados estipulan

---

(1) "Tanto Argentina como Chile se esfuerzan hoy día por "crear una nueva política económica en el continente, "y sus invitaciones a que los vecinos participen en "el sistema de uniones aduaneras, no es un paso vano, "sino el principio de una nueva revolución cuyo sig- "nificado no es ni más ni menos importante que el de "1810."
Armando Cosani S. - "La unión aduanera argentinochilena" - "El Mundo", Buenos Aires, 20/XII/43.

(2) O.Paranaguá - "Politique commerciale internationale." Geneve, 1930.(Versión castellana por L.M.Moreno Quintana, Buenos Aires, 1939).

"el establecimiento de un solo territorio aduanero que se "administra en común durante la vigencia de la convención. "La unidad del territorio aduanero apareja la uniformidad "de la legislación aduanera, de las convenciones comercia- "les, de la administración aduanera, etc."

El zollverein alemán de 1833 - ejemplo clásico de unión aduanera - estableció una aduana común para todos los estados independientes, de modo que en el interior de la unión circulaban libremente los productos nacionales de los estados comprendidos, como asimismo los nacionalizados o sea los despachados por las aduanas exteriores de la unión. Los ingresos por concepto de renta aduanera se distribuían, previa deducción de los gastos, entre los estados integrantes en proporción a la población de cada uno.

Idéntica forma se intentó dar a la unión aduanera, en el tratado austroalemán de 1931, que no pudo ser llevado a la práctica por razones políticas. En él se establecían iguales leyes aduaneras y aforos válidos para ambos países, debiendo toda alteración de las leyes y aforos ser efectuada con el consentimiento de ambas partes. Se conservarían las aduanas externas - de la unión - y se aplicarían independientemente las leyes y tarifas aduaneras, debiendo procurarse que la aplicación fuera uniforme en los dos países (1).

---

(1) "Las primeras convenciones de unión aduanera fueron ce- "lebradas por los diversos países alemanes desde 1828 "hasta la unificación aduanera por la Constitución del "Imperio Alemán en 1871. El Zollverein alemán que había "sido instituído por medio de convenciones internacio- "nales fué entonces establecido por el Derecho Consti- "tucional (Constitución de 1871, artículo 40: Constitu- "ción de 1919, artículos 82-83)." O.Paranaguá - Op.cit.

La Unión Aduanera Sudafricana, pactada en 1889 y ampliada a otros territorios en 1903, se convirtió en uni-

Caracteriza a la unión aduanera la legislación aduanera uniforme y la tarifa común, siendo sus finalidades principales - además de constituir una unidad económica, de dos o más unidades nacionales - intensificar el intercambio, propender a una mejor y racional distribución de las producciones, aumentar el mercado de consumo, elevar el nivel de vida de las respectivas poblaciones y presentar, frente a las demás economías nacionales, una mayor potencialidad económica y un mercado más interesante, para permitirle concertar más fácilmente tratados con los demás países con el propósito de acrecentar el comercio de la unión.

La uniformidad de la tarifa es necesaria, para evitar que las diferencias de derechos atraigan hacia uno de los países las mercaderías cuyo destino final sea su consumo en el otro, al que entrarían o se procuraría hacerlas entrar burlando la vigilancia establecida en las fronteras comunes.

En la unión aduanera debe distinguirse el libre comercio de las mercaderías producidas en los territorios de los países integrantes y de las mercaderías nacionali-

---

ficación por la Constitución Federal de 1909. Igual evolución experimentó la Unión Aduanera Australiana, convertida en unificación por la Constitución de 1900.

A la inversa ocurrió en Austria-Hungría; de 1713 a 1867 la Unión Aduanera se basaba en el Derecho Constitucional, pero a partir de 1867, fué de Derecho Internacional, renovándose cada diez años hasta el fin de la Monarquía Dual.

Luxemburgo formó parte del Zollverein alemán desde 1842 hasta 1918, pero desde 1921 concertó una unión aduanera con Bélgica. La ciudad libre de Danzig y Polonia constituyeron, de acuerdo con el Tratado de Versalles, una unión aduanera, desde la convención de París (9/XI/920).

zadas en uno de ellos, o sea introducidas por el mismo y despachadas por su aduana, habiendo pagado, en su caso, los derechos de importación pertinentes.

La comunidad de la renta aduanera es condición necesaria para que se libere de derechos el comercio de mercaderías nacionalizadas; la distribución de los recursos que ingresan al fondo común - necesaria para que no sean percibidos por un país los derechos de internación de mercaderías destinadas a ser consumidas en el otro, comportando de este modo un beneficio gratuito para el primero y una carga para el segundo - debe efectuarse en una proporción previamente convenida, que como hemos visto puede establecerse tomando como índice la población de cada uno. En el caso de Argentina y Chile, este criterio no sería equitativo para nuestro país, dado que normalmente tiene un comercio exterior, por habitante, mayor que Chile.

Si no se establece la comunidad de la renta aduanera, debería arbitrarse, para el mantenimiento del libre comercio, un sistema de restitución al país consumidor, de los derechos cobrados a la importación en el territorio de la unión, de las mercaderías nacionalizadas. Para evitar estos inconvenientes otra alternativa sería dejar subsistentes, para ellas, los derechos entre los dos países; de tal modo, la unión aduanera regiría solamente, en una primera etapa, para el intercambio de los productos nacionales; cada país podría mantener sus aduanas, derechos y tarifas, con regímenes independientes aplicables a los productos de terceros estados.

En el caso de las naciones latinoamericanas y en

el particular argentinochileno, no tiene tanta importancia como en las naciones europeas el problema que plantean las mercaderías nacionalizadas; por ello, cada país podría recaudar en su propio beneficio la totalidad de la renta aduanera, hecha efectiva por sus aduanas; debiendo tratarse, sin embargo, de no gravar el comercio de tránsito para el otro país. Para ello podría establecerse un régimen especial para los productos en tránsito, los que, declarados en tal carácter desde su introducción al territorio de la unión, con destino al país consumidor, pagarían a su entrada en éste los derechos pertinentes.

b) Proyectos de uniones aduaneras americanas.

La idea de constituir uniones aduaneras y establecer sólidas e intensas vinculaciones comerciales entre los países americanos, se encuentra ligada a los primeros intentos de uniones de carácter político formulados con el nacimiento del propósito revolucionario. Hace más de 150 años, en 1790, el general venezolano Francisco Miranda, cuando solicitó ayuda a la Corona Británica para la prosecución de sus esfuerzos revolucionarios, formuló un vasto plan de unión, que tenía por objeto reunir bajo un mismo gobierno a todas las colonias iberoamericanas. En sentido análogo se pronunciaron en 1810 Pedro Vicente Cañete en Lima, Juan Egaña y Juan Martínez de Rosas, en Chile; en 1817 Bolivar preconizó ideas tendientes a formar una Confederación Ame-

ricana y el General O'Higgins, en 1818, sostuvo principios similares en su proclama dirigida a Chile.

En 1826, Simón Bolivar convocó a un primer Congreso de Estados Americanos, que se reunió en Panamá, a fin de estudiar la formación de una confederación continental, con amplios poderes para actuar en representación de los países participantes. Sus principales objetivos eran, adoptar firmes medidas contra el retorno de la dominación extranjera y llegar a una amplia cooperación comercial entre los nuevos estados americanos. Pero a pesar de su importancia, estos propósitos no prosperaron, a causa de la inestabilidad política imperante, de los precarios medios de comunicación que dificultaban la transmisión de las noticias y de la gran preocupación de cada República por la solución de sus problemas internos.

Posteriormente se realizaron varias conferencias, convocadas por repúblicas americanas, entre ellas la celebrada en Lima en el año 1864, las que tuvieron como principal propósito la formación de una gran comunidad integrada por las ex-colonias hispanoamericanas, las que tampoco arribaron a resultados positivos.

Cabe señalar que las tentativas citadas, tenían como objetivo esencial, el establecimiento de uniones o federaciones políticas, pero las mismas involucraban también la idea de una mayor cooperación económica.

Uno de los primeros proyectos que encaró en forma concreta el desarrollo de la vinculación comercial entre las repúblicas americanas, las que cooperarían como estados políticos independientes, tuvo origen en 1861 en Estados

Unidos de N.América a propuesta del senador Stephen A. Douglas. La propuesta contemplaba la creación de una "Unión Continental con fines comerciales" la que traería aparejadas ventajas provenientes "de un uniforme y bien regulado sistema de libre comercio, tránsito e intercambio", sin los inconvenientes de intentar una unión política entre pueblos que, aunque en su mayoría de un mismo origen, tenían distintos métodos de vida.

En 1881 James J.Blaine, a la sazón Secretario de Estado de los Estados Unidos de N.América, concibió el proyecto de formar un gran mercado interamericano, sin trabas ni gravámenes que restringieran las vinculaciones comerciales.

La conferencia convocada a ese efecto por el Gobierno estadounidense contó con la presencia de diez y ocho representantes de países americanos, llevándose a cabo en la ciudad de Wáshington desde octubre de 1889 a abril de 1890. La ley que autorizaba al Presidente de los EE.UU. a convocar dicha conferencia, establecía concretamente en uno de sus puntos que debían acordarse "medidas destinadas a la creación de una unión aduanera americana, en virtud de las cuales el comercio de las naciones americanas será fomentado dentro de lo posible y en la medida de lo útil."

La convocatoria produjo gran inquietud en el viejo continente, ante la posible competencia de una América ampliamente organizada política, social y económicamente. También los países latinoamericanos abrigaron ciertos temores, previendo no sin razón, ante la marcada diferencia entre su potencial económico y el de la nación proponente, que ésta obtuviera de hecho la hegemonía de todo el continente. Mr.

Blaine, a fin de disipar los recelos despertados, expresó que la Conferencia tenía como fin primordial efectuar recomendaciones a los gobiernos representados y que en ningún momento tendría el propósito de celebrar convenios ni de adoptar resoluciones obligatorias.

En oportunidad de discutirse el punto del temario referente a la unión aduanera o Zollverein americano, el delegado argentino Dr. Roque Sáenz Peña se opuso tenazmente al proyecto - concebido y sustentado por Mr. Blaine - argumentando que las repúblicas hispanoamericanas vivían de sus productos y de sus materias primas y necesitaban de todos los mercados manufactureros del mundo para su desarrollo y progreso comercial. Merced a la oposición existente la propuesta fué desechada por considerarla, sino imposible, por lo menos impracticable, en razón de un cúmulo de obstáculos económicos y políticos.

No obstante ello se señaló que debía llegarse a una mayor reciprocidad entre los países americanos, la que debería lograrse en forma gradual. Una de las principales resoluciones de la conferencia recomendaba la concertación de tratados comerciales de reciprocidad gradual, entre dos o más de los países americanos, teniendo en cuenta para esa finalidad la "situación, condiciones e intereses especiales de cada país, con el fin de promover su bienestar común."

En esa reunión, denominada "Primera Conferencia Panamericana: Washington, 1889-90" se rechazó la idea de una unión adua-

nera continental. Las diversas conferencias interamericanas celebradas posteriormente han señalado, en varias oportunidades, la conveniencia general de propender y abogar por un mayor entendimiento económico, a fin de facilitar el desarrollo del intercambio comercial entre las repúblicas americanas, habiendo algunas de ellas recomendado la adopción de planes concretos para la realización de esos fines.

La idea de una unión aduanera entre los países americanos no fué abandonada; diversos sectores continuaron sosteniendo ese ideal, habiéndose producido numerosos proyectos, estudios y sugestiones sobre este particular.

Ya en 1885 Mariano A. Pelliza, en su libro "Federación Social Americana", publicado en Buenos Aires, propugnaba, si bien no una unión de carácter exclusivamente económico, lo que él llama "una federación social", en la que prevalecían las vinculaciones económicas. Esta idea marca una evolución en la tendencia federativa hispanoamericana, pues los proyectos expuestos hasta entonces contemplaban solamente uniones de carácter político. Años más tarde, el Dr. Tomás Amadeo en su libro publicado en 1911, titulado "Museo Social de Buenos Aires" y en una conferencia pronunciada el mismo año en la Sociedad Científica Argentina, se declaraba partidario de una unión integral, económica y política, de los países americanos, propiciando como medida previa la Unión Aduanera o Zollverein Americano.

Otros proyectos similares son los de los chilenos Guillermo Subercaseaux (Unión Económica de América, 1917), Edwards Bello (Zollverein latinoamericano, 1928), Darío Urzúa (Zollverein americano, 1930) y Antonio Planet (Unión

Aduanera interamericana, 1931). Además pueden citarse, la "Unión Aduanera Latinoamericana" propiciada por la Conferencia de Cámaras de Comercio Latinoamericanas, celebrada en Valparaíso del 11 al 26 de febrero de 1934; el libro de Jorge Ríos Igualt intitulado "Hacia una coordinación de la Economía Sudamericana", Valparaíso, 1941 y la "Liga Aduanera o Zollverein Americano", estudio y proyecto de L.V. de Abad, La Habana, 1942. (1)

En lo que se refiere a uniones aduaneras regionales, han formulado proyectos, entre otros: Francisco Seeber, "Unión Aduanera o Zollverein" entre Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Perú, Bolivia y Paraguay (1903); Alejandro E. Bunge, "Unión Aduanera del Sur" comprendiendo Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Uruguay y Brasil (1909, 1929, 1930 y 1940); Ricardo Pillado, "Libre cambio o supresión de fronteras fiscales" entre la Argentina y sus cinco limítrofes (1910); Carlos García Mata, delegado de la Confederación Argentina del Comercio, de la Industria y de la Producción ante la Cuarta Conferencia Comercial Panamericana, Wáshington, 1931, proyecto de resolución sobre "Unión Aduanera de Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay"; Conferencia Regional del Plata, enero-febrero de 1941, proyecto presentado por la delegación argentina y resolución de la Conferencia sobre "Unión Aduanera Regional" de los países participantes, vinculados a la cuenca del Río de la

---

(1) Puede mencionarse además, la iniciativa formulada por Fernando Araneda Ibarra en su conferencia "Unión Federal Chilenoargentina, anticipo de una federación sudamericana", Museo Social Argentino, Buenos Aires, 1941.

Plata y Cámara Argentina de Comercio, estudio y proyecto de resolución presentado ante la Conferencia Americana de Asociaciones de Comercio y Producción, Montevideo mayo-junio 1941, referente a "Unión Aduanera" entre Argentina, Chile, Uruguay, Bolivia, Paraguay, Brasil y Perú.

A pesar de los numerosos proyectos formulados, sólo los países de América Central adoptaron, a manera de ensayo, uniones aduaneras completas. Casi en general, esas tentativas fueron de corta duración, dejándose sin efecto por el retiro de una o más de las partes, siendo principalmente el resultado de federaciones políticas de las repúblicas centroamericanas.

2. Convenio del 13/XII/46.

a) Antecedentes.

En los años 1826 y 1855 celebró nuestro país sendos actos internacionales con la República de Chile, que no obstante su pronunciado carácter político contenían cláusulas de singular importancia en materia comercial al establecer, entre otras cosas, la exención de derechos aduaneros para los artículos producidos, cultivados o elaborados en cualquiera de los dos países con destino al otro, que se internasen a través de las fronteras terrestres que separan ambos territorios.

Si bien el primer tratado citado no entró en vigor por carecer de la aprobación pertinente del Gobierno chileno, es digna de destacar su importancia porque, al instituir el régimen de "cordillera libre" constituye el paso inicial de la política de acercamiento económico con Chile, propugna-

da en forma contínua, la que en nuestros días ha alcanzado su mayor intensidad. Por su parte, el Tratado de 1855 estuvo vigente desde el 24 de abril de 1856, fecha de su ratificación, hasta el 25 de octubre de 1866, en que fué denunciado por el Gobierno chileno, lapso durante el cual se practicó entre ambos países el régimen de fronteras terrestres libres("Cordillera libre").

En lo que respecta a actos similares celebrados con otros países americanos, recordaremos el "Tratado de libre cambio", celebrado con Paraguay en 1916; el Acuerdo Roca-Guani, Acta de la Barra de San Juan, suscrito en 1940 con el Uruguay, en el que, entre otras cosas, se recomendaba a la comisión mixta, que se creaba para preparar el tratado de comercio a celebrarse, el estudio de la "posibilidad y ventaja que ofrecería el establecimiento de una Unión Aduanera"; el "Tratado sobre librecambio progresivo" con Brasil, de 1941 y el "Convenio sobre concertación de la Unión Aduanera" con el Paraguay, de 1943, de características similares al celebrado con Chile ese mismo año, del que nos ocuparemos seguidamente.

Volviendo a nuestras relaciones con Chile, la idea de la cordillera libre se ha mantenido latente en el espíritu de ambos pueblos, pese al poco éxito alcanzado luego de la breve experiencia realizada en el siglo pasado, habiendo adquirido mayor fuerza en la última década. Ella no se limita ya al régimen establecido por el Tratado de 1855, sino que se trata de darle alcances más vastos, en forma tal que abarque los problemas económicofinancieros que interesan al intercambio entre los dos países.

Ya en el Modus-vivendi comercial del 12 de noviembre de 1932 se expresó que el mismo se celebraba "atendiendo al general deseo de ver estimulados el comercio recíproco entre las dos Naciones y el tráfico que las une" como un primer paso que permitiría con su observación y experiencia dar "base práctica para la preparación de un acuerdo más amplio que regule definitivamente las relaciones comerciales argentinochilenas".

Poco después, el 29 de marzo de 1933, se suscribió el Acta de la Conferencia de Santiago, en la que constan las conclusiones a que habían arribado los delegados argentinos y chilenos, en sus reuniones; las mismas contienen conceptos de gran interés que revelan el gran avance experimentado por las ideas referentes a la Unión aduanera argentinochilena, que se estimaba como la primera etapa para llegar a una unión aduanera de países del Continente americano. En tal sentido se expresaba: "Ambas delegaciones estiman que ha llegado el momento de iniciar las gestiones destinadas a realizar una unión aduanera de países del Continente americano y que, como primer paso a este supremo ideal de acercamiento efectivo, debe comenzarse por la celebración de un Tratado entre Chile y Argentina que, dentro de las posibilidades del momento constituya la base fundamental de ese régimen y establezca los medios de perfeccionar y ampliar por sucesivas etapas el acuerdo inicial, hasta llegar a la unión aduanera deseada".

Y párrafos más adelante se propone:

"b) Estudiar el establecimiento del régimen de Cor-

dillera libre en ciertas zonas de la frontera."

"c) Concretar fórmulas contractuales que permitan la concesión de ventajas comerciales exclusivas entre los dos países y con los vecinos, respondiendo a la inspiración general de las naciones latinoamericanas."

"d) A medida que se vayan eliminando los inconvenientes que hoy existen para ir a la unión aduanera, se avanzará hacia ella aumentando progresivamente las ventajas recíprocas en materias de derechos aduaneros o facilidades de otro orden."

Asimismo, en los considerandos del Tratado de Comercio de 1933 se establece, entre otras cosas, que ambos Gobiernos lo celebran "igualmente animados del propósito de afirmar los tradicionales vínculos entre ambos países y de estrechar en forma recíprocamente satisfactoria sus relaciones comerciales y de transportes; deseosos de llegar en lo futuro a la unión aduanera antes intentada entre los dos países."

b) Convenio de 1943.

Consecuente con su política de solidaridad americana, tendiendo a materializar los propósitos varias veces enunciados de arribar al libre intercambio con Chile y frente a los graves problemas a encarar como consecuencia de la guerra, el Gobierno argentino inició a fines de 1942, negociaciones para llevar a la práctica un plan de cooperación económicofinanciera, de amplios alcances en lo referente a la libertad de comercio, de modo tal que desde este punto de vista ambas Repúblicas formasen un solo territorio. El Gobierno de Chile acogió favorablemente la sugerencia de nuestro país aceptando en principio iniciar negociaciones, pero proponiendo que se formulara mientras tanto una declaración estableciendo el propósito de los dos gobiernos de llegar a una unión aduanera.

Como resultado de estas negociaciones, el 24 de agosto de 1943 se realizó en la Cancillería argentina la firma de importantes acuerdos con Chile, mereciendo especial mención el que establece el procedimiento a seguir para llegar a la unión aduanera argentinochilena. El mismo lleva la firma del Ministro de Relaciones Exteriores chileno, señor Joaquín Fernández y Fernández y del ex-Canciller argentino señor Vicealmirante Segundo R.Storni.

En sus considerandos se expresa que ambos Gobiernos animados del propósito"de llegar a la íntima fusión de las economías de los dos países mediante la concertación de una Unión Aduanera", establecerán en el menor tiempo posible el procedimiento a seguir para llevar a la práctica esa mutua determinación.

Se señala asimismo, que el acuerdo se realiza en la inteligencia de que debe ser el punto de partida de la organización económica del continente, que involucre la reducción o supresión de las trabas aduaneras. Concordante con ello también se establece que cualquier país limítrofe podrá adherirse a ese régimen, si tales son sus deseos. Cabe señalar el espíritu de solidaridad interamericana que refleja el principio de libre adhesión consagrado en los considerandos citados; el mismo evita los reparos que podrían oponer a la unión aduanera otros países limítrofes y tiende asimismo a procurar una acción armónica de los países americanos ante la incertidumbre de la situación internacional y de la organización futura de la economía y comercio mundiales.

Con el objeto de alcanzar los fines enunciados se convino la constitución de una Comisión Mixta argentinochilena, integrada por seis representantes de cada país, encargada del estudio y proposición de las bases de la unión aduanera. Sería presidida por el Ministro de Relaciones Exteriores del país donde realizara sus sesiones y en ausencia de éste por el Embajador respectivo.

Según lo estipulado, la Comisión Mixta debería haber celebrado su primera sesión plenaria en la ciudad de Santiago, a la brevedad posible o a más tardar en el transcurso del mes de marzo de 1944. Si en esa oportunidad la Comisión hubiera creído oportuno ampliar el estudio de los distintos problemas vinculados con la unión aduanera o realizar otros nuevos antes de formular sus recomendaciones, podía realizar otra nueva reunión plenaria en Buenos Aires,

en el más breve plazo posible, debiendo terminar su cometido a más tardar antes del 24 de agosto de 1944.

Cabe señalar que, pese a los términos fijados, la Comisión Mixta no llegó a realizar reunión alguna.

Además, ambos Gobiernos convinieron designar, en sus respectivos países, Comisiones Nacionales integradas por los miembros que los representan en la Comisión Mixta y por los demás miembros que cada Gobierno estime oportuno designar, para el estudio de los múltiples aspectos de la unión aduanera en lo relativo a los intereses de su respectivo país y el examen de las medidas complementarias que sea menester adoptar para facilitar y acelerar la fusión de ambas economías. Debiendo preparar también las proposiciones a someter, por cada país, a consideración de la Comisión Mixta.

Se estipuló que las Comisiones Nacionales darían comienzo a su labor inmediatamente de producida la designación de sus miembros y que, con el propósito de dar mayor impulso al ritmo de su cometido, intercambiarían las proposiciones que hubiesen concretado para ser sometidas a consideración de la Comisión Mixta, ya se refirieran a una unión aduanera parcial o total. Además cada Gobierno se comprometió poner a disposición de las Comisiones Nacionales las oficinas y el personal necesarios para realizar los estudios que exija la labor encomendada; su presidencia es ejercida por el funcionario que al efecto designa cada Gobierno.

Otra cláusula importante del acuerdo es la que expresa el propósito común de tomar, de inmediato y de común

acuerdo, sin perjuicio de los trabajos encomendados a la Comisión Mixta, todas las medidas conducentes a la implantación de rebajas, liberaciones de derechos y otras modificaciones de carácter aduanero que puedan ser puestas en vigor a corto plazo y que tengan por finalidad facilitar y propender un mayor desarrollo del recíproco intercambio.

También merece destacarse el propósito expresado de establecer un adecuado régimen de pagos, que contemple las características que presenta el mutuo intercambio.

El acuerdo argentinochileno del 24 de agosto de 1943 fué aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional por Decreto Nº 9.331 del 20 de setiembre del mismo año, y de conformidad a lo dispuesto en el acuerdo citado estableciendo que antes del 25 de setiembre de ese año debían designarse los integrantes de la Comisión Mixta y Comisión Nacional, se procedió en la misma fecha a la integración de la delegación argentina ante la primera y a designar los miembros de la segunda. Integraron la Comisión Mixta los Subsecretarios de Agricultura y Hacienda, el Director General del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, el Director de Asuntos Económicos de la Cancillería, el Jefe del Departamento de Investigaciones Económicas del Banco Central y el Director de Política Comercial del Ministerio de Agricultura. Las designaciones de los miembros de la Comisión Mixta recayeron en esa oportunidad en los miembros de la Comisión Interministerial Permanente de Política Económica. La Comisión Nacional argentina se integró con los miembros de la Comisión Mixta ya mencionados y además con representantes de diversas reparticiones públicas y organismos pri-

vados, tales como el Subdirector de Estadística y Censos de la Nación, Director de Exportación (M.de A.), Subdirector de Política Comercial (M.de A.), Jefe de la División Aduanas y Puertos (M.de H.), Jefe de la División Materias Primas y Energía de la Dirección General de Fabricaciones Militares (M.de G.) y representantes de la Sociedad Rural Argentina, Unión Industrial, Bolsa de Comercio de Buenos Aires y de los consumidores. La composición de ambas comisiones fué modificada por decretos posteriores en lo referente a las personas que las constituían.

La Comisión Nacional argentina efectuó su reunión constitutiva el 25 de octubre de 1943, iniciando sus tareas con la elaboración de un plan de trabajo y resolviendo la constitución de tres subcomisiones encargadas del estudio de las cuestiones de carácter industrial y comercial, agropecuario y financiero. La labor realizada permitió a nuestro país, a fines del mes de marzo de 1944, estar en condiciones de iniciar las negociaciones en el seno de la Comisión Mixta, pero la reunión de ésta no tuvo efecto dado que la Comisión Nacional chilena, debido al estado de sus trabajos, no se encontraba en condiciones de iniciar las negociaciones.

Asimismo el Gobierno argentino, dada la complejidad de las tareas encaradas que señalaron la necesidad de contar con informaciones amplias y exactas sobre la situación actualizada de la economía chilena, dispuso por decreto del 26 de mayo de 1944 el traslado al vecino país de una comisión integrada por funcionarios especializados y personal auxiliar, para efectuar una investigación sobre las condiciones em que se desarrollan las actividades productoras

chilenas, en relación con las similares nacionales. Dicha delegación luego de trabajar activamente por espacio de dos meses en Chile, concretó en el respectivo informe los estudios realizados y observaciones recogidas, el que permitirá sin duda extraer provechosas conclusiones, ya que el examen en el propio terreno habrá proporcionado una visión más exacta de la situación de la economía trasandina y de sus problemas más fundamentales.

Por su parte el Gobierno chileno nombró sus representantes en la Comisión Mixta por decreto del 21/IX/43, recayendo las designaciones en dos ex-ministros de Relaciones Exteriores, el Subsecretario de ese mismo Departamento, el Vicepresidente del Consejo Nacional de Comercio Exterior y el Gerente General de la Corporación de Fomento de la Producción.

La Comisión Nacional chilena, cuya presidencia es ejercida por el Ministro de Relaciones Exteriores del vecino país, se integró por decreto del 29/IX/43 con los delegados a la Comisión Mixta y además con otros quince miembros designados por el Gobierno chileno.

La reunión constitutiva de este último organismo se realizó el 24 de noviembre de 1943 en la Cancillería de Santiago, bajo la presidencia del Ministro de Relaciones Exteriores Sr. Joaquín Fernández y Fernández; concurrieron especialmente invitados a dicho acto los Ministros de Agricultura, Hacienda y Economía, el Embajador chileno en nuestro país Dr.Conrado Ríos Gallardo, nuestro representante diplomático Sr. Carlos Güiraldes y otras personalidades chilenas y altos funcionarios de la Embajada argentina. En esa

oportunidad al Canciller chileno pronunció un conceptuoso discurso, refiriéndose a los antecedentes de las negociaciones que culminaron con el acuerdo de 1943, destacando la importancia de la labor a desarrollar por la Comisión, su opinión sobre las medidas viables para la conclusión de la unión aduanera y los beneficios que de ella resultarían para las masas trabajadoras y consumidoras de ambos países. Señaló asimismo, que tanto la Argentina como Chile no habían pensado en ningún instante en crear un regionalismo cerrado, ni echar las bases de una economía aislada; que por el contrario, esperaban que en época no lejana se pudieran adherir al Convenio todos los países americanos.

Constituída la Comisión Nacional chilena, celebró su primera reunión el 7 de diciembre de 1943, resolviendo crear tres subcomisiones encargadas del estudio de los problemas "agricolaganaderos y de la producción forestal", de las "industrias mineras" y "manufacturas", respectivamente. En esa oportunidad el Sr.Fernández y Fernández declaró que el Gobierno chileno tenía el propósito de activar al máximo los trabajos de la Comisión, coordinándolos con los que realizara la similar argentina, con el fin de concluir dentro del más breve plazo la unión aduanera a que se aspira llegar.

Por no haberse dado término a los estudios necesarios que permitieran la realización de los estudios conjuntos, se ha debido diferir la realización de la primera reunión plenaria de la Comisión Mixta, que como se expresó anteriormente debía terminar su cometido a más tardar el 24 de agosto de 1944.

Posteriormente, el 9 de abril de 1945, el Gobierno de Chile por nota enviada a nuestra Cancillería por intermedio de su Embajada, propuso la sustitución del Tratado de Comercio de 1933 y Protocolo Adicional de 1938 por un "modus vivendi", de acuerdo con el propósito expresado en el convenio sobre Unión Aduanera de 1943 de obtener una mayor compenetración económica y proponiendo reunir a tal efecto una comisión mixta integrada por representantes de los dos países. De acuerdo a lo expresado por nuestra Cancillería, los estudios pertinentes serían realizados por la comisión prevista en el primer parágrafo del citado convenio de 1943.

Asimismo, en los primeros días de setiembre de 1946 llegó a nuestro país una misión comercial chilena, con el propósito de gestionar la realización de convenios sobre el intercambio, especialmente la exportación a ese país de oleaginosos y otros productos agrícolas. En una información suministrada por nuestra Cancillería con motivo de celebrarse una reunión entre esa misión y funcionarios argentinos, se expresó que se consideraron en dicha oportunidad diversos aspectos vinculados con las relaciones económicofinancieras entre ambos países, especialmente el estado de las negociaciones sobre la unión aduanera y las exportaciones de oleaginosos a Chile.

c) Convenio de 1946.

Poco después, a fines de octubre de 1946, se iniciaron en Santiago de Chile negociaciones con los integrantes de la misión especial argentina enviada a los actos de la transmisión del mando presidencial, para la concertación

de un convenio tendiente a suprimir las barreras aduaneras, existentes entre aquel país y el nuestro. Por otra parte, el vicepresidente argentino Dr. Quijano, que presidió esa delegación, tuvo oportunidad de formular conceptuosas declaraciones en favor del estrechamiento de nuestras mutuas relaciones, en especial de carácter económico, que provocaron elogiosos y numerosos comentarios. Se ocupó entre otras cosas del "derrumbamiento de todo lo que pudiera significar barreras o simples impedimentos que obstruyan el libre y armónico desarrollo de las relaciones económicas y afectivas entre ambos países", refiriéndose asimismo a la necesidad de implantar el régimen de "cordillera libre".

A mediados de noviembre último se resolvió en Chile enviar una misión económica especial a nuestro país, para continuar las conversaciones de orden económico y comercial iniciadas, que llegó a Buenos Aires, presidida por el senador Sr. Jaime Larrain, el 26 de noviembre de 1946.

Estas negociaciones culminaron con la firma del "Convenio sobre cooperación económica y financiera argentinochilena", realizada el 13 de diciembre de 1946, por el Señor Jaime Larrain, por parte de Chile y el Señor Miguel Miranda, Presidente del Banco Central de la República Argentina y de la Comisión Permanente de Negociaciones con Representaciones Extranjeras. Como consecuencia de los comentarios y críticas al texto del convenio, formulados por algunos círculos políticos y de la opinión chilena, y para facilitar su correcta interpretación, se realizaron algunas aclaraciones y modificaciones al mismo, mediante el canje de cartas adicionales efectuado en Buenos Aires el 21 de enero de 1947.

Posteriormente, por cambio de notas del 11/III/47, se determinó la interpretación de diversos artículos del convenio.

El instrumento rectificado, denominado "Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera entre las Repúblicas Argentina y de Chile", expresa, referente al "Régimen de Unión Aduanera" (Cap.I), que ambos gobiernos "acuerdan la creación e inmediato comienzo de rea-"lización efectiva entre ellos de un régimen de Unión Adua-"nera para el intercambio de mercaderías, con sujeción a "las siguientes disposiciones:"

Se "declaran libres del pago de los derechos adua-"neros generales y especiales a los productos y mercaderías "originarios o provenientes del territorio de uno de los dos "países que se introduzcan en el otro para ser consumidos o "industrializados". Los productos y mercaderías originarios de cada uno de los dos países, una vez nacionalizados en el otro, gozarán del mismo tratamiento que los nacionales en cuanto a impuestos internos se refiere.

La importación en uno de los países de productos o mercaderías originarios del otro estará supeditada a la existencia de saldos exportables y se efectuará sólo en la cantidad suficiente para completar el consumo y necesidades industriales del país importador. Lo expresado se refiere exclusivamente al consumo y necesidades industriales de abastecimiento interno, a fin de no perturbar el habitual comercio externo del país exportador. Para ello ambos gobiernos fijarán de común acuerdo las cantidades de productos que podrán importarse en el otro país; la fijación se hará periódicamente o cada vez que sea necesario, y por lo menos anual-

mente, en los primeros quince días de enero.

Obligándose también ambas partes a atender preferentemente, en igualdad de precios, calidad y condiciones, las necesidades de la otra con sus saldos exportables. En dichos términos queda incluído el tipo de cambio o divisas en que hayan de hacerse los pagos de los productos intercambiados. Asimismo, la preferencia se procurará satisfacerla en todo lo que permitan las respectivas legislaciones.

Además, las partes contratantes confeccionarán, de acuerdo con las disposiciones que cada Gobierno dicte, una nómina de los productos y mercaderías originarios del otro país que estarán exceptuados de la liberación del pago de derechos de importación, mencionada precedentemente, la que se notificará recíprocamente dentro de los 180 días de comenzada la vigencia del convenio; reservándose ambos gobiernos el derecho de excluir de esas listas, en forma temporal o permanente, los productos o mercaderías que crean convenientes.

El citado régimen de liberación de derechos a los productos y mercaderías originarios de ambos países se pondrá en vigencia tan pronto se realice el intercambio de las listas mencionadas; en lo demás el régimen de unión aduanera se hará extensivo en otra forma o con relación a los otros productos o mercaderías, incluídos en dichas nóminas, a medida que ambos países lo consideren posible y así lo dispongan por acuerdos ulteriores.

Este convenio ha despertado gran interés, el que queda reflejado por el atento examen de sus cláusulas reali-

zado desde su firma, sobre todo en Chile, por los círculos oficiales, legislativos, políticos, periodísticos y de diversos sectores de la producción, mereciendo juicios que comprenden, desde los altamente favorables, hasta los decididamente opuestos a algunas de las disposiciones pactadas; sin embargo no se dejó en ningún caso de reconocer los altos propósitos de solidaridad que lo inspiran. Las objeciones formuladas y las réplicas que provocaron asumieron en algunos casos carácter polémico. Muchas de ellas fueron atendidas y satisfechas al realizarse posteriormente modificaciones al mismo.

El presidente de Chile señor Gonzalez Videla, declaró en el discurso pronunciado en el congreso anual de la Confederación del Trabajo de Chile, el 14 de diciembre de 1946, refiriéndose al acuerdo argentinochileno, entre otras cosas: ..... "No vacilo en calificarlo como un pa- "so de la mayor trascendencia y de las mayores posibilida- "des para la vida de la nación, y aún del continente ameri- "cano." Se refirió asimismo a la importancia y beneficios que resultarán de los acuerdos que complementan al de unión aduanera (1), expresando luego: "Hemos dado sin discusión,

---

(1) En el mensaje enviado por el P.E. chileno al Congreso, solicitando la aprobación del convenio, el 29/I/47, se expresa: que, dentro de una estricta reciprocidad, el convenio "consulta en todos sus aspectos el interés na- "cional. La aplicación de las disposiciones del tratado "proporcionará a Chile los medios de equilibrar y au- "mentar el intercambio comercial con la República Argen- "tina; dejará como beneficio definitivo las obras públi- "cas que se construirán para mejorar las comunicaciones "trasandinas; y, por último, al crear nuevas industrias, "incrementará la riqueza nacional, dará trabajo esta- "ble a un gran número de obreros y contribuirá efectiva- "mente, de esta forma, a elevar el nivel de vida y el "bienestar del pueblo, y coadyuvará al progreso general "de la nación".

"un primer y decisivo paso en el cumplimiento de uno de los "puntos fundamentales de nuestro programa: la coordinación "económica de los países del continente". Y más adelante: "Tengo fé en que este paso ha de tener imitadores y puedo "declarar que el Gobierno procurará por todos los medios a "su alcance suscribir convenios de esta clase con el resto "de las naciones del continente". (1)

Otras opiniones fueron formuladas sobre sus alcances continentales, la seguridad de que el mismo no involucra una política internacional excluyente para los demás países americanos y el deseo que se extendiera a todas estas naciones. (2)

---

(1) Expresó también en otros párrafos de su alocución: "Se "abrirá con esto un amplio mercado a la producción de nues- "tra industria pesada, sin limitaciones por el poder de "consumo de Chile, como también de la minería chica (pro- "ductores independientes) y del carbón. Estará asegurada "la provisión abundante y barata de muchos productos esen- "ciales, como la carne, aceite, trigo, manteca y otros que "la Argentina se compromete a suministrarnos sin compromi- "so de nuestro actual y exiguo presupuesto de divisas".
.....
"Desunidos frente a los gigantes de la política y la eco- "nomía mundiales, los estados latinoamericanos no podrán "salir de su condición de países dependientes y atrasados. "Apoyándose entre sí, estimulando el desarrollo de sus in- "dustrias básicas, coordinando sus economías, apretando "los vínculos espirituales y políticos, lograrán hacer "realidad ideales que hasta ayer no habrían podido superar "el plano de las declaraciones platónicas y protocolares".

(2) "Sería ideal que las demás naciones americanas sigan el "ejemplo impuesto por Chile y la Argentina para llegar a "la fraternidad continental". Declaraciones formuladas en Chile por el senador Jaime Larrain (Not.tel."La Prensa" Buenos Aires, 20/XII/46).

El ex ministro de relaciones exteriores chileno, Dr.Joaquín Fernández y Fernández es partidario, y dijo que también lo es el Gobierno chileno, de que "el tratado comer- "cial celebrado con la Argentina se haga igualmente exten- "sivo a todos los países del continente." Not.teleg.de

Entre las observaciones formuladas en Chile al régimen de unión aduanera pactado - excluyendo las que han sido satisfechas por las modificaciones realizadas - se ha objetado que las seguridades de los productores "no están "en la regla general, sino en las excepciones y estas ex- "cepciones no se hacen en virtud de determinadas normas, "sino a juicio de quien haga las listas, sistema que se "va a prestar a grandes errores, grandes abusos". (1)

Por otra parte, la Sociedad Nacional de Agricultura de Chile declaró que los artículos 1º y 2o referentes a la liberación del pago de derechos de importación de los saldos exportables, "no garantizan un normal desenvolvimiento "de la agricultura desde que la determinación de las necesi-

---

(1) "El Diario Ilustrado", de Chile, del 18/XII/46; artículo de su comentarista "Hache" (Noticias telegráficas, "La Prensa", Buenos Aires, 19/XII/46).

Lima, "La Prensa", Buenos Aires, 18/I/47.

"el tratado es la piedra angular para un más amplio en- "tendimiento entre los países del continente," Declaraciones del senador Jaime Larrain, Not.teleg.de Santiago de Chile,"La Razón", Buenos Aires, 6/II/47.

"El tratado no involucra una política internacional ex- "cluyente para el resto de los países americanos; no tie- "ne otra finalidad, fuera de la lógica conveniencia mu- "tua entre ambos países, que dar el primer paso en Amé- "rica para concertar acuerdos y tratados que tiendan a "unir los pueblos del hemisferio con lazos comerciales, "culturales y políticos sin exclusiones de ninguna especie.

.....

"Abrigo la esperanza de que el paso dado por Chile y Ar- "gentina, al comprenderse, al ayudarse y al considerar la "interdependencia económica en que se encuentran, habrá "de ser la iniciación de una era en que todas las nacio- "nes del continente se unan para hacer de las Américas "la fuente joven que irradie al mundo la fé hacia mejores "destinos económicos y culturales de la humanidad." Declaraciones del Canciller chileno señor Raúl Juliet; not.tel. de Santiago, "La Prensa", Buenos Aires, 23/II/47.

"dades de importación y los contingentes respectivos quedan "al arbitrio de organismos oficiales". Al respecto, el Consejo de esa Sociedad propone que la fijación de cuotas se efectúe por intermedio de comisiones en las que participen representantes de las instituciones agrícolas nacionales.

Con referencia a las listas de artículos exceptuados del régimen de liberación de derechos otras opiniones expresan que deberían ser elaboradas por comisiones en las que participen representantes de los organismos de la producción y del comercio nacional y la conveniencia de que sean aprobadas, si es posible, por leyes y no por decretos.

También se afirma que aplicando esta norma para la determinación de las necesidades de importación y la fijación de los cupos o cuotas, estos tendrían mayor estabilidad, dada por el indicado procedimiento para su aprobación y modificaciones, lo que redundaría en beneficio de las actividades afectadas de la agricultura, ganadería, etc. Asimismo, se objeta esa delegación de poderes del Parlamento al Ejecutivo.

En cuanto a la preferencia de los saldos exportables, se estima que no debe perjudicarse el comercio exterior existente, de Chile con otros países, aplicándola para ello sólo a la parte en que la producción chilena aumentara a causa de la inversión de capitales argentinos.

Respecto de las observaciones a que se ha hecho mención, corresponde expresar que las listas de productos excluídos del régimen de unión aduanera se confeccionarán, según expresa el convenio, de acuerdo con las disposiciones

que cada Gobierno dicte; por ello las cláusulas pactadas no excluyen la intervención de representantes de los diversos sectores de la producción en la confección de las mencionadas listas, siendo sin embargo facultad de cada Gobierno decidir en definitiva sobre las mismas; asimismo nada obsta a que esas nóminas sean sometidas a la aprobación legislativa.

En cambio, los cupos o cuotas de los saldos exportables liberados de derechos, que se destinarán a ser exportados al otro país, requieren por su misma naturaleza, periodicidad de su determinación y acuerdo de los dos gobiernos, mayor rapidez en las decisiones, debiendo quedar éstas a cargo de las autoridades ejecutivas de ambos países, que obrarán teniendo en cuenta los intereses generales de la nación y podrán consultar la opinión de los sectores afectados.

En lo relativo a que la preferencia de adquirir cada país los saldos exportables del otro se limite, en el caso chileno, a la mayor producción que origine la inversión de capitales argentinos, para no perjudicar el comercio exterior existente con otros países, este reparo pierde gran parte de su valor si se considera que tal preferencia se acuerda en igualdad de precios, calidad y condiciones y que se procurará satisfacerla en todo lo que permitan las respectivas legislaciones.

La realización de este convenio permite alentar fundadas esperanzas; su correcta aplicación proporcionará positivos y mutuos beneficios, y será menester realizar los esfuerzos necesarios para que, conjuntamente con sus futuras

ampliaciones, permita, en fecha no muy lejana, el pleno funcionamiento del régimen de unión aduanera total anhelado, que pondrá de manifiesto en forma inequívoca la solidaridad que inspira los actos de ambos países y será una prueba más del amplio espíritu de cooperación americana que orienta la política económica de nuestro país. (1)

Evidentemente la mayor vinculación económica entre ambos países y sobre todo la amplia fusión de sus economías, exige el estudio de los problemas que han trabado hasta el presente un mayor desarrollo del intercambio y la adopción de arbitrios que proporcionen soluciones positivas y permanentes, con amplias proyecciones hacia el futuro.

Como contribución a tales propósitos se examinarán a continuación las más autorizadas opiniones favorables y contrarias expresadas, así como las ventajas, inconvenientes, posibilidades existentes y modo de llevar a la práctica la unión aduanera argentinochilena.

---

(1) "Si San Martín y O'Higgins hubiesen previsto las máquinas a vapor, los motores a explosión y la energía eléctrica, no habrían hecho dos sino una sola nación de Argentina y Chile."
"Por eso, los pactos de agosto de este año deben interpretarse como el Maipú del siglo XX y practicarse con la misma generosidad de sacrificios que unieron a argentinos y chilenos hace más de un siglo." Armando Cosani S. - "La unión aduanera argentinochilena" - "El Mundo", Buenos Aires, 20/22 diciembre 1943.

3. Posibilidades

a) Ventajas. Opiniones favorables.

Como ya hemos expresado, los fundamentos espirituales de la vinculación argentinochilena son todos favorables al estrechamiento de sus relaciones económicas y comerciales. Igualmente, desde el punto de vista político es indudable que merece la más amplia aceptación; su elevado sentido americanista y la firme conciencia existente en lo referente a la necesidad de intensificar las medidas que fomenten la más estrecha unión entre los estados, descartan toda objeción y llevan al acuerdo de voluntades para impulsar en todo lo posible la realización de la unión aduanera. Ella concretará prácticamente la solidaridad económica de los dos países del extremo austral del Continente, para su propio beneficio y para el de las demás naciones americanas, sobre todo las que se adhirieran a la misma.

La supresión de las barreras aduaneras reportaría sin duda beneficios recíprocos a ambos países, aumentando las posibilidades de la producción y del intercambio y elevando el nivel de vida de sus habitantes. Observando las producciones naturales de Argentina y Chile se arriba a la conclusión de que poseen las necesarias condiciones de complementación para dar lugar a un intenso y sólido intercambio. La producción chilena presenta déficits en muchos renglones, especialmente los destinados a la satisfacción de las necesidades alimenticias de la población, ofreciendo amplio campo a la colocación de nuestros productos y cuenta en cambio con saldos exportables de su producción minera.

industrial y hortícola; también podría suministrarnos en escala creciente maderas, pescados y ciertos tipos de vinos. Nuestras clásicas exportaciones de carnes y granos son susceptibles de ser grandemente aumentadas y además, nuestra creciente producción industrial contaría con un más amplio mercado de consumo. Se tendería con todo ello a sumar los recursos de los dos países en beneficio común. Por otra parte, se facilitaría a nuestros vecinos el acceso al mercado argentino, interesante bajo todo punto de vista por su mayor población y el más elevado poder adquisitivo de la misma.

Se eliminarían los sobreprecios que, como consecuencia del régimen vigente, paga el pueblo chileno sobre el valor de muchos productos necesarios a su subsistencia, lo que recarga los costos de toda la producción y eleva el costo de la vida de la población, por la protección dispensada a industrias antieconómicas.

La población conjunta de ambos países les permitiría disponer del mercado de consumo necesario para un mayor desarrollo de sus industrias. En tal forma la eliminación de las fronteras fiscales reportaría ventajas para este sector de la economía en los dos países; las industrias racionalmente instaladas, es decir donde las materias primas, mano de obra y demás factores concurrentes se presentaran en condiciones más económicas, verían reducirse sus costos trabajando para un grupo de consumidores mucho más numeroso. Los factores señalados también estimularían la implantación de nuevas actividades, asentadas sobre racionales bases económicas.

En nuestro país aumentarían las posibilidades de las llamadas "provincias pobres" y de desarrollo de las zonas precordilleranas. Se ha expresado en diversas oportunidades la opinión de que Chile es el distribuidor lógico de nuestro comercio con la costa del Pacífico.

Una vez eliminadas las barreras aduaneras, se vería estimulado el comercio de tránsito y la Argentina podría utilizar los puertos del Pacífico para dar salida a la producción de la zona cuyana y adyacentes, evitando el transporte a los puertos del litoral atlántico, lo que evidentemente redundaría en provecho de los chilenos que se beneficiarían con el producido de la prestación de los servicios que demandaría la atención de ese tráfico; sobre este particular debe recordarse la opinión expresada por círculos autorizados de que debe considerarse a Valparaíso como el puerto natural de Cuyo.

Puede asimismo preverse el nacimiento del Pacífico a un nuevo papel en la civilización moderna, por el desarrollo económico de los países americanos y asiáticos de la cuenca de ese océano, con posibilidad de trastrocar los términos actuales y tener gran influencia en el futuro desarrollo y orientación de las corrientes comerciales. Solamente el Pacífico sudamericano es una zona de cuarenta millones de habitantes, en muchos aspectos económicamente virgen, que tiene una reducidísima producción agropecuaria; puede estimarse la importancia que como nuevos mercados tendrían esos países para la Argentina, país esencialmente productor de alimentos.

Asimismo debemos destacar especialmente la influen-

cia que la ampliación del mercado tendrá, al originar el fortalecimiento de la demanda, en la valorización de la producción de ambos países. La Argentina incorporará cinco millones de nuevos consumidores, asegurándose un mercado capaz de absorber en la postguerra parte del excedente de su producción agrícola e industrial, y que facilitará la colocación de los ganados de las provincias de Cuyo, Centro y Norte, que por su calidad y distancias no tienen fácil acceso a los frigoríficos del litoral en tiempos normales. Ofrecerá en cambio a la producción chilena un mercado de alrededor de catorce millones de habitantes, de gran capacidad adquisitiva comparada con la de otros países latinoamericanos.

Múltiples son las iniciativas y esfuerzos desplegados y opiniones vertidas en pro de la unión aduanera, por personalidades, entidades representativas y órganos periodísticos de ambos lados de la cordillera. (1) Entre ellas merecen destacarse los conceptos más importantes de algunos discursos y declaraciones.

---

(1) "Basta contemplar el mapa geo-económico del Sud de América para apercibirse de como el destino ha llamado a "completarse a las dos naciones situadas a ambos lados "del extremo sud de Los Andes. Maderas riquísimas, frutos del mar, viñedos y verduras, carbón, salitre, cobre, iodo, azufre en la una .... campos de trigo, rebaños inmensos en la otra....."

"No parece la naturaleza misma estar indicando el camino lógico de la circulación económica?"

"Y por añadidura: aquí el Atlántico, camino de Europa.... Allá el Pacífico, vía de Oriente...."

Guillermo Garbarini Islas - "El intercambio con Chile y la necesidad de rehabilitar el F.C.Trasandino" - Rev. de Ciencias Económicas, octubre de 1935.

///

En nuestro país los círculos oficiales han expresado su opinión favorable y así lo señaló el ex-Presidente Dr.Castillo en 1942, en su mensaje al H.Congreso Nacional, en el que reiteró la aspiración argentina de concertar un régimen de libre cambio total con Chile. Tanto la opinión pública argentina como importantes sectores de nuestra economía, han brindado una franca y auspiciosa acogida a esta idea.

También el Excmo. señor Presidente de la República de Chile expresó: "Considera actualmente el Gobierno, con el

---

"He sostenido en más de una oportunidad que la naturaleza ha llamado a complementarse económicamente a las dos grandes naciones australes del continente."

"Difícilmente otros dos países en el orbe se completen mejor: vinos finos y "primeurs", maderas de calidad, carbón, salitre, cobre, iodo, azufre, son los renglones principales que vierte en el torrente del comercio mundial la una; vinos ordinarios, petróleo, azúcar y sobre todo cereales y carnes, son las riquezas fundamentales de la otra...."

"Hasta en la pesca la producción es distinta, acá, el blanco pejerrey tierno, sabroso y sano, que hace honor a su nombre; allá la langosta, que sabe vestirse de rojo imperial, las ostras apetitosas, los locos y los erizos, reyes a su vez de los mariscos."

G.Garbarini Islas - "Chile y Argentina, unidades económicas complementarias" - Rev. de C.Económicas, septiembre de 1937.

"Chile necesita trigo, maíz, carne, petróleo, hierro viejo y azúcar, productos que la Argentina puede proporcionarnos de sus excedentes. Allí, en cambio, son necesarios el cobre, acero, salitre, carbón, azufre y maderas, que nosotros podemos enviar después de satisfacer el consumo interno."

"Soy partidario del régimen de cordillera libre,que a muchos puede alarmar, pero que a poco que se examine no puede ser mirado con inquietud. Piénsase que el régimen de cordillera libre puede amenazar a nuestra industria manufacturera, por superioridad o menor costode la de la Argentina, que nos invadiría con su

///

"mayor interés y ánimo favorable, un plan de cooperación "económica formulado por el Gobierno de la vecina República "ca para hacer más estrechas las relaciones de esa índole "existentes entre los dos países, que incluye proposiciones "que culminarían, entre otras, en un pacto de unión aduane- "ra." (1)

Por su parte, el Sr. Fernando Moller, en esa época Ministro de Hacienda e interino de Relaciones Exteriores opinó que la unión aduanera "tendría por fin el fortaleci- "miento de las relaciones comerciales entre ambos países y

---

(1) Mensaje inaugurando las sesiones del Congreso Nacional (21/V/43).

"producción. No se trata de producir tal inquietud en "la manufactura nacional."

Expresó también que Chile necesita artículos manufacturados y que la Argentina no tendría interés en el mercado chileno por su creciente consumo interno y por la diferencia entre los valores de las monedas argentina y chilena. "No hay duda de que el régimen de cor- "dillera libre para el intercambio de productos especí- "ficos de la Argentina y de materias primas industria- "les chilenas debe ser la solución de ese problema. Am- "bos pueblos necesitan complementarse económicamente "para afrontar las necesidades actuales y las que en "el día de mañana se crearán en grado creciente."

Se refirió al inconveniente de la balanza comercial desfavorable, el que cree puede ser resuelto con la eliminación de las trabas al envío de materias primas chilenas a la Argentina.

Palabras pronunciadas en el Senado chileno por su señor Presidente D.Florencio Duran - "La Prensa", Buenos Aires, 12/V/43.

"La Unión Aduanera y, en general, podríamos decir la "Unión Económica de Chile y Argentina constituye, sin "duda, un gran ideal de progreso sudamericano."

"La grandeza económica de los Estados Unidos de Norteamérica, se debe, no sólo a la pujanza de la raza colo-

///

"constituye una aspiración que últimamente se ha convertido "en exigencia, tanto en Chile como en la Argentina."

"Los gobiernos de Chile y de la Argentina no están "sino interpretando esta realidad y los verdaderos intereses "de estos pueblos, al haber convenido en principio una unión "aduanera y haber iniciado estudios que en todos los casos, "los llevará a un mejor sistema de relaciones comerciales y "a una cooperación económica. Mi opinión es ampliamente fa- "vorable para todo cuanto signifique una mayor vinculación "económica con el país hermano del Atlántico."

"nizadora, sino también y muy principalmente a la unión "de todos los Estados, no sólo desde el punto de vista "político sino también del económico. Del mismo modo "la grandeza del Imperio Alemán se debe principalmente "al Zollverein o sea a la Unión Aduanera y económica "de los pueblos de habla alemana."

Guillermo Subercaseaux - "La Unión Aduanera y Económica entre Argentina y Chile" - Veritas, 1/IV/45.

"La unión de dos territorios acompañada por la supre- "sión de la aduana intermedia produce un conjunto más "rico que la simple suma aislada de las dos partes. En "efecto, al crecer las industrias de uno y otro lado "para abastecer un mercado mucho mayor, amortizarían "sus gastos generales en una mayor producción y bajarían "sus costos. El abaratamiento del costo de la vida que "vendría como consecuencia, equivaldría a un aumento "de riqueza de cada individuo. Habría cultivos que en "Chile convendría abandonar, pero habría otros que ten- "drían mejor mercado y, aunque ya hemos perdido la ven- "taja de nuestros salarios más bajos, es probable que "la proximidad a las materias primas sería un conside- "rable estímulo para nuestras industrias."

Maximiano Errázuriz - Discurso pronunciado en el Senado chileno: sesión del 21/IV/42.

"La unidad económica que representarían así las dos "repúblicas unidas significaría un conjunto de mucho "mayor riqueza que la suma de las dos partes aisla-

///

"La economía de Chile y la de la Argentina es im-
"portante en muchos aspectos, y por otra parte complemen-
"taria, y es lógico que se desee alcanzar el máximo de in-
"tercambio posible, ya que ello no sólo se traducirá en un
"mejor aprovechamiento de sus recursos naturales o capaci-
"dad de producción en particular, sino que contribuirá
"eficazmente a consolidar aún más las bases de una frater-
"nal convivencia, que es imperativo, no sólo en estos pue-
"blos, sino para todos los países de este continente."(1)

Asimismo, merecen destacarse los principales conceptos emitidos por el Senador Chileno Señor Maximiano Errázuriz el 21 de abril de 1942, ante el Senado de su patria, quién al referirse a la excelente impresión causada en los círculos chilenos por la visita efectuada al país

---

(1) Declaraciones del Señor Fernando Moller sobre la Unión Aduanera, "La Prensa", Buenos Aires, 13/XI/43.

"das. .....Habiendo una mayor prosperidad colectiva
"los individuos todos terminarían por beneficiarse."

Maximiano Errázuriz - "La unión aduanera con Chile en el tapete", "El Pueblo", Buenos Aires, 2/I/44.

"Como fruto de pacientes estudios y observaciones
"prácticas de largos años, tengo el convencimiento
"profundo, inconmovible, rotundo y terminante, de
"que para atenuar los sufrimientos de las clases po-
"pulares de Chile y la Argentina, y como medio efi-
"caz de aunar los esfuerzos para afrontar las contin-
"gencias presentes y futuras, el único remedio ver-
"daderamente soberano, es la inmediata federación
"chilenoargentina, a la que debe seguir la de todo
"el grupo sudamericano."

Fernando Araneda Ibarra - "Unión Federal Chileno-argentina, Anticipo de una federación sudamericana" - Conferencia pronunciada en el Museo Social Argentino, el 23/XII/41. (Buenos Aires, 1941).

hermano por el entonces Canciller argentino Dr.Enrique Ruiz Guiñazú, con motivo de la asunción del mando por el Presidente Ríos, dijo entre otras cosas que "hay consenso "de ambos países de llegar a la "cordillera libre". Falta "entenderse sobre el sistema que convenga adoptar para ello."

Señaló además, que se seguía un camino equivocado al rebajar, por medio de acuerdos o convenios comerciales, los derechos de importación para unos pocos artículos,pues con ello sólo se conseguía resolver parcialmente las cuestiones y se alejaba de la solución integral de los problemas. Por otra parte, expresaba, con esa política se afectaba a un solo sector de las industrias, las que no podían ver con buenos ojos que se las sacrificara en beneficio de competidores del país vecino, al no corresponder el mismo tratamiento a todas las industrias por igual.

Opina asimismo, que Chile y Argentina deben convertirse en "dos vasos comunicantes", para lo cual debe abogarse por la supresión total de los derechos de importación, que gravan los productos de su intercambio.

Luego de efectuar diversas consideraciones sobre el procedimiento a seguir para la materialización de tales propósitos, señala que "el ideal sería llegar progresiva-"mente a una unión, primero económica y luego política "de toda la América del Sud." (1)

---

(1) "A la Unión Aduanera entre Chile y Argentina deben "irse agregando sucesivamente, Bolivia, Perú, etc., "hasta llegar a crear una gran entidad económica su-"damericana."

Maximiano Errázuriz - "La unión aduanera con Chile en el tapete" - "El Pueblo", Buenos Aires, 2/I/44.

b) Inconvenientes. Objeciones formuladas.

A pesar de los argumentos favorables enunciados, de las autorizadas y fundadas opiniones expuestas en favor de la unión aduanera y de sus firmes sostenedores, existen escollos reales que será necesario salvar y sobre todo oposición de parte de círculos afectados e intereses creados (1), principalmente en Chile, que será necesario vencer, para que la idea pueda ser llevada a feliz término.

Los mismos prejuicios e intereses proteccionistas existentes en ambos países, que causaron la guerra aduanera de 1930, con el fin de proteger determinadas industrias chilenas y ciertos artículos argentinos, y que llegaron a significar serios trastornos financieros para el desenvolvimiento del trasandino, obstan, aunque hoy en menor grado, a la ejecución de los planes existentes para la intensificación del intercambio.

Al respecto será ilustrativo examinar el juicio que han merecido a los organismos de la producción chilena que ven lesionados sus intereses por la medida proyectada y los principales argumentos que oponen a su realización.

---

(1) "Y sin embargo, los cancilleres se dan cuenta de que al "lado del lirismo diplomático vibran, luchan y saben "defenderse los organismos de las respectivas riquezas "ganadera, vinícola, industrial y hasta minera. Necesi- "tan ellos también rendir homenaje a la tiranía inexo- "rable de los intereses creados y optar por referir toda "la suerte final de los nuevos programas al estudio pre- "liminar de comisiones especiales que informarán a los "respectivos gobiernos sobre la posibilidad de llegar "algún día a la unión aduanera....." Párrafos de "El "Mercurio" de Santiago de Chile transcriptos por "La Prensa" de Buenos Aires en el editorial "No adelantan las relaciones comerciales con Chile" del 17/XI/43.

Diversas entidades chilenas, principalmente las vinculadas a la industria, se oponen a la unión aduanera. Sostienen que si bien no se han efectuado estudios que permitan determinar con exactitud la conveniencia o no de ese régimen, en general el proteccionismo favorece a los pequeños países que no tienen una capacidad industrial tal que les permita competir, no ya ventajosamente, sino en un mismo plano, con las similares de países cuyo potencial industrial ha alcanzado un mayor desarrollo.

La Sociedad de Fomento Fabril, de Chile, entidad que agrupa a los industriales de ese país sostuvo en una de sus reuniones habituales que el problema no debía encararse desde un punto de vista general "porque dentro de ese punto "de vista es evidente que con la mayor producción y los ma"yores capitales de las industrias argentinas, las chilenas "estarían condenadas a desaparecer en su mayor parte y no "puede pensarse que para favorecer un sistema de mayor acer"camiento comercial con la Argentina, se deban destruir las "fuentes chilenas de producción". En esa oportunidad se convino que debían estudiarse "solamente los casos de algunas "industrias chilenas que están en condiciones de intensifi"car su producción para exportar a la Argentina, mediante "el intercambio con otros productos que en Chile escaseen".(1)

Asimismo en "Industria" órgano de la citada Sociedad, se expresa que las industrias argentinas más desarrolladas debido al mayor mercado, llevarían la ruina a las

---

(1) "La Prensa", Buenos Aires, "Tratado de comercio sin perjuicio de procurar la unión aduanera"(Editorial).1/XII/43.

industrias chilenas levantadas con grandes esfuerzos. Agrega que las cargas tributarias y sociales son mayores en el país trasandino expresando: "Sin barreras aduaneras que defiendan "a nuestras industrias, la extensión a nuestro territorio "del campo de colocaciones argentino, amenazaría nuestra "producción" por costos inferiores, motivados por las razones señaladas. Además, plantea el problema de la balanza comercial desfavorable a Chile, terminando sin embargo con las siguientes conclusiones optimistas: "Felizmente el campo de "las posibilidades recíprocas entre los dos países es tan "vasto y de tan valiosa cuantía para el futuro, que si se "comienza por establecer desde luego un criterio de cooperación que salvaguarde los intereses legítimos existentes, "será viable la idea de impulsar una unión aduanera restringida en el principio, pero de amplio margen en el porvenir. "Así se podrá preparar una política de estrechamiento de relaciones comerciales fundada en la complementación de las "economías de Chile y Argentina".

También las entidades agrícolas chilenas han hecho públicos sus puntos de vista al respecto. Así es que en las conclusiones de la Cuarta Asamblea de esas entidades, celebrada en el mes de noviembre de 1943 se señaló que "el régimen económico de la unión aduanera rinde todas sus posibilidades cuando se aplica a Federaciones o Confederaciones "de Estados, reunidos en una comunidad de intereses políticos y que, por lo tanto, en el caso de Chile y Argentina "está sujeto a limitaciones inevitables". Por otra parte se señaló, que en la discusión de las franquicias comerciales que se acordasen entre Chile y Argentina, debía tenerse en

cuenta lo siguiente:

"a) Que la agricultura chilena, por sus condiciones "geográficas y climáticas, tiene altos costos de producción;"

"b) Que el abastecimiento de productos esenciales "para la alimentación por sus propias fuentes de producción, "es condición básica del libre desarrollo del país;"

"c) Que cualquier arreglo aduanero debe abarcar en "una contribución justa y proporcional de todas las ramas "de la economía nacional."

De la gravitación e influencia que estas opiniones tienen en los círculos gubernamentales chilenos, son un exponente las expresiones formuladas por S.E. el Ministro de Relaciones Exteriores Señor Joaquín Fernández y Fernández (1) y por el Embajador chileno en nuestro país Señor Alfonso Quintana Burgos (2). En sus párrafos más importantes, que se transcriben a continuación, pueden observarse conceptos que limitan los alcances de la medida proyectada.

Expresó el Señor Fernández y Fernández: "Llamada "la unión aduanera a armonizar y complementar las activida- "des productoras de las dos naciones, sin desmedro ninguno y "con beneficio de ambas, diversos arbitrios pueden conside- "rarse con el fin de llegar a una fórmula adecuada. No pare- "ce, en efecto, viable una fórmula general única, puesto "que son diferentes las condiciones y circunstancias de los

---

(1) Discurso pronunciado el 24/XI/43 en la cancillería chilena con motivo de la reunión constitutiva de la Comisión Nacional chilena, encargada del estudio de la Unión Aduanera.

(2) Declaraciones formuladas al diario "La Discusión", de Chillán, con motivo de su designación en el cargo citado ("El Mundo" - 2/VII/45).

"distintos ramos de la producción. En algunos casos podría "considerarse la reducción gradual de los derechos; en otros "sería tal vez necesario contemplar el establecimiento de "cuotas para la importación libre o el mantenimiento de de- "rechos de entrada, destinados a compensar las diferencias "de impuestos internos que en cada país gravan la producción.

"También sería posible, en determinadas circunstan- "cias, limitar el beneficio de la liberación a los productos "de empresas mixtas chilenoargentinas o industrias de los "dos países que se concertaran para organizar sus produccio- "nes y para repartirse el mercado común, en forma recíproca- "mente ventajosa."

"Esta suerte de unión aparecería como asociación "aduanera limitada en sus comienzos, pero susceptible de "evolucionar de modo contínuo hacia una forma más amplia, "dentro de la cual la supresión de la barrera arancelaria "constituiría la aspiración de término."

"Corresponderá, sin duda, a la comisión abordar el "estudio de medidas que favorezcan el equilibrio de los pa- "gos entre los dos países, condición precisa fundamental pa- "ra que la unión sea de mutuo y efectivo beneficio."

"Conforme al espíritu de la unión, la nivelación "del intercambio debería buscarse, antes que en la restric- "ción de nuestras compras, en el aumento de nuestras recí- "procas exportaciones al otro país. "

Y más adelante: "Estima el presidente de la repú- "blica que la unión aduanera debe constituir una superación "de lo actual, que no afecte a las situaciones conquistadas "para beneficio del país, y proyecte hacia el porvenir vías

"anchas de acrecentamiento y prosperidad".

"Marchando por ellas esperamos crear condiciones "que, sin desmedro de la protección que merecen los inte- "reses particulares puestos al servicio de la colectividad, "permitan ofrecer trabajo al pueblo chileno y perspectivas "de un poder consumidor varias veces mayor que el de hoy, "mejorando, como consecuencia, el "standard" de vida."

Por su parte, el Señor Quintana Burgos declaró en la oportunidad citada: "Por el momento, está pendiente de "la elevada comprensión de ambos países uno de los asuntos "de mayor trascendencia para nuestra común vida económica. "Me refiero a lo que ha dado en llamarse unión aduanera, te- "ma éste que interesa con tanta razón a los dos gobiernos y "de cuya acertada solución dependerá en gran parte el futuro "de la vida económica de ambos pueblos. Entiendo por unión "aduanera, no precisamente la abolición de las fronteras para "el intercambio comercial chilenoargentino, sino un convenio "debidamente estudiado, sin espíritu de superación, y res- "petando en su justa proporción los legítimos intereses de "ambos países. Chile y Argentina deben llegar a un convenio "o tratado internacional que respete la producción propia "de cada país, aquella producción que la propia naturaleza "se ha encargado de donarnos, de manera que la economía de "Chile y Argentina se complementen sin excluirse o absorber- "se, alejando toda posibilidad de recelos y de competencias "que pudiera ser fuente funesta de distanciamiento entre "ambos países."

Además de las expresadas precedentemente, se han formulado en Chile otras opiniones adversas a la proyectada unión aduanera, por parte de los sectores de la producción, en sus ramas agrícola, ganadera e industrial. Sintetizando, se temen las consecuencias desfavorables que a la producción e industrias chilenas podría ocasionar la competencia de sus similares argentinas, temor fundado en el mayor desarrollo y potencialidad industrial de nuestro país, como resultado del mayor volumen de su producción, mayor riqueza y disponibilidad de capitales, mayor mercado debido a su población de alrededor de 14 millones de habitantes, clase obrera mejor alimentada, más sobria y trabajadora y menores costos de producción. Se agrega que la subsistencia es en nuestro país más barata y los sueldos y salarios rinden más, quedando un mayor sobrante para las necesidades de vestuario y confort.

A lo expuesto se agregan las condiciones desventajosas en que se desenvuelve la economía chilena, con respecto a la de nuestro país, lo que incide notoriamente en sus elevados costos de producción. En este particular se mencionan los elevados impuestos, las leyes de aumentos de sueldos y salarios y la legislación social exagerada, la falta de espíritu de trabajo de su población obrera y el inconveniente de no contar con los importantes núcleos inmigratorios que han ingresado en nuestro país, permitiéndole tener una mano de obra superior a la del país trasandino. En lo que respecta a la agricultura chilena gravitan además el nivel excesivamente alto que ha alcanzado el valor de la propiedad rural, la necesidad de obras de irrigación para la ex-

plotación de gran parte de sus tierras y otras condiciones naturales.

Con la unión aduanera se abarataría la alimentación en Chile, pero los agricultores del país trasandino oponen la necesidad del autoabastecimiento de los productos esenciales para la alimentación. Se hace resaltar el peligro que correría la subsistencia de la agricultura e industrias chilenas sin el auxilio de las barreras aduaneras, máxime teniendo en cuenta los inconvenientes derivados de que muchos rubros de la producción tienen carácter competitivo.

Por otra parte, se teme en Chile que ese país con sólo cinco millones de habitantes y pobre en capitales quede subordinado económicamente a la Argentina, en situación de marcada dependencia y por los factores señalados prevén que nuestras industrias saldrían triunfantes de la competencia y que las nuevas que se instalaran elegirían seguramente como asiento nuestro país.

Además, se dice que la aplicación sólo a dos países y no como sería el ideal a una confederación o federación de Estados, limitaría los efectos de la medida proyectada y por ello, unido al empeño existente en proteger a las ramas de la economía ya desarrolladas y el temor de causarles perjuicios, se manifiesta la expresada oposición a la unión aduanera y se propician las limitaciones enunciadas por los voceros del gobierno chileno. Agrégase asimismo a todo lo expuesto la necesidad de buscar previamente solución al problema de la permanente balanza comercial desfavorable a Chile.

c) Posibilidades existentes. Solución viable: sistema gradual.

La transición al régimen de unión aduanera implicará la transformación de las estructuras económicas nacionales, en aquellas ramas de la producción que no han alcanzado el grado de desarrollo y solidez necesarios para soportar sin daño la alteración de condiciones que permitieron su nacimiento y evolución.

Al respecto debemos señalar que en los últimos años, como consecuencia del estado de guerra que provocó el cierre de la mayoría de sus tradicionales mercados proveedores, la Argentina se vió en la necesidad de producir numerosos artículos manufacturados que antes le suministraba la importación. Mediante el esfuerzo privado y el apoyo oficial ha ido paulatinamente cubriendo con su producción la demanda de un gran número de artículos extranjeros, llegando asimismo a convertirse en proveedor de muchos países latinoamericanos.

Chile, si bien ha experimentado una favorable evolución en sus industrias, no ha alcanzado sin embargo el mismo nivel que nuestro país, con excepción de algunos rubros definidos; su producción manufacturera abarca casi todos los renglones producidos en la Argentina, pero con un desarrollo tecnicoeconómico menor, lo que motiva los temores señalados en páginas precedentes, ante la posible implantación de la unión aduanera.

En lo que respecta a la agricultura, el país trasandino produce principalmente para satisfacer sus necesidades internas; en esta actividad se halla, por diversos factores,

en inferioridad de condiciones con respecto a nuestro país en lo referente a los costos de producción, pero ha bregado hasta ahora por alcanzar su autoabastecimiento fomentando la producción y restringiendo las importaciones, habiéndose elevado paralelamente los precios internos. Su producción agrícola y ganadera está protegida de la competencia exterior a la que no puede enfrentar por lo elevado de sus costos.

Si tenemos en cuenta la gran participación que la agricultura, ganadería e industrias manufactureras chilenas, tienen en la obtención de la renta nacional y en la ocupación de personal, y los trastornos que nuestra competencia podría significar desplazando cuando menos en parte a los productos locales con las consiguientes repercusiones sobre la ocupación, se explica la oposición privada y la preocupación gubernativa sobre el particular, como asimismo la necesidad de contemplar todas esas circunstancias. Asimismo Chile se halla empeñado en llegar, mediante el desarrollo de las mencionadas actividades, a independizarse en parte de la casi total dependencia de la minería, en que se encuentra en lo referente a la obtención, de los medios de pago que ineludiblemente necesita para pagar sus importaciones esenciales y,de una parte importante de los recursos del fisco.

Por lo expuesto será necesario llegar a una reestructuración de la economía chilena, protegiendo mientras tanto sus actuales fuentes de renta nacional, que al mismo tiempo proporcionan trabajo a su población.

El reajuste de la agricultura chilena exigiría la ejecución de un plan de abandono gradual de la política

de autoabastecimiento y la concesión de facilidades de importación a la producción del país trasandino. Las tierras marginales que debieran dejar aquellas explotaciones en que se abandonara la referida política, podrían destinarse a cultivos más apropiados a sus características y cuya producción tuviera fácil mercado en nuestro país. En ese sentido se propiciaría la intensificación de la producción de aquellos renglones que presentan condiciones favorables en Chile, con vistas no sólo a su propio consumo sino también a la colocación del excedente en nuestro mercado. Podrían serlo a título de ejemplo, el cáñamo, lino, productos hortícolas y otros de cultivo intensivo. En lo referente a la ganadería sería indicado el fomento de la lechería, renglón deficitario de la producción chilena.

En lo que respecta a la industria, además del mejoramiento tecnicoeconómico integral de las existentes, deberían fomentarse nuevas actividades basadas en el aprovechamiento de materias primas nacionales y de energía eléctrica barata. Para ello necesitará el aporte de capitales extranjeros, lo que ofrece una oportunidad para la concurrencia de nuestro país en ese orden de actividades. En tal sentido debe fomentarse la inversión de capitales argentinos, orientándola preferentemente hacia aquellas industrias y sectores de la economía chilena cuya producción interesara a la Argentina, con vista a su colocación en nuestro mercado, para posibilitar la iniciación o aumento de sus ventas. Ello permitirá al país trasandino contar con los medios de pago adicionales necesarios para las adquisiciones que deba realizar en nuestro mercado, entre ellas las

de los productos alimenticios que dejara de producir y en general, para el aumento de sus compras.

Como hemos visto existen algunos obstáculos que aunque no imposibilitan la realización de una unión aduanera, sin embargo la dificultan; pero ellos podrán ser superados emprendiendo esa tarea con verdadero espíritu de cooperación, libre de egoísmos.

Las dificultades se originan en el deseo de defender el actual desarrollo de las respectivas economías nacionales olvidando que las mismas se encuentran influenciadas por el estado de guerra reciente. Ya entrados en la postguerra, el período de transición exigirá la liquidación de muchas producciones e industrias aparentemente consolidadas, pero realmente débiles en situaciones normales.

En lo referente a las diferencias existentes en las cargas derivadas del cumplimiento de leyes sociales, deben señalarse los avances realizados en nuestro país, en época reciente, habiendo por ello perdido esta dificultad la importancia que se le asigna.

Se teme asimismo que el desarrollo de la industria de ambos países y la similitud de algunas producciones impida el intercambio, sin tener en cuenta los ejemplos existentes que demuestran que las economías altamente desarrolladas e industrializadas son las que mantienen más intenso comercio. Por el contrario, es de prever que, una vez operado el reajuste necesario, la unión aduanera proporcionará posibilidades de vida más sólida a la industria de ambos países.

Los sacrificios que exija la reestructuración indicada contribuirán a levantar el nivel de vida de toda la población (1); en este particular debemos recordar que el mantenimiento de actividades económicas artificiales ocasiona en definitiva perjuicios a los habitantes de los dos países que sufren así las consecuencias de la política aislacionista desarrollada al amparo de barreras fiscales.

La concertación de la unión aduanera ocasionará sin duda perjuicios y trastornos inmediatos a algunos sectores de la producción, pero puede encontrarse una fórmula que permita atenuar esos perjuicios y contemplar los múltiples intereses en juego, aprovechando integralmente las posibilidades recíprocas que ofrecen los puntos complementarios de sus economías; deberá buscarse el bienestar común dentro de la más estrecha colaboración.

Alcanzado un nuevo estado de equilibrio entre las fuentes productoras, puede afirmarse que el nuevo régimen será beneficioso para la economía general de los dos países; del intercambio intenso surgirá el aumento de bienestar, la elevación del nivel de vida y el aumento del consumo, beneficios limitados hoy por la defensa de posiciones creadas merced al proteccionismo aduanero.

Ambos países, uniéndose y complementándose constituirán un mercado de mayor potencia y la importancia de su

---

(1) "El caso de la unión aduanera y económica entre Chile "y Argentina no sería sino un ejemplo más que nos ofre- "cería la historia de que los grandes bienes suelen "costar grandes sacrificios."
G. Subercaseaux - "La Unión Aduanera y Económica entre Chile y Argentina" - Veritas, 1/IV/45.

economía conjunta les proporcionará más posibilidades para enfrentar los problemas de postguerra y los colocará en posición más favorable frente a las demás economías nacionales.

Y finalmente corresponde expresar que cabe a Argentina y Chile el cumplimiento de una tarea de gran trascendencia y extraordinarias proyecciones, unirse entre ambas para unir a las demás naciones americanas.

Resta considerar la forma de llegar a la supresión total de los derechos aduaneros, culminando con la implantación de la unión aduanera entre ambos países y la complementación de sus economías.

En este particular es necesario recordar que las actividades productoras se han organizado y desarrollado en ambos países sobre la base de su separación o autonomía y últimamente bajo la influencia de condiciones completamente anormales, derivadas de las extraordinarias dificultades de abastecimiento, que obraron como poderoso estímulo a la iniciación de nuevas producciones. Teniendo en cuenta esa situación deben evitarse los inconvenientes que resultarían de una unión aduanera de carácter general implantada en forma repentina y absoluta, procurando que los ajustes que necesariamente se produzcan no originen grandes trastornos en las economías nacionales, ni sean lesivos a los intereses particulares desarrollados en virtud de las circunstancias expuestas, que son respetables por razones tanto de justicia como económicas. (1)

---

(1) "La idea de formar de ambos países un solo territorio,

Con referencia a este punto Errázuriz (1) se opone a ir tomando dos, tres o más productos de cada lado e ir reduciendo las tarifas respectivas, pues esos convenios ásperamente discutidos dejan una huella de resentimiento y los productos y productores así singularizados se resisten a ser sacrificados y bregan por la protección total. Agrega que tampoco puede pensarse en la eliminación súbita y total de los derechos de aduana; ello traería grandes trastornos y perjudicaría intereses legítimos, y la reacción provocada podría llegar a hacer derogar las medidas tomadas y fracasar definitivamente el plan. Propicia en cambio un sistema que abarque a la vez todos los productos intercambiados y proceda en forma escalonada; para ello se reducirían todos los derechos recíprocos en un 10 % cada cuatro años, llegando a los 40 años a la cordillera enteramente libre (plazo que se reduciría a 36 años si se comenzaran las reducciones de inmediato). El procedimiento podría acortarse en algunos años si se lo estimara lento; tiene según el autor citado la ventaja de no excluir ningún producto, eliminando así las resistencias individuales y ser escalonado, permitiendo en tal forma la adaptación de las industrias y otras ramas de la economía nacional, al nuevo estado de cosas.

---

(1) Conceptos expresados en varios discursos, trabajos y colaboraciones periodísticas.

"desde el punto de vista comercial, sólo podría lograr-
"se a través de etapas, y siempre que las modalidades
" que se apliquen consideren los legítimos intereses
"que pudieran resultar afectados en relación con las
"conveniencias y los objetivos de orden general que se
"persiguen." Fernando Moller - Declaraciones sobre la Unión Aduanera, "La Prensa", Buenos Aires, 13/XI/43.

No siendo posible suprimir de inmediato todos los derechos de importación, debería acordarse su reducción al mínimo posible, en el más breve plazo. A tal efecto se han sugerido diversos porcentajes de rebaja anual, del 20 % y 10 % (1), hasta su eliminación total y bases para comenzar su aplicación, ya sea sobre los derechos que se convinieren a tal efecto para comenzar las reducciones o sobre los vigentes en ese momento, si no pudiera llegarse a tal acuerdo. También se reconoce que podrán admitirse excepciones temporales, especialmente para los productos de competencia, en cuyo caso se adoptarían términos especiales dirigidos a hacer menos brusca la eliminación de ciertas situaciones artificiales. (2)

Otras opiniones expresan que podría establecerse el librecambio inmediato de aquellos productos que no ofrecieran la oposición de intereses creados y llegar al mismo de modo escalonado en los otros casos.

---

(1) La reducción paulatina, del 10 % anual, fué prevista en el Tratado Ouchy de 1932, entre Holanda y la Unión Belgoluxemburguesa.

(2) "Como base para llegar a un régimen de Unión Aduanera, habría que aplicar un régimen de libre comercio para los productos naturales o fabricados, originarios de uno de los dos países, que se importen para su consumo en el otro; se exceptuarían de este régimen, por un plazo prudencial, los productos de uno y otro país que se acordare; los productos exceptuados, quedarían sometidos a un régimen aduanero especial, en el cual se podría contemplar la aplicación de derechos a las mercaderías que se internen por determinados puntos, o destinadas al consumo de ciertas regiones, la imposición de derechos decrecientes, etc."
Sócrates Aguirre B. - "Las relaciones comerciales entre Chile y la Argentina a través de los tratados." Conferencia pronunciada por el señor Cónsul General de Chile, en el Museo Social Argentino, el 18 de setiembre de 1937.

En conclusión, con respecto a los productos no competitivos, la liberación arancelaria total podría comenzar a regir inmediatamente de entrar en vigor el convenio de unión aduanera.

En lo que se refiere a los productos competitivos y semicompetitivos, para cuya calificación se sugieren normas páginas más adelante, podrían aplicarse diversos planes de desarrollo gradual, como ser:

a) eliminación gradual de los derechos de importación y adicionales, mediante la aplicación de un porcentaje de reducción anual, en tal forma que el artículo en cuestión quede liberado al cabo de un número determinado de años;

b) fijación de cupos o cuotas de libre importación, por un período determinado, vencido el cual regirá totalmente la liberación de derechos; durante el período mencionado, las importaciones que excedan dicha cuota estarán sometidas al arancel vigente;

El que podría admitir la siguiente variante:

c) fijación de cuotas progresivas de libre importación de tal modo que al término de un período de años fijado el producto quede totalmente liberado;

Y mediante la aplicación combinada de a) y b):

d) fijación de cupos o cuotas de libre importación por un período determinado. Los derechos que gravan las importaciones que excedan la cuota, se reducirán gradualmente hasta llegar al término del período mencionado a la importación totalmente libre.

Por todos los procedimientos enumerados se procura que las producciones afectadas por la liberación de derechos acordada a los productos similares del otro país, puedan en un plazo prudencial acomodar su economía a la nueva situación.

En el convenio del 13/XII/46 y modificaciones posteriores, se establece la liberación de derechos aduaneros generales y especiales para una serie de productos o mercaderías, todavía indeterminados. Pero el nuevo régimen de unión aduanera, de indiscutible trascendencia y presumibles favorables proyecciones para el intercambio futuro, está limitado, sobre todo después de las modificaciones pactadas, por diversas cláusulas. El hecho de señalar esta circunstancia, no significa en modo alguno desconocer su importancia ni olvidar que se trata de su "creación y comienzo de realización"; debe estimarse como un promisorio primer paso hacia la intensificación de las recíprocas relaciones económicas y quizás, como el acuerdo de más vastos alcances que las diversas circunstancias imperantes e intereses en juego hayan permitido suscribir con el país hermano.

En las condiciones en que se iniciará el nuevo régimen, la liberación de derechos aduaneros regirá sólo para los productos o mercaderías no incluídos en las listas de excepciones, previstas; las excepciones, que deberán determinarse y para las que subsistirán las fronteras fiscales, podrían llegar eventualmente a tener más importancia que las liberaciones; de modo que la amplitud de las franquicias queda por ahora supeditada a la confección de esas nóminas

y hasta que ellas no se conozcan no será posible abrir juicio sobre las mismas, ni sobre las proyecciones del nuevo régimen.

Por otra parte, los productos o mercaderías originarios del otro país que gocen de la liberación de derechos pactada estarán limitados, en lo que respecta a la misma, a las cantidades que de común acuerdo fijarán periódicamente ambos gobiernos, sujetándose para ello a las condiciones que para tal cuota se determinan; y la preferencia al país importador se otorgará en igualdad de precios, calidad y condiciones, y se procurará satisfacerla en todo lo que permitan las respectivas legislaciones.

Si bien ambos gobiernos podrán excluir de las listas citadas, en forma temporal o permanente, productos o mercaderías exceptuados del régimen, y de tal modo hacerlos gozar de la liberación pactada, contemplándose también la posible ampliación del nuevo sistema, en otra forma o con relación a los otros productos o mercaderías, por convenios posteriores, no se especifica ni prevé, sin embargo, el procedimiento que permita llevar a cabo, en forma paulatina pero constante y con los menores tropiezos, la expresada ampliación del régimen de unión aduanera.

Asimismo, en el reciente convenio se liberan de derechos aduaneros además de los productos o mercaderías originarios, los provenientes del otro país; estos últimos, al no preverse su inclusión en las listas de excepciones, se estima que estarán en su totalidad liberados de derechos al tráfico entre Argentina y Chile. Ello podría conspirar, en algunos casos - mientras no se llegue a la tarifa común -

contra la efectividad de las medidas aduaneras de defensa de su producción que cada Gobierno pudiera adoptar, contra la competencia de terceros estados, siempre que el eventual recargo por mayores fletes no impida la introducción por el otro territorio de productos o mercaderías cuya importación en el mismo, si no se han adoptado medidas concordantes con las de defensa de la producción del primer país, no se encuentre gravada o lo sea en forma moderada o insuficiente para tales fines.

Sin embargo, a pesar de lo precedentemente expuesto, esperamos que la práctica del nuevo sistema permita extraer fundadas enseñanzas para arreglos futuros y sobre todo, que los acuerdos complementarios, en particular los referentes a la promoción de actividades económicas chilenas y al desarrollo de las comunicaciones, vayan creando las necesarias condiciones de complementación de ambas economías que faciliten la ampliación del régimen a mayor número de productos y la eliminación de las limitaciones existentes.

En síntesis, gozarán de la liberación de derechos los productos o mercaderías no incluídos en las listas de excepciones, en las cantidades que ambos gobiernos de común acuerdo establezcan periódicamente; aunque en el convenio no se exprese, se entiende que podrán realizarse importaciones mayores que las determinadas por esas cuotas, debiendo en tal caso el excedente abonar los derechos aduaneros pertinentes.

Podría conjeturarse que las citadas excepciones comprenderán a los productos o mercaderías considerados competitivos, algunos o todos los semicompetitivos y aquellos cuya producción se considere de fundamental importancia en cada uno de los dos países. Sin embargo, con las limitaciones establecidas, puede suceder que se resuelva también hacer gozar del tratamiento de liberación de derechos a algunos productos competitivos y semicompetitivos, cuya producción no alcance a abastecer, en el país importador, el propio consumo; liberación que sólo beneficiaría al cuantum de ese déficit y se ajustaría periódicamente.

Pero de cualquier manera no deben interrumpirse los estudios ni dejar de realizarse las negociaciones necesarias para ir ampliando el régimen de unión aduanera establecido; por el contrario, la realización de tales estudios y negociaciones debería convenirse a la brevedad, entre ambos países. Ello consultaría el espíritu con que fué elaborado el convenio recientemente firmado y - como ya hemos señalado - está previsto en el mismo, al autorizar a ambos gobiernos a excluir de las listas, en forma temporal o permanente, productos o mercaderías exceptuados del régimen y al prever su extensión, en otra forma o con relación a los otros productos o mercaderías, por convenios ulteriores.

Deberían a ese efecto establecerse normas tendientes a alcanzar en forma gradual la vigencia de un régimen de unión aduanera amplio, incorporando todas o algunas de las disposiciones sugeridas más adelante.

En el caso de los productos que resulten favorecidos por la liberación de derechos pactada, debieran ir eliminán-

dose las limitaciones existentes; para no entorpecer el mecanismo del nuevo régimen podría subsistir la establecida fijación periódica de cuotas, aumentándolas o disminuyéndolas en cada oportunidad, en lugar de ir ampliándolas para llegar en esos rubros a la liberación total, apelando en cambio con tal propósito a la reducción gradual de los derechos que gravan las importaciones que se realicen en exceso de esos cupos. Para ello esos productos podrían ser incluídos en algunas de las calificaciones y aplicárseles los respectivos procedimientos enumerados en párrafos siguientes, que se harían efectivos sobre los citados excedentes. También, los procedimientos de liberación pertinentes podrían aplicarse sobre la totalidad de las importaciones, en aquellos rubros que se resolviera transferir del régimen recientemente convenido al que se detalla a continuación. La decisión a tomar en este punto será indicada por los estudios a realizar y por la práctica del sistema ya establecido en el convenio del 13/XII/46, que permitirán apreciar y aplicar las soluciones más convenientes.

Desconociendo aún que productos serán incluídos en las referidas listas, creemos que deben contemplarse, para poder arribar a conclusiones y soluciones definitivas, las diversas situaciones, de los productos de carácter no competitivo, semicompetitivo y competitivo y además las de aquellos otros que requieran un régimen especial para el período de transición, adaptado a las particulares características de su producción, comercialización, grado de protección de que gozan actualmente, etc.

Para ello debe previamente realizarse un detenido estudio que permita efectuar la calificación de los productos objeto de intercambio según su grado de competencia, llegando a establecer listas de carácter taxativo de los competitivos y semicompetitivos, fundando la inclusión de cada rubro en las mismas. Los no incluídos quedarían afectados por la calificación de no competitivos, que de tal modo comprendería también todas las nuevas producciones y todos los rubros cuyo intercambio cobrara importancia o se iniciara en el futuro.

El criterio a adoptar para realizar la calificación en las gradaciones de competencia indicadas, podría ser el siguiente. Se considerarían:

- Competitivas, las producciones que, en ambos países respectivamente, alcanzaran a satisfacer en forma substancial las necesidades del abastecimiento interno. Este carácter sería determinado en base a un porcentaje mínimo de contribución al consumo nacional, en un período dado; de tal modo la norma debería ser completada con la determinación del porcentaje mínimo y período citados, que podrían ser para este caso el 80 % en los últimos diez años.

- Semicompetitivas, las producciones que alcanzaran a satisfacer en proporción importante las necesidades del abastecimiento in-

te, se podrá estudiar y establecer un régimen de implantación del librecambio que contemple la situación particular de todas las ramas de la producción.

Con respecto al plazo, o número de años necesarios para el desarrollo del plan de implantación que permita alcanzar la unión aduanera total, consideramos que debe ser abreviado en la máxima medida posible procurando que el mismo no exceda de diez años, con las excepciones que en los regímenes especiales se establezcan.

En lo relativo al procedimiento a adoptar consideramos conveniente simplificarlo, prescindiendo de fórmulas más o menos complejas y adoptando como norma de carácter general la reducción gradual de los derechos aduaneros. Sobre este particular estimamos que puede convenirse una reducción anual del 20 % para los productos semicompetitivos y del 10 % para los competitivos. Como complemento, se contraería el compromiso mutuo de no establecer limitaciones cuantitativas al intercambio de productos entre ambos países, salvo en los casos de régimenes especiales a que se ha hecho referencia en páginas precedentes.

Con referencia a los regímenes especiales, a título de ejemplo, en el caso del trigo podrían aplicarse algunas de las alternativas que a continuación se detallan.

La transición al nuevo régimen de libre comercio haría necesario el abandono de la política de autoabastecimiento, por parte de Chile, lo que motivaría una baja del

precio local, en ese país, en beneficio de los consumidores.

Para que ello fuera viable, dada la gran diferencia de los precios internos de ambos países (1), una de las posibles soluciones sería la reducción gradual de los precios fijados para el fomento de la producción, por parte del Gobierno chileno. Esa reducción deberá alcanzar una proporción a establecerse de acuerdo al precio que en definitiva se estime que debe regir en el mercado interno, para eliminar a los productores considerados marginales y posibilitar el aumento de nuestras exportaciones. Los productores así eliminados serían orientados hacia cultivos de carácter intensivo, acordes con las condiciones naturales del país, con vistas a su colocación en nuestro mercado.

Asimismo se ha propuesto regular la importación del producto argentino estableciendo un régimen que permitiera su libre entrada cuando el precio interno sobrepasara un nivel fijado, no autorizándose en cambio cuando descendiera hasta dicho nivel o fuera menor al mismo.

También podría establecerse el cuantum de la productividad normal chilena de este producto, tomando como base la superficie cultivada durante un período adecuado como aporte de la producción nacional a la satisfacción de las necesidades internas, quedando el déficit anual resultante para ser satisfecho por la producción argentina,

---

(1) Si bien en los momentos actuales existe una notoria disparidad entre los precios para nuestro consumo local y para la exportación, no tomamos en cuenta esta circunstancia por considerarla transitoria y además porque en el caso de perfeccionarse la unión aduanera con Chile este país se beneficiaría con nuestras cotizaciones internas.

La existencia de distintos sistemas monetarios crea dificultades a la unión aduanera. Las fluctuaciones de los cambios perturban las relaciones económicas y comerciales y la depreciación de las monedas ocasiona trastornos que repercuten en favor de uno u otro mercado. En el caso de dos países que tienen en curso de ejecución la implantación de una unión aduanera o que ya han arribado a la misma, suprimiendo entre ambos la frontera fiscal, las consecuencias de la depreciación monetaria se presentan con mayor agudez; ello aconseja llegar a la unificación o estabilización monetaria, sobre todo habiéndose abandonado en el mundo el normal funcionamiento del patrón oro.

La adopción de un común signo monetario, con el ensamblamiento de sus sistemas, requeriría evidentemente profundos estudios a cargo de expertos en la materia, los que deberían aconsejar las medidas a tomar para crear las condiciones necesarias para que ello fuera posible.

Quizás no sea posible o necesario llegar a la unificación, y en tal caso podría ser suficiente la estabilización de los cambios, conviniendo ciertas normas para mantener la estabilidad del poder adquisitivo interno de las respectivas monedas y de los cambios internacionales, mediante medidas tendientes a procurar el correcto funcionamiento de los sistemas monetarios de cada país y la eficaz regulación del medio circulante. Debería asimismo propenderse a la reducción hasta llegar a la total eliminación, en el más

---

lización de algunos rubros adaptándolos a la estructura de nuestra economía y comercio exterior. Falta aún realizar la labor complementaria de fijar los aforos y derechos correspondientes a la nueva estructura de la Tarifa. La primera parte del trabajo, mencionada, fué aprobada por decreto nº 2.715/46.

breve plazo posible, de las trabas de carácter monetario existentes entre los dos países.

Para encarar la realización de los trabajos y estudios necesarios y sobre todo para la coordinación y consideración final e integral de todos ellos y de las medidas a tomar, podría utilizarse la Comisión Mixta del Convenio de 1943, u otro organismo de constitución similar.

Para el estudio de los problemas particulares podrían seguirse dos procedimientos: dividir el mencionado organismo en subcomisiones integradas además por otros expertos en las respectivas materias, como se indica en páginas anteriores, las que serían presididas por el miembro que a la vez lo fuera de la Comisión Mixta, o encargar el estudio a subcomisiones técnicas especializadas constituídas para tal fin, las que destacarían en cada caso un miembro informante y asesor en el seno de la Comisión Mixta para la consideración final del problema de que se trate, manteniendo también en esta forma el nexo necesario entre ambos organismos.

En todos los casos deberán evitarse en lo posible las comisiones y subcomisiones demasiado numerosas, por el peligro de que adquieran en la práctica el carácter de organismos meramente deliberativos, en lugar de serlo preferentemente ejecutivos en lo que se refiere a la proposición de medidas concretas para la solución de los problemas planteados.

Para que la unión aduanera pueda rendir todos los beneficios que de ella se esperan y ofrezca la oportunidad de juzgar en definitiva y en base a resultados reales sobre su verdadera eficacia en la promoción del desarrollo y progreso comunes, es menester la adopción de otras medidas concordantes, además de las ya señaladas, tendientes a la solución integral de ciertos problemas que de antigua data dificultan el comercio entre ambos países, de los cuales nos ocupamos en los capítulos pertinentes de este trabajo.

El establecimiento de medios fáciles y abundantes de comunicación, mediante el mejoramiento y ampliación de los transportes existentes, reviste capital importancia y debe ser encarado a la brevedad.

La vía marítima no ofreció en los últimos años los medios requeridos por el desarrollo creciente del comercio; actualmente existe la posibilidad de que la reanudación del tráfico marítimo internacional, por barcos de distintas banderas, permita obviar ese inconveniente. Sin embargo debería procurarse el aprovechamiento máximo de los medios disponibles en los dos países, mediante la coordinación de los servicios de sus marinas mercantes.

En lo que se refiere a la vía terrestre, el problema del transporte ferroviario ha constituído siempre un grave escollo para un mayor intercambio entre ambos lados de la Cordillera; innumerables perjuicios ha ocasionado la falta de una eficaz vinculación ferroviaria que permitiera atender el tráfico cada vez mayor.

Si bien nuestro Gobierno ha adoptado las medidas del caso que han permitido al Ferrocarril Trasandino reanudar su tráfico, interrumpido en el tramo afectado por el aluvión de 1934, será indispensable además que ambos gobiernos, dentro de las posibilidades actuales, activen la construcción del Ferrocarril Trasandino de Salta a Antofagasta, por Socompa, y presten especial atención a los estudios que se deben realizar para establecer una línea ferroviaria que una Zapala con Lonquimay.

También será menester dar un fuerte impulso al desarrollo del plan de vinculación carretera que, según lo establecido en el Acuerdo del 24 de agosto de 1943, debía darse por finalizado en el año 1946.

Y en lo que se refiere a las comunicaciones aéreas, sin perjuicio de las excelentes perspectivas que permite prever la actividad actualmente desarrollada y los planes futuros, ya elaborados, serán de positivo beneficio todas las providencias que para su fomento y desarrollo se adopten.

Debemos señalar asimismo que la ejecución del plan de obras públicas a desarrollar en Chile, con el producido del empréstito de trescientos millones de pesos moneda nacional argentina, acordado al Gobierno de ese país y las obras que se realizarán en nuestro territorio para complementarlas, según lo dispone el Convenio del 13/XII/46, como también el correcto cumplimiento de lo establecido en su Capítulo V ("Comunicaciones terrestres, fluviales, marítimas y aéreas"), sobre franquicias, preferencias, libre tránsito, zonas especiales y depósitos francos, permitirán impulsar el mejora-

miento de nuestras recíprocas comunicaciones.

Por otra parte, la característica de la balanza comercial argentinochilena con sus constantes - y en los últimos años crecientes - saldos desfavorables a Chile, es uno de los graves escollos existentes a un mayor desarrollo del intercambio y su eliminación se considera esencial para el buen éxito de la unión aduanera. Por ello conviene tomar todas las previsiones que faciliten la desaparición de ese desequilibrio, para que las condiciones en que se desenvuelva el nuevo sistema sean justicieras y beneficiosas para ambas partes. A ese objeto pueden dirigirse diversas medidas concurrentes de las que nos ocuparemos a continuación al referirnos especialmente a este problema y al convenio de pagos cuya realización se proyecta.

que tendría asimismo a su cargo la atención de los mayores requerimientos por aumento del consumo.

Estudiado en particular cada caso podría surgir la conveniencia de aplicar regímenes similares a otros productos, en que no fuera posible o conveniente una rápida transición al régimen de libre comercio.

La adopción de medidas de regulación de carácter interno en cada país, cuando ellas fueran necesarias, se vería facilitada por la intervenciónya existente a cargo de organismos gubernamentales o mixtos.

En segundo lugar sería necesario convenir la adopción de un común arancel aduanero, para que los artículos importados de otros países estén gravados a su entrada en ambos territorios con los mismos derechos. Ello se impone como condición necesaria para que no presente inconvenientes el libre tránsito de las mercaderías, ya sean importadas desde otros países no pertenecientes a la unión o bien manufacturadas con materiales provenientes de la importación.

A tal fin deberá procederse al estudio de las tarifas vigentes en su estructura, nomenclatura, avalúos y derechos, con el propósito de llegar a su uniformación.

Este estudio debe ser realizado por expertos aduaneros los que deberán contemplar los casos de derechos convencionados con otros estados y además de los trabajos ya citados, establecer bases para la interpretación y aplicación de la tarifa común y estudiar la fijación de normas de carácter fiscal para la distribución entre ambos países de la renta aduanera que se recaude.

II. DE CARACTER FINANCIERO. Convenio de pagos.

1. Antecedentes.

a) Generalidades.

Se ha señalado frecuentemente como un obstáculo al mayor desarrollo del intercambio argentinochileno, la existencia de un exceso sistemático de nuestras exportaciones a Chile con respecto a las importaciones de ese origen. Desde 1910 hasta el año 1945 inclusive, los saldos de la balanza comercial han sido favorables en 31 oportunidades a la Argentina y sólo en 5 a Chile, en el período 1919/22 y en 1934.

Aunque consideramos bien orientada la política de evitar los inconvenientes que crea el mencionado excedente, bien comprando al máximo en aquellos países que como Chile favorecen al nuestro haciendo del mismo una de sus principales fuentes de abastecimiento o arbitrando otras medidas, como sería el establecimiento de un adecuado régimen de pagos que tenga en cuenta esas características del intercambio, no debemos olvidar que Chile tiene una balanza favorable en su comercio exterior, disponiendo en tal forma de divisas para realizar sus adquisiciones en la Argentina y pagar sus mayores compras, pudiendo practicar sin inconvenientes la compensación triangular, o mejor aún, multilateral.

Pero a pesar de ello, lo que se busca es eliminar en el mayor grado posible las objeciones hasta ahora opuestas al desarrollo del comercio recíproco y toda medida o

proposición que a ello tienda se considera de mutuo beneficio.

Por tal motivo, si bien hasta el presente Chile ha compensado dicho excedente con el envío de divisas de libre disponibilidad, en su mayoría dólares y en la actualidad ese desequilibrio no representa un serio escollo en razón del gran saldo a su favor que arroja su comercio con los Estados Unidos de Norte América en los últimos años, se considera necesario tratar de corregir ese déficit, susceptible de adquirir en los años venideros la importancia que hoy no le asignamos, sobre todo desaparecidas las necesidades apremiantes de las industrias bélicas y si el comercio estadounidense se orienta nuevamente hacia sus anteriores fuentes de aprovisionamiento.

Máxime ante la posibilidad de que concertada la unión aduanera, en lugar de desaparecer el desnivel existente, el desarrollo del intercambio y las mayores facilidades para la adquisición de nuestros productos provoquen un mayor saldo favorable a la Argentina.

Por otra parte, los déficits en el aprovisionamiento chileno acumulados en los últimos años, en elementos de transporte, maquinarias, equipo y demás artículos de importación, deberán ser cubiertos al reanudarse las ventas de los países industriales, gravitando asimismo en los resultados de su balanza comercial.

Todo ello preocupa al país trasandino que debe pagarnos con divisas el saldo resultante y es susceptible de provocar inconvenientes a nuestro comercio de exportación, por la eventual restricción de los envíos a ese destino que pue-

de originar.

El fomento de las ventas chilenas, incluyendo el de nuevas exportaciones a nuestro país, sería la solución natural a arbitrar. Al respecto debemos recordar que en el convenio sobre unión aduanera de 1943 se expresa el propósito común de tomar, sin perjuicio de los trabajos encomendados a la Comisión Mixta, todas las medidas conducentes a la implantación de rebajas, liberaciones de derechos y otras modificaciones de carácter aduanero, que puedan ser puestas en vigor a corto plazo y tengan por finalidad facilitar y propender un mayor desarrollo del intercambio. Asimismo, en el Convenio del 13/XII/46 se prevé la extensión del régimen de unión aduanera establecido, en otra forma o con relación a los otros productos o mercaderías, por convenios ulteriores.

Si en caso de negociarse alguna de esas ventajas la Argentina se colocara en una posición de liberalidad con respecto a Chile, podría en tal forma contribuir al aumento de las ventas de ese país. En ese caso, la vigencia de dichas franquicias debería condicionarse a la futura realización de la unión aduanera total dentro de un plazo breve e improrrogable, al término del cual caducarían automáticamente e igualmente terminaría su vigencia si realizado el convenio para llegar a la unión aduanera total no fueran ratificadas por el mismo.

Otro medio de estimular las ventas chilenas, es la constitución de sociedades mixtas argentinochilenas dedicadas a la explotación de las riquezas del país trasandi-

no, con la finalidad de desarrollar aquellas producciones cuya exportación a nuestro país fuera posible o conveniente para reemplazar productos originarios de otros mercados, y que aprovecharían asimismo las ventajas de la eliminación de derechos aduaneros. Este procedimiento de intensificación del intercambio futuro será empleado al llevarse a la práctica lo estipulado en el Capítulo III del Convenio de 1946, relativo a "Inversión de capitales argentinos en Chile" y constitución de la "Sociedad de financiación argentinochilena", a la que se hará mención en páginas más adelante. Pero, sin perjuicio de la constitución y existencia de la misma, debería estimularse la inversión de capitales privados argentinos en Chile, medida que, por otra parte, estaría a cubierto de las objeciones de carácter político formuladas a la referida sociedad. En tal caso, la constitución de sociedades mixtas de capital privado podría ser programada y planeada por ambos gobiernos, los que sentarían las bases pertinentes y estimularían su financiación y explotación por capitalistas privados, a cuyo cargo correría la realización de las obras y gestiones inherentes a dichas empresas. Ello daría oportunidad a la inversión de capitales privados argentinos en la explotación de las riquezas chilenas.

En Chile se ha constituído ya la Sociedad de Comercio Exterior, que ha organizado en nuestro país una sociedad comercial con importante participación de capitales argentinos. Forman parte de la Sociedad de Comercio Exterior entidades semifiscales y particularmente la Corporación de Fomento de la Producción.

Mientras no se lleven a la práctica con resultados favorables algunas de las medidas precedentemente citadas, un posible aporte a la solución buscada podría ser la concertación de un convenio de pagos, por medio del cual se trataría de llegar a la misma evitando la reducción del intercambio y permitiendo a Chile continuar sus compras sin necesidad de saldar de inmediato el déficit con divisas. Por otra parte, sobre este particular ambos gobiernos han expresado en el Convenio del 24/VIII/43 su propósito de establecer un adecuado régimen de pagos, que contemple las características que presenta el mutuo intercambio.

Si bien un convenio de pagos no podrá quizás modificar ese saldo de carácter crónico, por obedecer el mismo más bien a causas de orden económico que exigen soluciones orientadas en este último sentido, en otros términos, dirigidas a corregir ese desnivel de la balanza atacando sus causas y no sólo mitigando sus efectos (1), podría no obstante llegarse al establecimiento de un régimen de pagos que tienda en lo posible a corregir los inconvenientes de ese desnivel.

---

(1) Sería aplicable a ese efecto, conjuntamente con el convenio de pagos, la interesante fórmula estipulada en el Convenio con Brasil, de 1941 - del que nos ocuparemos seguidamente - en el que se trata de conseguir el equilibrio mediante el aumento de las ventas del país deudor, apartándose del arbitrio de reducir sus compras como generalmente se ha hecho, con los resultados conocidos. La sencillez de la solución señalada no es óbice a que le asignemos fundamental importancia; la misma podría ser aplicada preferentemente al intercambio con nuestros limítrofes, fortaleciendo el comercio interamericano en esta parte del continente, haciendo más estrechas sus relaciones económicas y concretando legítimas aspiraciones de panamericanismo.

La preocupación existente en las esferas gubernativas motivó la iniciación de conversaciones, en el año 1942, entre funcionarios de los Bancos Centrales de Argentina y Chile, con el objeto de buscar una fórmula que permitiera facilitar mediante créditos recíprocos compras adicionales entre ambos países y equilibrar la balanza del intercambio; no habiéndose llegado a ningún acuerdo en ese sentido. Las negociaciones fueron suspendidas al proponerse luego la concertación de la unión aduanera y expresarse en el Convenio de 1943 el propósito de establecer un adecuado régimen de pagos, demorándose su realización durante los estudios de la misma que involucraba el desarrollo de un vasto plan de cooperación económica.

En el Convenio del 13/XII/46 (Cap.II: "Disposiciones financieras"), se contempla la forma de obviar el inconveniente de la existencia del saldo desfavorable a Chile, acordando nuestro país al Gobierno chileno, por intermedio del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI), durante el término de tres años, un crédito rotativo con un descubierto autorizado de cien millones de pesos moneda nacional argentina, el que podrá ser utilizado, exclusivamente, para cubrir el saldo desfavorable para Chile que eventualmente puede arrojar el intercambio de mercaderías entre ambos países. Con imputación a este crédito podrán utilizarse, como máximo, cincuenta millones de pesos en cada uno de los años 1947, 1948 y 1949.

b) Convenios de pagos con Brasil y Paraguay.

Con respecto a otros países limítrofes ya existen antecedentes sobre la cuestión, habiéndose celebrado con Brasil y Paraguay convenios de este tipo.

En el convenio concertado con Brasil el 9 de abril de 1941, que se refiere además a supresión de sucedáneos en los productos alimenticios y facilidades recíprocas para la importación y venta de productos industriales, se estableció en el artículo IV en lo referente al régimen de cambios, que las operaciones finales correspondientes a las transferencias de fondos provenientes del intercambio de productos, quedarán centralizadas en el Banco Central de la República Argentina y en el Banco do Brasil, a cuyo efecto mantendrán sendas cuentas en las que se registren los valores de las letras de exportación e importación, con exclusión de los gastos de fletes y seguros, quedando además a cargo de las referidas instituciones la concertación de los detalles correspondientes al funcionamiento de dichas cuentas. Las mismas sirven de base para la liquidación y verificación de los saldos de la balanza comercial, realizándose su ajuste cada seis meses.

En el punto 3 del artículo citado se dispone un procedimiento muy interesante para liquidar los saldos resultantes, estableciéndose que en el caso que la balanza comercial arrojara una diferencia superior a 50.000 contos de reis o su equivalente en pesos moneda nacional, en cada año, el país acreedor dejará en depósito en el país deudor, sin

percibir intereses, el excedente que resultara de la referida suma, para emplearlo exclusivamente en la adquisición e importación de productos agropecuarios o industriales originarios del último país. Con ello se tiende a nivelar la balanza mediante el aumento de las importaciones por parte del país acreedor y no por la disminución de sus exportaciones, aumentando en tal forma el intercambio.

Con referencia a este convenio expresó el Banco Central de la República Argentina en su Memoria correspondiente al año 1941 (1):

"Una cláusula reveladora del espíritu con que fue-
"ron redactados estos convenios es la que establece que
"los saldos anuales del intercambio que excedan de determi-
"nada suma sólo podrán percibirse mediante un aumento de
"las compras del país acreedor. En adelante, en vez de ser
"el país deudor quien se preocupe primordialmente por los
"saldos contrarios del intercambio, es el acreedor quién
"deberá hallarles solución mediante el estímulo de sus im-
"portaciones. Se ha eliminado así la tendencia natural y
"corriente a que las naciones deudoras busquen el equilibrio
"por el camino de una reducción de las compras. En el caso
"especial del intercambio argentinobrasileño, esta fórmula
"daba al país vecino la seguridad de que la Argentina bus-
"caría los medios para aumentar sus adquisiciones en el Bra-
"sil, con lo que desaparecería el interés en restringir las
"compras de productos argentinos." (2)

---

(1) Banco Central de la República Argentina - Memoria Anual, Séptimo Ejercicio, 1941 - Buenos Aires.

(2) El vuelco experimentado por el intercambio argentinobra-

Con el Paraguay se suscribió el 17 de noviembre de 1943 un convenio de pagos, con el objeto de solucionar el problema del intercambio, y como complemento del Tratado de Comercio de la misma fecha celebrado con el propósito de aumentar las vinculaciones económicas entre ambos países, con vistas a la unión aduanera total. En el referido convenio de pagos se dispuso la apertura de una cuenta estadística en la que se consigna por un lado el valor CIF de las exportaciones argentinas al Paraguay y por el otro el valor FOB de las exportaciones paraguayas a nuestro país, cuyo saldo será establecido trimestralmente. Se dispuso asimismo que el Banco Central de la República Argentina y el Banco de la República del Paraguay convendrían la forma de establecer uniformemente los valores reales de las operaciones a anotar en la cuenta estadística.

Con el propósito de procurar al Paraguay los medios de pago necesarios para cubrir los saldos de la cuenta estadística citada, se convino que los institutos mencionados acordarían un procedimiento de acuerdo a las siguientes normas:

a) La adquisición al Banco de la República del Paraguay y a los exportadores de productos paraguayos a la Ar-

---

sileño, como consecuencia de las perturbaciones originadas por el estado de guerra que provocaron el desplazamiento de nuestras compras hacia ese mercado y el notable aumento de las mismas, como asimismo la apreciable elevación del precio internacional de los productos brasileños, motivó que a partir de 1941 se produjera la situación inversa. Por primera vez después de varios años, los saldos son favorables a Brasil; este país se encuentra actualmente en la posición que se hallaba la Argentina al iniciarse las negociaciones, es decir, con saldos a su favor.

gentina, de las divisas que puedan negociar de acuerdo con los arreglos en vigor y con los que puedan concertarse en el futuro, hasta cubrir el saldo acumulado de la cuenta estadística.

b) La adquisición de moneda paraguaya hasta cubrir la diferencia que quede para completar la cifra que arroje el saldo en cuestión, si las divisas mencionadas anteriormente en a) no alcanzan a cubrirlo, y dentro de un límite máximo de 10.000.000 de pesos argentinos por año.

Si al finalizar la vigencia de este convenio, que se fijó en el término de dos años a contar desde los 30 días del canje de sus ratificaciones (1), quedara un saldo de moneda paraguaya en poder del Banco Central de la República Argentina, el Banco de la República del Paraguay entregará a aquél el equivalente de dicha moneda en pesos argentinos o en otra moneda de libre disponibilidad, a razón de un 10 % anual, sin intereses. Los Bancos mencionados deben convenir, según establece el convenio, un procedimiento para que la relación entre ambas monedas en lo que respecta a las entregas que debe realizar el Banco de la República del Paraguay, sea igual a la que rija en el momento de la adquisición de moneda paraguaya por el Banco Central de la República Argentina.

También nuestro Gobierno asumió el compromiso de estimular la inversión de capitales argentinos en el Paraguay, con el objeto de propender al desarrollo de la produc-

---

(1) Entró en vigencia el 14/I/44.

ción e industrias de ese país, para lo cual se estipuló el envío de una Misión Técnica para estudiar en el terreno las posibilidades económicas y los rubros de la producción que principalmente conviene fomentar con miras al incremento del intercambio entre los dos países, compromiso que se ha cumplido con el envío de la delegación mencionada. El importe en pesos argentinos de los capitales que se inviertan en el vecino país en virtud de lo expresado precedentemente, se destinará a la amortización del importe de moneda paraguaya adquirido en virtud de lo establecido en b), a cuyo efecto ambos institutos bancarios convendrán el procedimiento adecuado.

Como puede apreciarse, aunque los convenios celébrados con Brasil y Paraguay difieren en cuanto al mecanismo de las cuentas y a la forma de liquidación de los saldos, en esencia tienden a facilitar al país deudor el pago del excedente de sus adquisiciones y la nivelación de la balanza comercial.

2. Posibilidades.

a) Convenio del 13/XII/46.

En el "Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera entre las repúblicas Argentina y de Chile", del 13/XII/46 - modificado por el Convenio adicional del 21/I/47 y cambio de notas del 11/III/47 - se incluyeron importantes e interesantes cláusulas relacionadas con el problema del saldo de la balanza comercial desfavorable a Chile y con la inversión de capitales argentinos en territorio trasandino, para la promoción de actividades económicas en ese país.

Las "Disposiciones Financieras" (Cap.II), expresan que nuestro Gobierno, por intermedio del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI), acuerda al de la República de Chile durante el término de tres años, "un crédito rotativo con un descubierto autorizado de cien millones de pesos moneda nacional argentina, el que podrá ser utilizado exclusivamente, para cubrir el saldo desfavorable para Chile que, eventualmente, puede arrojar el intercambio de mercaderías entre ambos países". Con imputación a este crédito podrán utilizarse, como máximo, cincuenta millones de pesos anuales durante 1947, 1948 y 1949; las sumas utilizadas devengarán intereses, hasta su total cancelación, a razón del 3,50 % anual, que se liquidarán y abonarán semestralmente.

Vencido el plazo de vigencia del crédito, el Gobierno chileno amortizará integramente las sumas utilizadas, en diez cuotas semestrales iguales, la primera a los seis

meses de dicho vencimiento. Las amortizaciones y el pago de los intereses se efectuarán en pesos moneda nacional argentina, los que podrán provenir de la negociación en el mercado argentino de oro amonedado o en barras de buena entrega, o de divisas de libre disponibilidad. En las mismas condiciones podrán realizarse, en cualquier momento, amortizaciones totales o parciales, no inferiores a 1.000.000 de pesos moneda nacional argentina cada una.

En lo referente a la "Inversión de capitales argentinos en Chile" (Cap.III), se dispone que nuestro Gobierno, por intermedio del IAPI, invertirá en el país trasandino la suma de trescientos millones de pesos moneda nacional argentina con el objeto de colaborar en la creación en el mismo de nuevas actividades económicas o intensificar las existentes, "y aumentar, en ambos casos, la exportación a la República Argentina de productos originarios de Chile, especialmente: cobre, hierro, acero, salitre, carbón, madera y energía eléctrica, todo desde un punto de vista de estrecha coordinación de las economías argentinochilena".

A ese efecto se constituirá en Chile una sociedad de financiación argentinochilena, integrada por el IAPI y la Corporación de Fomento, de Chile. A continuación se fija la composición del Directorio mixto del nuevo organismo. El plazo de duración de la sociedad será de cincuenta años, a contar desde su constitución.

La sociedad, de acuerdo a las condiciones y garantías que se establezcan para cada caso, financiará aportando capitales, concediendo préstamos o por cualquier otro medio,

a empresas existentes o que se creen en Chile dedicadas al desarrollo de actividades económicas, dentro de los lineamientos establecidos precedentemente. Esas operaciones deben ser aprobadas por el voto unánime de los miembros del Directorio.

La producción de las empresas financiadas, se destinará preferentemente a atender el consumo de nuestro país, una vez cubiertas las necesidades del consumo de Chile, comprometiéndose el Gobierno chileno a permitir esas exportaciones a la Argentina. Esta preferencia se entiende en igualdad de precios, calidades y condiciones.

Producida la expiración del plazo de duración de la Sociedad de Financiación, o en caso de liquidación anticipada de la misma, el activo y el pasivo pasarán en su totalidad al estado de Chile, de acuerdo con el procedimiento establecido en la siguiente cláusula.

"El Gobierno de Chile, garantiza, subsidiariamente, la total restitución, al término de la Sociedad, del capital aportado por el IAPI y el pago de un interés del 4 % anual sobre los importes utilizados en el financiamiento de empresas chilenas". Si las utilidades fueran en cualquier ejercicio anual mayores, el excedente quedará acumulado para cubrir posibles pérdidas.

Si la sociedad se viera precisada a destinar parte del aporte argentino a adquirir en terceros países, maquinarias o materiales necesarios para cumplir sus objetivos, o a otros gastos para ese mismo fin a pagarse en moneda extranjera, podrá transferirlos desde nuestro país a

la nación donde realice estos gastos, en libras esterlinas o dólares estadounidenses. Nuestro Gobierno se compromete, a tal efecto, a proporcionar o a vender directamente al de Chile, o a la entidad que este designe, las divisas extranjeras necesarias para estas transferencias, al tipo de cambio del mercado libre.

De acuerdo a declaraciones formuladas (1), "los "capitales servirán para desarrollar los minerales de Lota, "consiguiendo una producción mayor de 400.000 toneladas "anuales de carbón, las cuales se entregarían íntegramente "a la Argentina, así como para la construcción de una plan-"ta siderúrgica que rendiría 50.000 toneladas de acero anual-"mente, para la Argentina. En cuanto a las maderas, se tra-"taría de gestionar créditos para la adquisición en la Ar-"gentina de maquinarias y equipos que modernicen a esta "industria."

Posteriormente declaró el Sr.Larrain, según informaciones suministradas en el Palacio San Martín (2), que se procedería a la mecanización y modernización de las minas chilenas de carbón. Y "aseguró que la ampliación que se "hace mediante el crédito argentino en las fundiciones de "Huachipato y Concepción, representan un aumento de 150.000 "toneladas por año, en la producción de acero. Estas amplía-

---

(1) Declaraciones del Señor Jaime Larrain al diario "El Mercurio", el día antes (25/XI/46) de partir para Buenos Aires con el fin de realizar las negociaciones. (Reproducidas en noticias telegráficas de "La Prensa", Buenos Aires, del 26/XI/46).

(2) "La Prensa", Buenos Aires, 8/XII/46.

"ciones permitirán también que se aumente la producción "de carbón, con lo que disminuirá el costo de la produc- "ción del acero." (1)

Se señaló también, que las inversiones en plantas hidroeléctricas facilitarán la obtención de energía barata para las industrias chilenas, incluídas las que se inicien o desarrollen de acuerdo a estos planes.

Asimismo, declararon los miembros de la misión chilena que, con las realizaciones citadas se podrían aumentar las ventas chilenas a nuestro país, lo que permitiría el aumento de nuestras exportaciones y un equilibrio de la balanza de las vinculaciones económicas de las dos naciones.

En la amplia discusión realizada, acerca de los términos del convenio, se formularon en Chile objeciones a la creación de sociedades con miembros argentinos para explotar actividades en ese país, a la intervención de estos funcionarios y a la participación de nuestro Gobierno en los beneficios (2). Se cree ver en ello un peligro de "desnacionalización" de la industria chilena y de subordinación de la misma, en parte más o menos grande, a la industria argentina.

---

(1) Expresiones formuladas por el Sr.Larrain, en el almuerzo semanal del Club Rotario, Noticias telegráficas de S. de Chile. ("La Razón", Buenos Aires, 6/II/47).

(2) Marcelo Ruiz Solar, diputado chileno, expresó el 30/XII/46, por la radio de la Sociedad Nacional de Agricultura, que la presencia de "contralores" argentinos a fin de vigilar la inversión de fondos y vetar, si fuese necesario, esta última, es vejatoria para la soberanía nacional. (Noticias telegráficas de S.de Chile, "La Prensa", B.Aires, 31/XII/46).

b) Crédito rotativo. Bases para un convenio de pagos argentinochileno.

En el Convenio de 1946, como hemos visto, se ha procurado salvar los inconvenientes inmediatos del desnivel de la balanza comercial acordando al Gobierno chileno un crédito rotativo con un descubierto autorizado de cien millones de pesos moneda nacional argentina, destinado a cubrir durante tres años el eventual saldo desfavorable a Chile, con utilización máxima anual de cincuenta millones de pesos.

El crédito rotativo permitirá a Chile continuar y aumentar sus compras de productos argentinos sin necesidad de tener que recurrir a desembolsos inmediatos de divisas hasta la suma límite anual prefijada. En esta forma estará en condiciones de proveerse de todos aquellos productos agropecuarios que requiere su normal abastecimiento, como así también de otras materias primas y de artículos manufacturados por nuestra creciente actividad industrial.

Sin embargo no creemos que con él se haya querido resolver integralmente el problema en su aspecto financiero, ya que el crédito acordado sólo difiere los pagos y los facilita luego, mediante la fijación de un plazo prudencial para realizar las amortizaciones.

Pero, evidentemente contribuirá a la solución buscada la constitución de la Sociedad Mixta de financiación argentinochilena, al promover la producción en Chile de artículos destinados a nuestro país. Siendo de lamentar

sin embargo que en este particular no se hayan previsto cláusulas referentes a las inversiones de capitales privados argentinos.

Otra posible solución, que se indica en la inteligencia de que podrá servir para futuras reformas o ampliaciones del convenio, en este aspecto de la cuestión, o que podrá ser adoptada para poner en ejecución un régimen transicional, al expirar la vigencia del crédito rotativo y durante el tiempo necesario para que las inversiones de capitales argentinos en Chile y otras medidas concordantes al equilibrio del intercambio rindan los resultados deseados, hubiera sido la concertación de un convenio de características similares a las detalladas precedentemente al ocuparnos de los suscritos con Brasil y Paraguay. Con el mismo se trataría de eliminar los inconvenientes del saldo de carácter crónico que acusa la balanza comercial argentinochilena, a cuyo fin podrían estipularse las siguientes bases:

1) Las operaciones finales correspondientes a las transferencias de fondos provenientes del intercambio de productos se centralizarían en los Bancos Centrales de los dos países, que mantendrían sendas cuentas en las que registrarían los valores FOB de las exportaciones e importaciones. Estas registraciones servirían de base para la liquidación y verificación de los saldos, que se ajustarían cada seis meses.

Se arbitraría, por común acuerdo entre los institutos mencionados, un procedimiento para eliminar el

riesgo de cambio para ambos países.

2) Se establecería que, si el saldo de la balanza comercial excediera de una suma determinada de pesos moneda nacional, el excedente quedaría depositado en el país deudor. Se convendría asimismo, el interés a devengar por el saldo bloqueado.

3) Se fijaría un plazo de vigencia, que podría ser de dos o tres años, al cabo de los cuales si la situación de desequilibrio en el intercambio no se hubiera modificado, se procedería a liquidar el saldo bloqueado acumulado. Se aplicaría a tal fin, uno o varios conjuntamente de los siguientes procedimientos:

- pago en oro o divisas de libre disponibilidad, en un plazo prudencial;

- compra de productos del país deudor, por parte del país acreedor;

- inversión de capitales del país acreedor, en el país deudor;

- consolidación del saldo deudor mediante la realización de un empréstito, entre ambos gobiernos.

El monto sobrepasado el cual el excedente quedaría bloqueado, podría establecerse tomando como base el promedio de los saldos del último quinquenio o mejor del último trienio, en una proporción del 50 % o del 33,33 %; adoptando el último porcentaje el monto habría oscilado, en los últimos años, alrededor de los diez millones de pesos moneda nacional. Otro criterio sería establecerlo aplicando las relaciones indicadas al saldo de la balanza

comercial de cada año.

En lo que respecta a la liquidación del saldo bloqueado, se adoptaría el primer procedimiento si la situación de la balanza de pagos del país vecino, en ese momento, lo permitiera.

Los dos procedimientos siguientes indicados podrían ponerse en práctica con ventaja durante la vigencia del convenio de pagos, corrigiendo en tal forma los desniveles de la balanza comercial cuando ellos se produzcan.

Adoptando el segundo de ellos, adquisición de productos del país deudor por parte del país acreedor, el país con exceso de exportaciones deberá tomar las medidas conducentes para la nivelación de la balanza comercial, propendiendo al aumento de sus importaciones, para desbloquear los saldos acumulados, en lugar de verse el país deudor en la necesidad de lograr el equilibrio, disminuyendo sus compras. Por el procedimiento indicado se tiende a eliminar los saldos negativos de la balanza comercial, sin reducir para ello el volumen del intercambio, sino por el contrario, buscando su incrementación. Esta idea, si bien no entraña una novedad, pues es similar al régimen instituído con Brasil, merece ser destacada dado que los países han seguido, en general, la política opuesta, o sea la disminución de las compras por parte del país deudor.

El tercer procedimiento señalado, realización de inversiones en el país deudor, podría orientarse - ampliando lo ya establecido en el Convenio de 1946 sobre constitución y funcionamiento de la Sociedad de financiación argentinochi-

lena - a la constitución de las sociedades mixtas argentino-chilenas con intervención de capitales privados de nuestro país, a que se ha hecho referencia en páginas anteriores, cuyos propósitos sean desarrollar el comercio mutuo, explotar las riquezas del país trascordillerano con miras a aumentar o iniciar producciones cuya exportación a la Argentina fuera conveniente o factible, para reemplazar las que habitualmente adquiere en otros mercados. Estas inversiones o transferencias de fondos constituirían una exportación de capitales que contribuiría a nivelar la balanza de pagos entre los dos países, con interesantes proyecciones en este mismo aspecto para el futuro.

Asimismo podría acordarse entre ambos países el establecimiento de normas que facilitaran la provisión de las divisas necesarias para transferir a la Argentina los beneficios, rentas, dividendos e intereses, que devenguen esos capitales.

La inversión de capitales en el país deudor puede consistir asimismo en el otorgamiento de empréstitos con destino a obras de fomento de la producción y a la construcción y mejoramiento de las vías ferroviarias y carreteras que ambos gobiernos han reconocido como útiles y necesarias para las comunicaciones entre los dos países. Temperamento que - si bien no se refiere directamente a la inversión de los saldos de la balanza comercial - será puesto en práctica al ejecutarse lo dispuesto en el Capítulo IV del Convenio de 1946, referente al "Empréstito para desarrollar un plan de obras públicas en Chile", por el que se destinan a ese fin

trescientos millones de pesos moneda nacional argentina, con el propósito de fomentar y coordinar el intercambio comercial recíproco.

Por último, la realización de un empréstito entre ambos gobiernos para consolidar el saldo deudor bloqueado, ofrecería al país deudor posibilidades de pago a largo plazo, distribuyendo esa carga en un número de años conveniente y disminuyendo su incidencia anual sobre la balanza de pagos del país hermano.

Las medidas indicadas, especialmente la constitución de las sociedades mixtas con los fines señalados y las referidas inversiones en obras públicas, facilitarán una mayor complementación de las respectivas economías y el estrechamiento de sus relaciones, como asimismo la realización de la unión aduanera total, que es de prever se consolidará por ese medio sobre bases firmes, arraigada en la estructura económica de ambos países.

P A R T E I I I

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Ambiente económico chileno.

1. Chile ocupa una estrecha faja de territorio de 4.300 kms. de longitud, entre la Cordillera de los Andes y el Océano Pacífico, con una superficie de 741.767 km^2; y es el país americano situado a mayor distancia de Europa. Se distinguen en ella cuatro zonas geográficoeconómicas: la norte, minera, seca e inhospitalaria para la vida del hombre; la de los valles transversales, minera y agrícola; la central, minera, agrícola, maderera y con ganadería de vacunos en su parte sud, zona de clima benigno y aguas abundantes, donde se concentra la mayor parte de la población y casi toda la actividad industrial del país, y la austral, agrícola, ganadera, de maderas y pesquerías, formada por numerosos archipiélagos y con uno de los litorales más accidentados del mundo, región fría, poco poblada, de fuertes y prolongados vientos y lluvias.

2. Su población, calculada al 31/XII/45, alcanza a 5.389.554 habitantes (7,3 hab. por km^2); estimándose que el 30 % es de raza europea. La proporción de extranjeros es pequeña, no habiendo llegado la inmigración a tener mucha importancia. Las actividades agrícolas ocupan el mayor número de personas (más de 500.000; 38 % de la población activa).

El nivel de vida continúa siendo bajo a pesar de las mejoras considerables experimentadas por los salarios; pero los precios han subido igualmente, rápida y persistentemente, debido a diversas causas externas e internas y a la

inflación monetaria, provocando la elevación del costo de la vida, y correspondiendo los mayores aumentos a los rubros del vestuario y alimentación.

3. La agricultura produce principalmente para satisfacer las necesidades internas, al amparo de la protección estatal existente contra la competencia extranjera; la política oficial tiende al autoabastecimiento y los precios internos han ido en aumento. Como excepción existen algunos renglones de exportación: frutas, algunas leguminosas, cebada y últimamente arroz.

La producción de trigo se mantiene en niveles suficientes para abastecer sus necesidades, exportándose en los años de excedentes e importándose cuando arroja déficit; la de maíz ha ido en aumento pero no alcanza a satisfacer las necesidades internas y el cultivo de arroz se ha desarrollado, dejando excedentes para la exportación. Los porotos, renglón clásico de la exportación, son objeto de intenso cultivo; como asimismo las arvejas, garbanzos y lentejas, rubros de fuerte exportación. Las papas constituyen otra producción muy importante, siendo uno de los alimentos de mayor consumo. Se cultivan además oleaginosas, habiéndose incrementado el girasol; plantas industriales (tabaco, cáñamo, lino), etc. La vitivinicultura, de alto nivel de calidad, exporta el 5 % de su producción; siendo también importante y variada la cosecha de frutas.

En lo que respecta a la producción maderera, su importancia es grande, comprendiendo variedad de maderas susceptibles de aprovechamiento industrial, a la vez que cuenta el país, en la región austral, con una importante reserva forestal.

4. La ganadería se mantiene en un nivel estacionario. La existencia de vacunos se mantuvo, en el último decenio, cerca de 2.500.000 cabezas, no alcanzando Chile a satisfacer sus necesidades de carne vacuna y debiendo importar ganado argentino cada vez en mayor número, en los últimos años; observáse asimismo déficit en los productos de lechería. La crianza del ovino ha cobrado gran importancia en

la zona sud, apta para esa explotación; sin embargo, se importan ovinos argentinos para su faenamiento y posterior exportación; la explotación porcina, en cambio, no alcanza mayor desarrollo.

La caza cuenta con numerosos animales apreciados por su piel o por su carne; y la pesca se encuentra favorecida por una gran riqueza ictícola, que proporciona abundantes pescados y mariscos, de exquisita calidad.

5. Las actividades mineras se desarrollaron notablemente con la incorporación de los campos salitreros, como consecuencia de la guerra del Pacífico; cobraron renovado impulso durante el conflicto de 1914-18, declinaron a su terminación y pasaron luego por un período de prosperidad, que interrumpió la crisis mundial de 1930. A partir de 1931, se inicia una nueva época con la intervención estatal, comenzando desde 1933 su recuperación, incrementada por la guerra mundial.

La producción de oro, que había sufrido diversas alternativas, aumentó desde 1932 a 1940, declinando luego; la de plata, de la que Chile fué fuerte productor, disminuyó en el presente siglo; siendo hoy los principales productos de la minería chilena, el salitre, el cobre y el carbón.

La producción de salitre, incrementada durante la guerra de 1914-18, debió enfrentar a su terminación la competencia del producto sintético, disminuyendo grandemente su participación en el abastecimiento mundial. En 1934 se creó la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, organismo que influyó preponderantemente en la evolución de la industria desde esa fecha, habiéndose regularizado la producción, que descendió después, de 1941 a 1944, pero que se halla hoy ante el comienzo de un nuevo período de auge.

La explotación del cobre, del que Chile cuenta con grandes reservas, tomó gran impulso llegando a ocupar el primer puesto en el mundo a fines del siglo XIX; disminuyó luego, para repuntar desde la guerra de 1914-18 y ocupar el segundo lugar, después de EE.UU.; por diversas causas y sobre todo por la demanda de la última guerra, se ha incrementado notablemente.

La extracción de carbón aumentó a partir de la segunda mitad del siglo pasado, sobrepasando actualmente los dos millones de toneladas; y la de hierro, de gran importancia en la economía chilena y del que posee numerosos y grandes yacimientos, se regularizó de 1936 a 1941 y declinó luego, paralizándose en 1943 y 1944; la totalidad de los minerales de hierro exportados se colocan en los EE.UU. de N.A. En lo que respecta al azufre, su producción se incrementó hasta 1940, disminuyendo luego; tuvieron también sus épocas de auge las explotaciones de manganeso y bórax.

6. La industria fabril y manufacturera ha experimentado notables progresos en Chile, país que, junto con Argentina, Brasil y Méjico, encabeza el desarrollo industrial de esta parte del continente. En los últimos años se han creado numerosas nuevas industrias, concentrándose su actividad, principalmente, alrededor de Valparaíso, Santiago, Concepción y Valdivia. Tienen importancia, la industria textil, que abastece gran parte del consumo; del cuero (curtiembres y fábricas de calzado) que utiliza en buena proporción materias primas nacionales; de productos químicos, siderúrgica y metalúrgica, de materiales eléctricos, del cemento, del vidrio, del papel y cartón, de conservas (de frutas, legumbres, mariscos y pescados), de aceites y grasas, molinos harineros, etc.

7. La Corporación de Fomento de la Producción, organismo estatal creado en 1939 en el que se dá representación a las entidades públicas y privadas que en una u otra forma intervienen directamente en la producción, tiene y es de prever tendrá en el futuro preponderante intervención en el desarrollo de todas las ramas de la economía chilena y en la orientación y evolución de su comercio exterior. Desarrolla su actividad por intermedio de seis departamentos técnicos: Minería, Agricultura, Industrias, Energía y Combustibles, Comercio y Transportes, y Finanzas y Control, habiendo cumplido una vasta acción y formulado importantes planes para el futuro.

Comercio exterior de Chile.

8. El comercio exterior chileno se desarrolló hasta la guerra mundial de 1914-18 con un ritmo ascendente normal y continuado; salvo contadas excepciones, el movimiento de las importaciones y exportaciones fué aumentando de año en año. Pero a partir de entonces, a épocas de auge se sucedieron fuertes disminuciones en el intercambio, sobre todo debido a las alternativas de las exportaciones de salitre y a la influencia de las crisis económicas mundiales. La citada guerra tuvo favorable influencia sobre las actividades mineras, base de la economía del país y fuente casi exclusiva de sus exportaciones, que se vieron fuertemente aumentadas, declinando a su terminación esas actividades y el intercambio. Luego de un período de prosperidad y auge del intercambio que culmina con el máximo alcanzado en 1929, sobrevino la crisis mundial, de hondas repercusiones sobre la economía chilena, declinando fuertemente el comercio exterior hasta 1932 (merma del 87,3 %).

Desde 1933, se inicia una recuperación que, con la iniciación de las recientes hostilidades bélicas toma acentuada importancia. La pérdida de la mayor parte de los mercados europeos, fué compensada con exceso por el extraordinario desarrollo de su intercambio con EE.UU. de N.A., principalmente, y con Argentina, Perú y Brasil. Pero durante este período Chile ha acumulado un importante déficit de abastecimiento, sobre todo en bienes de capital; y previsiblemente deberá enfrentar en el futuro, la declinación de la demanda de algunos productos de sus industrias básicas.

La balanza comercial chilena se caracteriza por arrojar constantes saldos positivos; que resultan sin embargo disminuídos en su importancia teniendo en cuenta el régimen de exportación de algunos de sus principales productos, especialmente cobre.

9. Los países americanos citados y Gran Bretaña, son los que, en los últimos años, han desarrollado mayor intercambio con Chile, el que ha aumentado del 44 % sobre el total del comercio exterior de ese país en 1938, al 85,2 % (v/promedio)

en 1942/44 y al 79,3 % en 1945; relaciones que se acrecientan si se tiene en cuenta que las exportaciones de salitre, yodo y cobre a la orden, no han sido consideradas en las mismas.

EE.UU. de N.A., Argentina, Perú y Brasil, han aumentado el monto de su intercambio y la importancia relativa del mismo; el primero ha incrementado en mayor grado sus adquisiciones, siendo el principal comprador y vendedor del mercado chileno, comercio que deja fuertes saldos positivos a favor de Chile; los otros tres países, en cambio, han desarrollado principalmente sus ventas y los saldos, desfavorables a Chile, han acrecido en los últimos años. Gran Bretaña, por el contrario, ha disminuído fuertemente su intercambio, sobre todo sus compras, siendo sin embargo el único país extracontinental que mantuvo durante la guerra un comercio de importancia con Chile; los saldos en los últimos años son desfavorables al país trasandino, habiéndose elevado su monto.

10. Pese al aumento del intercambio, la pérdida de la mayor parte de los mercados europeos y del mercado japonés, obligó a Chile a superar un período de relativa inestabilidad. Con el mercado alemán se perdió una muy importante corriente comercial, en ambas direcciones; Italia, que había incrementado sobre todo sus compras, interrumpió luego su tráfico, cerrándose asimismo el mercado francés. Japón acrecentó su comercio hasta 1941, pero también se perdió este mercado y los demás países interrumpieron su tráfico a causa de la guerra o lo vieron afectado por las dificultades del transporte. Sufrió Chile también la falta de muchos productos que le proporcionaba la importación; y nuestro país, enfrentado a los mismos problemas, pudo sin embargo contribuir al abastecimiento de la nación hermana.

El Gobierno chileno tomó diversas medidas tendientes a defender su economía, el normal desenvolvimiento de las transacciones y el bienestar de su población. Se ocupó también, en forma efectiva, de la colocación de su producción, realizando contratos de venta de metales con la Metals Reserve Co. (1942), de EE.UU., y con la United States Commer-

cial Co. (sucesora de la anterior), y un convenio con el Gobierno de los EE.UU. de N.A. (1943), sobre venta a ese país del cobre chileno y atención de las necesidades de los demás países americanos.

11. También procedió el P.E., en 1942, a refundir y coordinar algunos servicios públicos, dando una nueva estructuración a la administración chilena. Se creó el Ministerio de Economía y Comercio, agrupando diversos organismos existentes, y el Consejo Nacional de Comercio Exterior, fusionando también organismos y funciones dispersas; la Corporación de Fomento de la Producción tiene también amplias funciones y desarrolla vasta acción en lo referente al comercio exterior y transportes. Organismos que, junto con otros ya existentes, completan los medios oficiales de acción de la política comercial chilena.

12. En lo referente a las importaciones chilenas, EE.UU. de N.A. consolidó en los últimos años su posición de primer proveedor de este mercado. Le sigue Argentina, desde 1945, que ha desplazado a Perú, actualmente en tercer lugar, y luego Brasil, países que han aumentado notablemente sus ventas. Gran Bretaña las ha disminuído, pero consiguiendo mantenerlas en un volumen de importancia; habiendo declinado hasta anularse las adquisiciones en Alemania, importante proveedor de anteguerra (25,3 % en 1938).

Distintos cambios sufridos en la distribución continental; aumentaron notablemente la importancia de los países americanos, declinando la de los europeos y sobre todo la de los asiáticos.

La distribución por grupos de productos es más o menos equilibrada, siendo los principales en 1945 los de industrias químicas, industrias alimenticias, del reino animal, de las industrias textiles; maquinarias, útiles y herramientas para las industrias; de la agricultura, manufacturas diversas, etc.

13. En lo que respecta a las exportaciones, EE.UU. de N.A. ha asegurado también su posición de principal adquirente;

se estima que más de las tres cuartas partes de las exportaciones chilenas se dirigieron en los últimos años a ese país. Siguen a continuación Argentina y Brasil; ocupando Cuba el cuarto lugar en 1945. Suecia, que había experimentado una fuerte caída en 1940, recuperó casi sus valores de anteguerra en 1945, figurando en quinto lugar. Gran Bretaña, que encabezaba la estadística en 1938, ocupa el octavo lugar en 1945 y Alemania, tercer comprador en 1938, ha desaparecido del mercado, al igual que Japón, segundo adquirente en 1941.

Durante la época de guerra sufrió variaciones la distribución continental de las exportaciones, siendo notorio el aumento de las ventas a los países americanos y su disminución a los europeos, y principalmente a los asiáticos. Sin embargo, aumentaron notablemente las adquisiciones de los países europeos, en 1945.

La distribución por productos acusa un pronunciado desequilibrio, con total preponderancia de los de la minería que representan en 1945 el 70,5 % del total (principalmente cobre, salitre, azufre y yodo), siguiendo los de la agricultura (9,9 %), del reino animal (4,9 %), industrias metalúrgicas, industrias alimenticias, etc.

Comercio exterior argentinochileno.

14. El desarrollo del intercambio argentinochileno está influenciado por las alternativas de la evolución de sus respectivas economías nacionales y de su comercio exterior, ajustado a las características del de las naciones latinoamericanas, por las consecuencias de las guerras y crisis mundiales, y por la política aduanera practicada por ambos países.

Los países latinoamericanos han establecido relaciones comerciales principalmente con los mercados europeos y EE. UU. de N.A., alcanzando poca importancia sus recíprocas vinculaciones; las que se han desarrollado por razones de vecindad geográfica y frente a crisis de abastecimiento provocadas por las guerras mundiales, que han destacado la importancia de proteger y fomentar esas relaciones. Sus

exportaciones están prácticamente absorbidas por las materias primas, predominando en cada país uno o pocos productos y las importaciones por los artículos manufacturados, combustibles y en algunos casos productos alimenticios.

15. El comercio argentinochileno presenta una tendencia definida de aumento, pudiendo sin embargo señalarse distintos períodos de acrecimiento, estacionamiento y disminución, y desde el comienzo de la última guerra, de notable aumento. De 2.259 miles de m$n en 1900 y 7.602 miles en 1910, llega a un máximo de 38.587 miles en 1918, alcanza en 1920 a 27.653 miles, con un mínimo en el segundo decenio del siglo de 4.322 miles en 1914. Disminuye bruscamente en 1921 y en recuperación llega a 27.080 miles en 1929; baja nuevamente en 1930 comenzando un fuerte decrecimiento que alcanza su punto más bajo en 1931; se concertaron luego el modus-vivendi de 1932 y el tratado de 1933, y el intercambio llegó con algunas alternativas a 16.876 miles de m$n en 1939; en octubre de 1940 entró en vigor el protocolo adicional al tratado de 1933; ya en 1939 el estallido de la guerra mundial había creado nuevas condiciones al intercambio provocando su aumento a partir de 1940, en forma creciente hasta 1942, con menor ritmo en 1943, acrecentado en 1944 y menor en 1945. De 20.810 miles de m$n en 1938, ha llegado a 150.868 miles en 1945 (aumento del 625,0 % con respecto a 1938 y del 794,0 % con respecto a 1939). En el quinquenio 1941-45 se duplicaron nuestras importaciones y se triplicaron nuestras exportaciones a Chile, alcanzándose las cifras más altas del intercambio con el país hermano; observándose en 1946 un decrecimiento del mismo.

16. El comportamiento de la balanza comercial nos enfrenta a una de las causas señalada como gran inconveniente para el mayor desarrollo del intercambio; los constantes saldos desfavorables a Chile. En el período 1910-45 (36 años), en 31 años son favorables a nuestro país y sólo en 5 se presenta la situación inversa; característica acentuada en los últimos años, en que el saldo desfavorable al país trasandino ha llegado a cifras de consideración.

17. En el período 1938-45 las importaciones argentinas de productos chilenos aumentaron en un 646,6 %; su participación en el total de nuestras compras en el exterior, del 0,49 % en 1938, alcanzó al 5,12 % en 1944 y 4,58 % en 1945; pasando del 25º lugar en 1938 al 6º en 1942-44 y 7º en 1945, año en el que son precedidas por las de Brasil, EE.UU. de N.A., Reino Unido, Suecia, Suiza e India. Los títulos y artículos parciales, presentan interesantes variaciones en el monto y en su participación sobre el total. Las importaciones del Título X. "Metales, excluído el hierro, y sus artefactos", se han incrementado notablemente; las de "Hierro y sus artefactos" (Tít.VIII), revelan año a año bruscas oscilaciones; las "Maderas y sus artefactos" (Tít.VII), disminuyeron bruscamente en 1939, experimentando luego interesantes aumentos, como asimismo los demás rubros de la estadística, con pocas excepciones, presentando en algunos casos importantes oscilaciones anuales.

Sobre el total importado de 52.821 miles de m$n en 1945, corresponde el 29,9 % al Título X."Metales, excluído el hierro, y sus artefactos"; al VIII."Hierro y sus artefactos" el 14,3 %, al VII."Maderas y sus artefactos" el 12,0 %, al I."Substancias alimenticias" el 10,6 % y al V."Substancias y productos químicos y farmacéuticos, aceites y pinturas" el 9,9 %; siguiendo IV."Textiles y sus manufacturas", XII."Combustibles y lubricantes", etc. En la importación por artículos corresponde la mayor participación al cobre electrolítico en lingotes y planchas (Tít.X) con el 22,0 % de las importaciones totales; siguiendo el carbón de piedra (7,1 %), cáñamo en rama (6,4 %), salitre natural; alambre de hierro o acero, sin galvanizar, hasta el nº 14; azufre en trozos obtenido por el sistema Frasch o similares, etc.

18. Cerrados los principales mercados proveedores, nuestro abastecimiento de cobre pasó a depender de Chile, como única fuente, incrementándose las compras en ese país a pesar de dificultarlas los compromisos de venta contraídos con EE.UU.de N.A. En nuestro país se trató de estimular la producción de cobre, pero ella es pequeña y presumiblemente su costo será muy elevado.

En Chile la Corporación de Fomento de la Producción se interesa en el desarrollo de la fundición y refinación del producto, teniendo proyectos que le permitirían producir un excedente suficiente para cubrir las necesidades de nuestro consumo. Previendo el convenio del 13/XII/46 la promoción de la producción de cobre por la Sociedad de Financiación argentinochilena, para aumentar las exportaciones a nuestro país, lo que abre nuevas perspectivas a este rubro del intercambio.

19. La Argentina es normalmente fuerte importadora de hierro en toda forma, empleado principalmente en la industria de la construcción; pero, comenzada la guerra, descendieron verticalmente las importaciones. La industria de producción de hierro y acero tomó impulso en nuestro país a partir de 1939, como consecuencia de esa carestía; ocurriendo lo mismo con la de laminación.

Asimismo se han realizado esfuerzos, por la D.G.F.M., produciéndose ya hierro argentino, con minerales y combustibles nacionales. Por otra parte, el "Plan Siderúrgico Argentino", a consideración del H.Congreso, prevé la producción de hierro y acero en el país, con minerales y combustibles nacionales e importados, y de elementos de hierro y acero semiterminados, autorizando la formación de sociedades mixtas, otorgamiento de subsidios y otras medidas de protección y fomento.

Las importaciones de hierro chileno, incrementadas en los últimos años, revisten escasa importancia comparadas con nuestras necesidades y con las importaciones normales de anteguerra. Sin embargo, se cifran grandes esperanzas en Chile con respecto a este rubro del intercambio, proyectándose el desarrollo de la producción siderúrgica de ese país con el fin de obtener fuertes excedentes de hierro bruto en lingotes y otros productos, para su exportación a la Argentina. La promoción de esas actividades con el mismo propósito, está contemplada en el convenio del 13/XII/46 mediante la inversión de capitales argentinos en Chile.

Los planes existentes no descartan la posibilidad de continuar nuestras importaciones de hierro; coordinando

los resultados del "Plan Siderúrgico Argentino" y la puesta en práctica del convenio de 1946, podría lograrse que la industria siderúrgica chilena completara el abastecimiento de nuestro país.

20. También en lo referente al carbón, nuestro abastecimiento se vió seriamente resentido debiendo recurrirse a compras en la Unión Sudafricana, Brasil y Chile, por tal motivo; aumentando en los últimos años las adquisiciones en el país trasandino, donde se ha expresado que existen posibilidades de desarrollar la producción de carbón de buena calidad e incrementar, en forma considerable, las exportaciones a nuestro país.

Actualmente y por un tiempo aún no previsible, existe escasez de carbón en el mundo, y en particular en el Reino Unido nuestro principal proveedor de anteguerra; por ello deberemos abastecernos en Sud Africa, EE.UU. de N.A. y países sudamericanos, lo que brindará oportunidades a las importaciones de carbón chileno, a lo cual se agrega la inclusión de este producto en el convenio de 1946 a iguales fines que los indicados para los artículos precedentes.

21. Nuestro país consumía, hasta hace poco tiempo, más de 30.000 toneladas de azufre, con tendencia a aumentar; en su mayor parte (80 %) en las industrias químicas. Hoy el consumo puede estimarse en alrededor del doble de esa cantidad (60.000 t.). Cerrados los principales mercados proveedores, se incrementaron nuestras compras en Chile y Bolivia.

Desaparecidas algunas dificultades, las compras en el país trasandino aumentaron notablemente, sobre todo en 1940 y 1941; pero desarrollada nuestra producción a partir de 1942, en 1943 se tomaron medidas protectoras sujetando la introducción de azufre al régimen de cuotas y permisos previos; sin embargo, el cupo fijado para 1947 (45.000 t.) abre amplias perspectivas a la importación. Las futuras adquisiciones en Chile están supeditadas al desarrollo de nuestra producción, a la protección que quiera dispensársele y a la competencia del producto de otras procedencias, sobre todo

el estadounidense.

22. El salitre se usa principalmente como fertilizante y en la industria de explosivos. Las importaciones del producto chileno aumentaron fuertemente a partir de 1941 y adquirieron notable importancia desde 1943. En este último año se convino el régimen de abastecimiento de nuestro mercado con nitrato de sodio chileno.

El futuro de este rubro estará determinado, durante la vigencia del convenio, por nuestras necesidades para el consumo industrial, agrícola y de la industria de explosivos; habiéndose incluído el salitre en el convenio de 1946 a los fines indicados para otros productos.

23. Dificultado nuestro abastecimiento de maderas por las consecuencias de la guerra mundial, se acrecentaron las compras en Chile, que constituyen un renglón importante del intercambio, susceptible de aumento tomando adecuadas medidas en su favor, pero que resulta reducido si se lo compara con nuestras adquisiciones totales. Las compras en el vecino país se vieron dificultadas por reducciones en la producción chilena, carestía del transporte marítimo y terrestre, y por los derechos de importación.

Interesa a nuestro país aumentar estas adquisiciones, otorgando facilidades en la medida que sea posible y accediendo de tal modo a las demandas chilenas. Deberían aprovecharse las buenas perspectivas existentes y salvarse las dificultades que traban este comercio, con lo que se concretaría prácticamente lo estipulado en el convenio de 1946 que prevé la promoción de esta producción en Chile, en las condiciones y a los fines señalados en el mismo.

24. Las leguminosas y descarozados, especialmente, y las frutas secas y desecadas, han constituído hasta hace pocos años el renglón tradicional de nuestro comercio con el vecino país. Pero estas exportaciones tienen tendencia a disminuir, por la elevación general de los precios en Chile y por la diversificación de nuestra producción agrícola.

Por ello se han reducido las importaciones de porotos

chilenos; igualmente las de arvejas, siendo sin embargo nuestro país, actualmente, el principal comprador; las de garbanzos y lentejas disminuyeron bruscamente. Las compras de descarozados, frutas secas y desecadas, también han disminuído, debido al rápido progreso de nuestra fruticultura y de la desecación de frutas.

A pesar de que, por las circunstancias señaladas, resultará difícil aumentar las adquisiciones de estos productos, podrían otorgarse facilidades a las mismas.

25. En el período 1938-45 las exportaciones argentinas a Chile aumentaron en el 613,9 % y su participación en el total de nuestras ventas del 0,98 % al 3,93 %, pasando del 14º lugar en 1938 y 21º en 1939, al 4º en 1944 y 5º en 1945; año en que son precedidas por los envíos al Reino Unido, EE.UU.de N.A., Brasil y España. Las condiciones en que se desenvolvió el intercambio motivaron una variación substancial en la composición de nuestras ventas, debiendo señalarse el interesante aumento de las de artículos manufacturados y los aumentos de consideración de las de productos de la ganadería - que ocupan el primer lugar en todos los años del período observado - y de la agricultura, y en 1945 de productos forestales.

En 1945, sobre el total exportado de 98.047 miles de m$n, corresponde el 64,7 % al Título I."Productos de la ganadería"; al Tít.II."Productos de la agricultura" el 18,6 %; al VI."Diversos artículos manufacturados" el 13,2 %; siguiendo los "Productos forestales", 3,1 %; "De la minería" y "De la caza y pesca". En la exportación por artículos corresponde el primer lugar a los novillos en pie (Tít.I) con el 32,8 % del total citado; luego siguen, semilla de girasol (12,0 %), ovinos en pie (7,0 %), manteca (5,4 %), tejidos de lana o mezcla, fibra de algodón, extracto de quebracho, etc.

26. En materia de carne vacuna, Chile sufre un déficit estimado en alrededor de 100.000 cabezas anuales, pero que, de acuerdo a las últimas importaciones - 231.835 cab. en 1945 - sería mucho mayor. Enfrenta los problemas de su normal abastecimiento y de la necesidad de suministrar

carne barata, ante la continua elevación de los precios; y la importación de ganado argentino, forma de conjurar ambos problemas, es resistida por los productores locales. Pero, a pesar de existir opiniones encontradas, lo ocurrido hasta el presente permite afirmar que necesita adquirir ganado argentino, en grandes cantidades.

Nuestras exportaciones sufrieron variadas alternativas; encontrándose actualmente sometidas al régimen del Protocolo adicional de 1938 y estando su entrada regulada por cuotas. Las exportaciones de vacunos en pie sufrieron una brusca caída en 1930, como consecuencia del impuesto establecido en esa fecha, recuperándose lentamente en los años siguientes y en forma más acelerada luego alcanzando cifras de significativa importancia.

En lo que respecta a las carnes vacunas enfriadas y congeladas, se ha acordado por sucesivos cambios de notas la importación de una cuota libre de derechos, dentro de las facilidades del protocolo de 1938. Por su reducido volumen, debido a la falta de medios adecuados (depósitos frigoríficos e instalaciones de embarque, transporte y recepción), los envíos efectuados pueden considerarse de carácter experimental, habiendo alcanzado sólo en 1945 un tonelaje apreciable; de su incrementación resultarían mutuos beneficios.

Chile es un mercado sumamente interesante para nuestras exportaciones de carnes, dados los altos niveles registrados y las perspectivas existentes, ya que el problema, en ese país, se mantiene con caracteres graves desde hace tiempo; debiendo tratarse de consolidar este mercado y fomentar su consumo, solucionando las dificultades existentes.

27. El país trasandino reune excelentes condiciones para la explotación ovina y abastece su propio consumo de carne y otros productos, pero sus frigoríficos, que faenan preferentemente para exportar al Reino Unido, deben adquirir ovinos argentinos para poder cumplir con sus cuotas en ese país y nuestros envíos parecen indicar que ese déficit ha aumentado en los últimos años. Es notoria la importancia

de estas adquisiciones, pero, estando las mismas vinculadas a su comercio de exportación no pueden hacerse mayores conjeturas sobre su futura evolución, ni fomentarse su crecimiento.

Nuestras exportaciones de porcinos carecieron de importancia hasta 1943, año en que experimentaron brusco aumento motivado por las consecuencias de una epidemia que afectó ese sector de su plantel ganadero, habiendo mejorado desde entonces las perspectivas para nuestros envíos que alcanzan cifras año a año más importantes. Debería sin embargo negociarse la concesión de rebajas arancelarias para este renglón de nuestras exportaciones.

28. El consumo de productos de lechería (leche, manteca y quesos) es sumamente bajo en el vecino país y sus precios elevados. Su producción no alcanza a satisfacer el consumo y debe realizar adquisiciones, en escala creciente, en la Argentina, constituyendo tanto la manteca como los quesos renglones de importancia.

Las perspectivas para nuestra exportación son favorables y la misma debiera incrementarse aún más, si no se encontrara dificultada por la política desarrollada y la intervención estatal chilena, en defensa de su producción de elevados costos, que regula estas compras; por ello aumentarían nuestras posibilidades si se consiguiera suprimir o atenuar las trabas existentes.

29. Se sigue en Chile, venciendo serias dificultades, una política de autoabastecimiento con respecto al trigo que ha obligado a los consumidores a pagar precios cada vez más elevados; con ella ha podido mantener la producción en un nivel suficiente para abastecer sus necesidades, exportando al Perú cuando obtiene excedentes y realizando en el caso inverso adquisiciones en la Argentina - cuyas cifras son irregulares - las que se realizan por intermedio del Instituto de Economía Agrícola, facultado para regularlas; presentando en algunas oportunidades, la carestía del producto, características graves y de urgente solución.

En tales condiciones no pueden hacerse mayores estima-

ciones sobre el futuro de estas exportaciones; si bien podría negociarse el abandono de la política seguida por Chile y la adopción de otras medidas complementarias, cubriendo el déficit con la producción argentina, cuyas importaciones serían reguladas.

30. Con el maíz también se quiere llegar al autoabastecimiento experimentando los precios continuas alzas; la producción se ha incrementado, pero sin llegar a guardar relación con las necesidades.

La importación del producto argentino se ha visto dificultada por altos derechos aduaneros, restricciones sanitarias, carestía de los transportes y gran incidencia de los fletes. Pero, si se encaran las cosas con criterio lógico, consultando las verdaderas necesidades chilenas y de su normal abastecimiento, el vecino país será comprador habitual de maíz argentino, en mayores cantidades.

31. Las adquisiciones de semilla de girasol en nuestro país han alcanzado importantes cifras en los últimos años; asimismo Chile ha desarrollado su producción que alcanzó en algunos años casi a la tercera parte de sus necesidades, alentado por la elevación de los precios del producto argentino. Sin embargo, su dependencia del extranjero es notoria, presentando la situación del mercado chileno caracteres críticos durante 1946, no habiendo podido luego realizar sus compras en el nuestro en los volúmenes requeridos y debiendo en cambio, adquirir cantidades apreciables de aceites comestibles ya elaborados.

La repetición de esa situación puede llevar al país trasandino a intensificar y proteger su producción y a eliminarlo como fuerte comprador del producto argentino; por ello deberían facilitarse estas exportaciones, para que no se oriente hacia el autoabastecimiento y para asegurarle como fuerte comprador habitual de girasol u otras oleaginosas en su reemplazo.

32. El notable incremento de nuestras ventas a Chile de productos de la industria fabril y manufacturera, desde el

estallido del conflicto bélico, convirtió a nuestro país en su principal fuente de abastecimiento, luego de los EE. UU. de N.A.

Las exportaciones del Título VI. "Diversos artículos manufacturados", de la estadística argentina, llegaron en 1944 a la cifra índice 1.882,8 (base 1938: 100) y a 1.070,0 en 1945, y su participación sobre el total de nuestras ventas en ese país del 8,8 % en 1938 al 33,3 % en 1941, 31,4 % en 1943, 26,7 % en 1944 y 13,2 % en 1945. El desarrollo comprende todos los subgrupos del título citado, siendo extensa la nómina de artículos exportados; los aumentos fueron particularmente importantes en textiles y sus manufacturas; substancias y productos químicos y farmacéuticos, aceites y pinturas; hierro y sus artefactos; maquinaria y vehículos; metales, excluído el hierro, y sus artefactos; etc. El mayor desarrollo de esta corriente se ha visto dificultado por la regulación de nuestras exportaciones, para asegurar el propio abastecimiento.

Resulta difícil predecir el porvenir de este tráfico, ante la inminente competencia de los países industriales; pero, revistiendo el mismo suma importancia para la Argentina, en la actual etapa de su evolución económica, interesa consolidar prontamente los nuevos mercados, entre ellos Chile, mediante oportunas y adecuadas medidas, estatales y privadas, fomentando aquellas corrientes de intercambio que se estime pueden y deben subsistir.

Transportes.

33. La importancia fundamental de los transportes se ve aumentada en el caso argentinochileno por las extensas fronteras comunes y la vinculación de los dos países hacia ambos océanos. La intensificación de las comunicaciones es necesaria para impulsar el desarrollo del intercambio y la economía de ambos países, haciendo posible una efectiva obra de complementación y estrechamiento de los vínculos económicos y espirituales. El trasandino, único medio terrestre de tráfico pesado, es irreemplazable; pero por razones económicas y para grandes tonelajes debe recurrirse

al transporte marítimo que tiene preponderante participación en el intercambio.

34. En los últimos años, la escasez de bodegas colocó en primer plano el problema de los ferrocarriles y caminos trasandinos, celebrándose el convenio sobre fomento de vías de comunicación del 24/VIII/43, en el que se señalan las obras de más urgente realización.

Por otra parte, el convenio sobre unión aduanera y cooperación económica y financiera del 13/XII/46, y modificaciones posteriores, establece que el IAPI toma hasta trescientos millones de m$n v./n. del empréstito emitido por el Gobierno de Chile, que se destinará a hacer frente a un plan de obras públicas en territorio de ese país para fomentar y coordinar el intercambio comercial recíproco. Asimismo se establece que los medios de transporte de ambos países gozarán del trato más favorable; se otorgan libre tránsito para exportar e importar por puertos del otro; autorizaciones y facilidades para organizar zonas especiales y depósitos francos; comprometiéndose también a tomar medidas para que el transporte de las mercaderías intercambiadas se realice preferentemente en buques de bandera nacional de los dos países, y a promover las comunicaciones aéreas comerciales.

35. En 1910 fué librado al servicio público el Trasandino por Juncal o del Centro (Mendoza-Los Andes-Santiago de Chile). Sus características de línea de montaña elevaron el costo de construcción y explotación; siendo su desenvolvimiento financiero poco satisfactorio - motivando en alguna oportunidad la interrupción de los servicios - y habiéndose ensayado diversas alternativas en su administración. Han influído además en esos resultados la insuficiencia e irregularidad del tráfico, la restricción del intercambio por las barreras aduaneras, la elevación de las tarifas y la competencia de los automotores en lo que respecta al tráfico de pasajeros.

En 1934, un alud destruyó la mayor parte de la línea entre Punta de Vacas y Mendoza y los servicios fueron in-

terrumpidos; siendo reanudados parcialmente luego. La adquisición por nuestro Gobierno permitió la iniciación de los trabajos de reconstrucción, reanudándose el tráfico en el tramo interrumpido en 1944, después de diez años. Se han realizado estudios para construir un nuevo túnel, más largo y a menor altura, que mejoraría el trazado, facilitaría y abaratataría los transportes y sería utilizado asimismo por el camino carretero internacional.

La mayor parte del tráfico es proporcionado por el transporte de ganado vacuno a Chile, y carbón, salitre, azufre, maderas, frutas, etc. a nuestro país. La importancia de esta línea es innegable, por su trascendencia cultural, social e internacional, que la coloca sobre todo interés financiero o comercial.

36. El primer antecedente legal del ferrocarril de Salta a Antofagasta (Trasandino del Norte) está representado por la ley nº 4693, de 1905; años más tarde, en 1921, se autorizó por decreto a los F.C.del Estado a iniciar los trabajos de construcción, que fueron comenzados en ese año,pero sufrieron diversas alternativas, habiéndose acelerado a partir de 1941 y encontrándose muy adelantados, esperándose lograr su terminación a breve plazo. La línea parte de Salta y llega al paso de Socompa; presenta ventajas en su trazado respecto al trasandino por Juncal, pues no sufrirá interrupciones por nieves y existen pocas posibilidades que sea interrumpida por lluvias y crecientes, teniendo características de explotación más económica.

Se ha estimado que contará con un tráfico considerable. Vinculará las regiones norte de ambos países; serviría al abastecimiento de las provincias del norte de Chile, particularmente en productos alimenticios (ganado, etc.) y podrían llegar por vía Antofagasta la mayor parte de los productos que importan nuestras provincias del norte, por Buenos Aires; y realizarse exportaciones de la Argentina - y aún de Bolivia y Paraguay - con destino a EE.UU., Perú, Japón y otros mercados del Pacífico.

37. El Gobierno argentino decidió la construcción del Tra-

sandino del Sud en 1902; luego, en 1908, autorizó al F.C.Sud a construir una línea desde Neuquén hasta la frontera con Chile, realizada sólo hasta Zapala. Esta línea unirá Zapala con Curacautín (Chile), cruzando la frontera por el portezuelo de Mallín Chileno. Su desarrollo será más fácil que el de las precedentemente citadas, previéndose menores costos de construcción, de transporte, por la menor altura y gastos de conservación, al no sufrir los efectos de aludes y nevadas. El tramo argentino no presenta perspectivas inmediatas de ser construído; habiéndose realizado algunas obras en territorio chileno (túnel de Las Raíces).

Se prevé principalmente tráfico de ganado desde nuestro país, y de maderas desde Chile. Comunicará a la Argentina con todo el valle central chileno y al país trasandino con la rica región de Río Negro y con Bahía Blanca.

38. Además de las citadas, diversas líneas se han propiciado o proyectado, pudiendo mencionarse las de Tinogasta a Chile, para la que se aprobó recientemente la inversión de 30.000.000 de m$n; de Lanco a Zapala y de San Carlos (Mendoza) a Santiago de Chile.

39. Las comunicaciones marítimas entre ambos países, servidas antes de la guerra por barcos de sus respectivas banderas, y de otros países en escala, viéronse seriamente afectadas por la escasez de bodegas que constituyó un serio obstáculo al desarrollo del intercambio.

Por vía marítima se envían principalmente desde la Argentina productos de la agricultura, en gran parte oleaginosas, cereales y lino, harina de trigo, y cueros, lanas, sebos, grasas, etc.; desde Chile, carbón, maderas, salitre, cobre, hierro en lingotes, hortalizas, etc.

La normalización del tráfico mundial permitirá solucionar los problemas de nuestras comunicaciones marítimas con Chile. Mientras tanto, la ampliación de la bodega argentinochilena afectada a esta línea, y la coordinación de los servicios de ambas marinas mercantes, contribuiría al mismo propósito.

40. La flota de la Cía.Chilena de Navegación Interoceánica realiza en forma regular uno o dos viajes semanales, comprendiendo sus servicios tres líneas. Una que sale de Valparaíso llegando a nuestra capital; la segunda, no tan regular, servida por dos barcos antiguos veleros, une Punta Arenas con Buenos Aires, y la tercera, de servicios irregulares, que cuenta con buques de menor tonelaje, vincula Punta Arenas con los puertos argentinos de la costa patagónica.

41. La Flota Mercante del Estado no tiene establecidos servicios regulares de comunicación con Chile. Para el transporte de pasajeros solamente, hacía escala en Valparaíso - hasta 1943 - un vapor destinado al tráfico del Pacífico en forma regular; el de cargas se realiza por barcos que llegan principalmente a Valparaíso, comprendiendo un viaje cada dos o tres meses.

42. Vinculan esporádicamente ambos países algunos barcos de bandera sueca, en escala; también buques peruanos que llegan desde ese país al nuestro, hacen escala en Valparaíso para aprovisionarse. Barcos de otras banderas interrumpieron, por la guerra, el tráfico que realizaban antes entre ambos países.

43. Constituye la vía terrestre nuestro tradicional medio de vinculación con Chile; hace más de cincuenta años, por caminos naturales, se realizaba un importante tráfico de ganado y frutos del país.

La vinculación por carreteras se efectúa principalmente por los pasos de La Cumbre (Mendoza-Santiago) y de Socompa (Salta-Antofagasta); la carga enviada por este medio en los últimos años no pudo alcanzar gran volumen, por contarse con un solo camino en la zona de mayor comercio, que se interrumpe durante los meses de invierno y por la crisis del transporte automotor; sin embargo permitió que durante la interrupción del trasandino (1934-44) no se suspendiera el tráfico terrestre de pasajeros y cargas, realizándose el transporte en automotores entre Mendoza y

Punta de Vacas (170 kms.).

44. La cordillera presenta numerosos pasos que permiten su cruce; algunos solamente para tránsito de herradura. Los principales son: Huaytiquina, Socompa, San Francisco, Uspallata o Paso de la Cumbre, Pino Hachado, Mamuil Malal o Tromen, Perez Rosales, Baquedano y Cancha Carrera.

45. El convenio sobre fomento de vías de comunicación de 1943 establece con respecto a los caminos internacionales:

a) camino de Mendoza a Santiago por Uspallata; su construcción definitiva en los tramos Mendoza-Las Cuevas y Los Andes-Caracoles, la que ha sido encarada en nuestro país por la Adm.Gral.de Vialidad Nacional; y la realización de los trabajos necesarios para prolongarlo hasta Santiago y Valparaíso. Se convino también iniciar el estudio de un nuevo túnel que asegure el tránsito permanente en todas las épocas del año; que beneficiaría las comunicaciones por su menor altura, disminución de la distancia a recorrer y del tiempo de los viajes. Esta ruta tiene gran importancia social, política y económica; se halla situada en la zona de mayor intercambio y vincula las regiones más importantes de ambos países, sirviendo durante el verano a un tráfico muy intenso de automotores; pero sólo permite su utilización durante cinco o seis meses del año.

b) el compromiso de iniciar los estudios aún no realizados y efectuar las obras definitivas de los siguientes caminos:

- de Bariloche a Osorno, por Puyehue; ruta de gran importancia turística que vincula la zona de lagos de ambos países, sin transbordos;
- de Catamarca a Copiapó, por el paso de San Francisco;
- de Salta a Antofagasta, por Socompa; cuya construcción realiza la Adm.Gral.de Vialidad Nacional; utilizando con cuidado la huella existente permite comunicación permanente;
- de Lonquimay a Zapala, por el paso de Pino Hachado o El Arco; hasta el paso de El Arco existe camino natural, de tránsito eventual y en Chile hay mejoramientos locales,

con parte sólo practicable en verano;

c) otros caminos contemplados; y de efectuar obras de mejoramiento o construcción, en los caminos de: San Juan a Ovalle; Los Angeles a Chosmalal; Talca a Malargüe; Pucón a Junin de los Andes; Panguipulli a San Martín de los Andes; Esquel a Bahía Chaitén o Yelcho; y Aysén a Río Mayo.

46. La aeronavegación permite el rápido movimiento de pasajeros y aumenta día a día su participación en lo que respecta a las cargas, presentando interesantes posibilidades, sobre todo entre pueblos situados a grandes distancias, como en nuestro continente.

El servicio aéreo entre Buenos Aires y Santiago de Chile fué inaugurado en 1929 por la Compañía de Aviación Pan American Grace Airways (Panagra), y poco después por la Air France y Sindicato Cóndor; estas líneas realizaban en los primeros tiempos solamente transporte de correos.

47. Como consecuencia de la guerra suspendieron sus servicios el Sindicato Condor (1939) y la Air France (1940). La Panagra, en cambio, los aumentó paulatinamente de un avión semanal a un avión diario, en cada dirección; mejoró su material de vuelo y ya en 1934 utilizó aparatos aptos para el transporte de pasajeros, luego reemplazados por otros de mayor capacidad. La incorporación de unidades más modernas se vió dificultada por la guerra, pero ha sido posible en fecha reciente, disminuyendo notablemente el tiempo de los viajes. La Panagra emplea además otras unidades dedicadas exclusivamente al transporte de cargas.

48. Finalizada la guerra, se establecieron nuevos servicios a cargo de la Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.), la Línea Aérea Nacional (L.A.N.) de Chile y la British South American Airways (B.S.A.A.), con modernas aeronaves, eliminando escalas y reduciendo el tiempo de los viajes.

49. Los progresos de la aviación y su creciente aplicación a los transportes comerciales, permiten predecir la

intensificación de este medio de transporte, sobre todo en lo relativo a las cargas. Se han realizado vuelos de exploración y experimentación de la ruta a Chile y se anuncian nuevos servicios de la F.A.M.A., de la Sociedad Mixta Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas (Z.O.N. D.A.), Panagra, B.S.A.A., Air France y de la Compañía Servicios Aéreos Cruzeiro do Sul, con la incorporación de modernos aparatos.

Tratados y convenciones comerciales.

50. Las trabas aduaneras y dificultades del transporte, principalmente, han obstaculizado en el pasado el mayor desarrollo del intercambio argentinochileno. La incidencia de las primeras sobre el mutuo comercio obligó a interrumpir el tráfico del trasandino, en 1931. De ahí su estrecha vinculación y la importancia del estudio del régimen convencional. Y si bien la gravitación de las trabas aduaneras ha perdido importancia desde la iniciación de la guerra reciente, ella puede actualizarse nuevamente en el futuro.

51. En el primer período - 1812/63: Reconocimiento de la Independencia - en que se ha clasificado el estudio de la política comercial convencional de nuestro país, los instrumentos suscritos se inician con el Convenio sobre cambio de azogue por pólvora, de 1812, que tuvo realización práctica; continuándose con el Tratado de Amistad, Alianza, Comercio y Navegación, de 1826, no ratificado por Chile, primer intento que contempla diversas cuestiones de carácter comercial, en un régimen de marcada liberalidad, como amplia libertad de comercio para los ciudadanos de ambas repúblicas, reciprocidad perfecta, régimen de fronteras terrestres libres ("cordillera libre") para los artículos de "producción, cultivo o fabricación" de ambos países, cláusula incondicional de la nación más favorecida y liberación de derechos para las mercaderías nacionales de ambos países, introducidas o extraídas por los puertos de cualquiera de ellos en buques nacionales de las dos repúblicas.

Cerrando el período el Tratado de Paz, Amistad, Comer-

cio y Navegación, de 1855 (vigente hasta 1866), que reproduce muchas de las disposiciones del anterior, estableciendo como aquél el régimen de "cordillera libre", extendido en el tratado de 1855 al comercio de tránsito de productos extranjeros realizado por ambos territorios y "libre concurrencia de las industrias de los ciudadanos" de ambas repúblicas; además el tratado de 1855 incluye la cláusula de más favor en su forma condicional y el tratamiento en un mismo pie de igualdad en todo lo relativo a derechos, prohibiciones o restricciones, rebajas o exenciones, al comercio de importación y exportación, realizado en buques de bandera de los dos países y otras medidas también tendientes a la protección y desarrollo de las incipientes marinas mercantes nacionales.

52. En el segundo período - 1865/1917: Organización nacional - se realizaron algunos intentos que no llegaron a concretarse en la práctica, en 1865 y 1869. Debiendo destacarse las negociaciones realizadas en 1907 para suscribir un Tratado en el que se incluirían, el régimen de "cordillera libre", recíproca libertad de comercio y navegación, de entrada de buques y cargamentos en los puertos, ríos, etc., de comercio de tránsito y otras importantes franquicias ya estipuladas en los tratados de 1826 y 1855; tratado que no llegó a ser suscrito.

En cambio, con referencia a los transportes se celebraron la convención reglamentaria sobre tráfico de ferrocarriles, de 1887; el convenio para la construcción de un camino por Uspallata, de 1894; el protocolo sobre repartición de los fletes de carga del trasandino, de 1917 y el convenio sobre tarifas ferroviarias, de 1922.

53. El tercer período - 1929/47: Epoca actual - se inicia con el "modus-vivendi" comercial de 1932, por el que se redujeron en un 50 % los derechos de importación a nuestro país de productos típicos de la producción chilena y se volvió al régimen aduanero anterior a 1930 para la introducción a Chile de ganado, carnes enfriadas y enlatadas, cecinas, salazones, conservas de carne y extracto de quebracho, ar-

gentinos; dificultades surgidas en su aplicación motivaron la supresión de algunos de los artículos incluídos, realizada por el Acta de Mendoza de febrero de 1933.

Posteriormente se firmó el Tratado de Comercio de 1933; en el mismo se establecieron rebajas de derechos del 20 al 50 %, y libre internación, para productos chilenos y un tratamiento más favorable para los principales productos argentinos de importación en el país trasandino. Se incluyeron también previsiones sobre los ferrocarriles trasandinos, represión del contrabando, tornaguías internacionales, etc. En el Protocolo adicional al tratado de 1933, de 1938, se estipuló la cláusula de la nación más favorecida, en su forma incondicional e ilimitada, mejorándose el tratamiento a la internación en Chile de vacunos y ganado de pedigree, consolidación de derechos para los ovinos y liberación a los libros, folletos, impresos, etc., y para productos chilenos liberación de derechos, rebaja del 60 %, fijación de derechos específicos y consolidación de derechos vigentes; y otras cláusulas sobre disponibilidad de divisas, primas de exportación, etc. Luego, por cambio de notas realizado en 1939, renovado en 1940, 1943 y 1944, se convino admitir en Chile libre de derechos, dentro de la cuota fijada por el protocolo de 1938, un tonelaje anual de carnes de vacuno, enfriadas y congeladas, aumentado en las sucesivas renovaciones.

54. En 1943, se firmó el Convenio estableciendo el procedimiento a seguir para llegar a la Unión Aduanera; conviniéndose la constitución de una comisión mixta argentinochilena, encargada del estudio del plan para llevarla a cabo y la creación de sendas comisiones nacionales para estudiar los aspectos de la unión aduanera en lo que se refiere a los intereses de cada país, las medidas complementarias necesarias y elaboración de las proposiciones a someter a la comisión mixta.

55. Y en fecha reciente se firmó en Buenos Aires - el 13/XII/46 - el Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera, modificado posteriormente por cam-

bios de notas, que se ocupa del régimen de unión aduanera cuya creación e inmediato comienzo de realización, condiciones, excepciones y modalidades, se establecen; de la concesión de un crédito rotativo a Chile a fin de cubrir el saldo desfavorable a ese país que puede arrojar el intercambio de mercaderías; de la inversión de capitales argentinos en el país trasandino para la promoción de actividades económicas en el mismo y aumentar sus exportaciones al nuestro; de un empréstito para desarrollar un plan de obras públicas en Chile, a fin de fomentar y coordinar el comercio mutuo; del trato preferente a los medios de transporte de ambos países, en ambos territorios, concesión de libre tránsito, autorizaciones y facilidades para organización de zonas especiales de cada país en el otro; transporte preferente en buques de ambas banderas nacionales y promoción de las comunicaciones aéreas comerciales; de los seguros y reaseguros de las mercaderías intercambiadas; del intercambio de películas cinematográficas; facilidades para instalación de sucursales y agencias de bancos y organismos oficiales de cada país en el otro, etc.

56. Además, se suscribieron las siguientes convenciones; relacionadas con el comercio: Convenio sobre tráfico de frutos y de productos destinados al abastecimiento de las regiones fronterizas (1935), no ratificado, y cambio de notas para el abastecimiento del mercado argentino con nitrato de sodio de Chile (1943); atinentes a los transportes: Protocolo relativo al nombramiento de una comisión mixta encargada del estudio de los ferrocarriles trasandinos (1935), Convenio sobre tráfico y tránsito y nota anexa (1943) y Convenio sobre fomento de vías de comunicación (1943); y de carácter sanitario: Convención sanitaria animal y vegetal (1942) y Convenio sobre internación de ganado a pastoreo (1942).

Soluciones propugnadas.

I. De carácter económico. Unión Aduanera.

57. El estímulo del desarrollo del comercio argentinochileno constituye un tema de contínuo y renovado interés, reflejado en el anhelo de llegar a la formación de una unión aduanera; cuyo estudio se ha encarado de acuerdo a lo dispuesto en el convenio del 24/VIII/43 y tendrá principio de "realización efectiva" al ponerse en práctica el convenio del 13/XII/46.

58. De más vastos alcances, la unión aduanera americana podría ser una realidad hace ya muchos años, si se hubieran realizado los primeros intentos de unidades políticas del Continente (proyectos de Francisco Miranda, Simón Bolivar, etc.). En la Primera Cónferencia Panamericana (1889/90) se trató un proyecto de unión aduanera o zollverein americano, que no fué aprobado; habiéndose formulado posteriormente diversas iniciativas de ese carácter y otras que propugnaban la formación de uniones regionales. Sólo los países centroamericanos llegaron, como resultado de federaciones políticas, a la constitución de unidades aduaneras.

59. En los tratados argentinochilenos de 1826 y 1855, se estableció el régimen de "cordillera libre"; expresándose en el "modus-vivendi" de 1932, acta de la conferencia de Santiago y tratado de comercio, de 1933, propósitos concordantes con el ideal de llegar a la unión aduanera. Y habiendo celebrado nuestro país, con otros limítrofes, convenios con la misma finalidad.

60. El convenio del 24/VIII/43 establece el procedimiento para llegar a la unión aduanera argentinochilena; además, se expresó el propósito de tomar de inmediato medidas conducentes a la implantación de franquicias, a poner en vigor a corto plazo y de establecer un adecuado régimen de pagos, que contemple las características del mutuo inter-

cambio.

Ambos gobiernos designaron las comisiones nacionales y los miembros de la comisión mixta, previstas en el convenio; las primeras se constituyeron e iniciaron sus tareas, pero la comisión mixta no llegó a reunirse.

61. El convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera de 1946, establece la creación de un régimen de unión aduanera, declarando libre del pago de derechos aduaneros generales y especiales a los productos y mercaderías originarios o provenientes de ambos países que se introduzcan en el otro para ser consumidos o industrializados. La importación de productos originarios del otro país, estará supeditada a la existencia de saldos exportables y se efectuará sólo en la cantidad suficiente para completar el consumo y necesidades industriales del país comprador. Ambos gobiernos fijarán periódicamente esas cantidades, y confeccionarán listas de productos originarios del otro país exceptuados del régimen de liberación de derechos.

Su realización permite alentar fundadas esperanzas; su correcta aplicación proporcionará positivos y mutuos beneficios y deberán realizarse los esfuerzos necesarios para que, conjuntamente con sus futuras ampliaciones, permita el pleno funcionamiento del régimen de unión aduanera total anhelado.

Declaraciones oficiales formuladas destacaron sus alcances continentales, la seguridad que el mismo no involucra una política internacional excluyente para los demás países americanos y el deseo que se extendiera a todas estas naciones.

62. Muchos y muy fuertes lazos ligan a los dos países, posibilitando el estrechamiento de sus relaciones económicas y comerciales. Sus producciones naturales poseen las necesarias condiciones de complementación para dar lugar a un intenso y sólido intercambio y se favorecerían por la supresión de las barreras aduaneras, que haría posible, asimismo, la elevación del nivel de vida de sus habitantes. El abastecimiento chileno - sobre todo en materia alimen-

ticia - puede ser completado con nuestra producción incrementándose las exportaciones de carnes, granos y productos industriales, y adquiriríamos en el país trasandino principalmente productos mineros, industriales, hortícolas, maderas, etc. Al eliminarse producciones antieconómicas se disminuiría el precio de las subsistencias, lo que incidiría favorablemente sobre los costos de producción y el costo de la vida. Se posibilitaría, también, el desarrollo de las zonas limítrofes y el comercio de tránsito hacia ambos océanos.

La ampliación del mercado, al fortalecer la demanda, tenderá a valorizar las producciones de ambos países; nuestro país incorporará cinco millones de consumidores y proporcionará a Chile un mercado de catorce millones de habitantes (1), de gran capacidad adquisitiva comparada con la de otros países latinoamericanos; ello también permitiría el incremento del desarrollo industrial.

63. Existen sin embargo escollos reales que será necesario salvar, y oposición de los círculos afectados e intereses creados que será necesario vencer, para llevar a feliz término la proyectada unión aduanera.

Se temen en Chile las consecuencias de la competencia de las actividades económicas argentinas, temor fundado en el mayor desarrollo y potencialidad industrial de nuestro país, debidos al mayor volumen de producción, mayor riqueza y disponibilidad de capitales, mayor mercado, clase obrera mejor alimentada, más sobria y trabajadora, mayor valor real de los sueldos y salarios y menores costos de producción.

Se citan además, en desventaja de los chilenos, las mayores cargas fiscales y sociales, la falta de espíritu de trabajo de su población obrera y su mano de obra de nivel inferior a la nuestra, por no contar con los núcleos inmigratorios de nuestro país. Y diversos factores y condiciones naturales que elevan los costos agrícolas chilenos.

A la ventaja del abaratamiento de la alimentación en Chile, los agricultores oponen la necesidad del autoabastecimiento. Se teme que su menor población y desarrollo

---

(1) 16.107.876 habitantes, según cifras provisionales del reciente censo.

económico lo coloquen en situación de marcada dependencia hacia la Argentina; y se señala, asimismo, la desfavorable balanza comercial con nuestro país.

Estas inquietudes se reflejaron en discursos pronunciados por miembros del Gobierno chileno, en los que se preveían diversas limitaciones a la unión aduanera argentinochilena.

64. Evidentemente, la transición al nuevo régimen implicará la transformación de algunos sectores de las estructuras económicas nacionales; máxime teniendo en cuenta las condiciones anormales derivadas del estado de guerra en que se desenvolvió su desarrollo durante los últimos años.

En particular, el país trasandino se encuentra en inferioridad de condiciones en lo referente al desarrollo de sus industrias y actividades agropecuarias; por ello, teniendo en cuenta la importancia de esos sectores de su economía debería encararse la reestructuración necesaria tratando de no perjudicarlos. El reajuste de la agricultura chilena exigiría el abandono de la política de autoabastecimiento, orientando a sus productores marginales hacia cultivos acordes con las condiciones naturales del país, particularmente aquellos que tuvieran colocación en nuestro mercado, dando a ese efecto las facilidades necesarias; la ganadería podría orientarse principalmente hacia la producción lechera. La industria debería mejorarse técnica y económicamente, y fomentarse nuevas actividades aprovechando materias primas nacionales y energía eléctrica barata; los capitales necesarios podrían ser aportados por nuestro país, sobre todo en las industrias cuya producción interesara al mercado argentino. Ello proporcionaría a Chile los medios de pago adicionales necesarios para continuar y aumentar sus compras en la Argentina.

65. Los principales obstáculos existentes se originan en el deseo de defender el actual desarrollo de las economías nacionales sin tener en cuenta que en condiciones normales será necesario liquidar muchas actividades antieconómicas.

Las desventajas señaladas en lo referente a las cargas

sociales, han perdido la importancia que se le asigna, por la evolución operada en nuestro medio en este particular. Los temores de que el actual desarrollo industrial de ambos países resulte perjudicial al intercambio, no se justifican si se recuerda que las economías altamente industrializadas son las que mantienen más activo comercio; una vez realizado el reajuste necesario, la unión aduanera proporcionará posibilidades de vida más sólida a la industria de ambos países.

Alcanzado un nuevo estado de equilibrio el régimen a implantarse será beneficioso para ambos países al permitir el aumento del intercambio, la elevación del nivel de vida y el aumento del consumo, y constituirse un mercado de mayor potencia para enfrentar los problemas de postguerra y las relaciones con las demás economías nacionales. Por otra parte, la unión de Chile y Argentina podrá señalar ese camino a las demás naciones americanas.

66. Resultaría inconveniente la implantación de la unión aduanera de carácter general, en forma repentina y absoluta; será necesario atenuar los perjuicios inmediatos que puedan ocasionarse a algunos sectores de la producción, contemplando para ello todos los intereses y aprovechando todas las posibilidades existentes; pero debería sin embargo acordarse la reducción de los derechos aduaneros al mínimo posible, en el más breve plazo.

A tal efecto se han sugerido diversos porcentajes de rebaja anual, bases para comenzar su aplicación, y la necesidad de establecer excepciones temporales para los productos de competencia, adoptando regímenes especiales; señalándose también la posibilidad de establecer el librecambio inmediato para los productos que no presenten la oposición de intereses creados.

En conclusión, para los productos no competitivos podría regir de inmediato la liberación arancelaria; para los demás podrían aplicarse diversos planes de desarrollo gradual, mediante porcentajes de reducción anual de derechos, fijación de cupos de libre importación por períodos determinados, que podrían tener carácter progresivo, o

combinando la aplicación de los porcentajes de reducción anual de derechos con los cupos de libre importación.

67. El convenio de 1946 establece la liberación de derechos aduaneros generales y especiales para una serie de productos o mercaderías, todavía indeterminados; estando la amplitud de las franquicias convenidas supeditada a la confección de las listas de excepciones previstas. El nuevo régimen está limitado asimismo por diversas cláusulas, y si bien se prevé su ampliación, no se determina el procedimiento para realizarla. Pero a pesar de ello se estima que su puesta en práctica permitirá extraer fundadas enseñanzas y conjuntamente con otras disposiciones del convenio, crear las condiciones que posibiliten la unión aduanera total.

68. Existe la posibilidad - dentro de las disposiciones previstas - que gocen de las franquicias pactadas todos los productos cualquiera sea su grado de competencia. Sin embargo, deben realizarse los estudios y negociaciones necesarios para ir ampliando el régimen de unión aduanera establecido, adoptando a ese efecto todas o algunas de las normas sugeridas a continuación.

Para los productos incluídos en la liberación convenida, podría reducirse gradualmente los derechos a abonar por las importaciones que excedan de la cuota a fijarse de acuerdo al convenio, por ambos gobiernos, incluyéndolos para ello en algunas de las calificaciones y aplicándoles los respectivos procedimientos enumerados en el siguiente párrafo; que asimismo podrían aplicarse sobre la totalidad de esas importaciones si se resolviera transferir los productos de que se trate, del régimen del convenio de 1946 al que se detalla a continuación.

69. Se contemplaría la distinta situación de los productos según su grado de competencia y de los que requieran un régimen especial para el período de transición. Se fijarían taxativamente - luego de un detenido estudio - los productos competitivos y semicompetitivos; los no enunciados quedarían

afectados por la calificación de no competitivos.

Podrían considerarse competitivas las producciones que en ambos países alcanzaran a satisfacer en forma sustancial las necesidades del abastecimiento interno (el 80 % en los últimos diez años, como mínimo, p.ej.) y semicompetitivas las que alcanzaran a satisfacer en proporción importante esas mismas necesidades en los dos países (25 % en el mismo lapso, como mínimo, p.ej.). Los productos sujetos a regímenes especiales, se limitarían estrictamente a lo indispensable y se determinarían en aquellos casos que afectaran fundamentalmente a: la defensa nacional, el interés social o la actividad económica.

Deberíase luego estudiar y establecer un régimen de implantación del librecambio que contemple cada una de esas situaciones; abreviando al máximo posible el plazo necesario para alcanzar la unión aduanera total, procurando que no exceda de diez años, con las excepciones a establecerse en los casos especiales.

Para los productos semicompetitivos podría convenirse la reducción anual del 20 % de los derechos aduaneros, y del 10 % para los competitivos; comprometiéndose además a no establecer limitaciones cuantitativas al intercambio. Para los regímenes especiales se estudiaría y establecería un procedimiento particular en cada caso.

70. Sería necesario además convenir la adopción de un común arancel aduanero; estudiando las tarifas vigentes en su estructura, nomenclatura, avalúos y derechos, con ese propósito, establecimiento de bases para su interpretación y normas para la distribución de la renta aduanera. Pudiendo adoptarse como base de las negociaciones la nomenclatura recomendada por la Sociedad de las Naciones, ya utilizada por nuestro país en los trabajos de reforma de su tarifa.

71. En el aspecto monetario, lo ideal sería llegar a la unificación de ambos sistemas, para evitar dificultades a la unión aduanera. Pero no siendo ello posible o necesario, podría ser suficiente convenir normas tendientes a la estabilización monetaria; propendiendo asimismo a la reducción,

hasta llegar a la total eliminación, de las trabas sobre los cambios internacionales existentes entre los dos países.

72. Finalmente, deberán adoptarse medidas tendientes a la solución de otros problemas que de antigua data dificultan el comercio entre ambos países. Tomando a la brevedad providencias con respecto a los transportes marítimos, terrestres y aéreos; propósito facilitado por el convenio de 1946 que establece la realización de un plan de obras públicas en Chile, obras complementarias en la Argentina y otras medidas concordantes; y encarando asimismo el problema del constante saldo desfavorable a Chile, de la balanza comercial.

II. De carácter financiero. Convenio de pagos.

73. Se señala como un obstáculo al mayor desarrollo del intercambio la existencia de un exceso sistemático de nuestras exportaciones a Chile, con respecto a las importaciones de ese origen; sin embargo el país trasandino presenta una balanza favorable en su comercio exterior que le permitiría practicar la compensación triangular y multilateral, pero debe tratarse de eliminar ese inconveniente que puede adquirir importancia en el futuro.

74. El fomento de las ventas chilenas sería la solución natural a arbitrar; lo que podría lograrse aplicando algunas de las franquicias previstas en los convenios de 1943 y 1946, con carácter liberal favorable a Chile, pero condicionando su vigencia al establecimiento de la unión aduanera total a breve plazo. Al mismo propósito tiende la constitución de sociedades mixtas argentinochilenas para la explotación de las riquezas trasandinas y su exportación a nuestro mercado; procedimiento que se aplicará al ponerse en práctica el convenio de 1946, pero que podría ser ampliado estimulándose, con ventaja, la inversión de capitales privados argentinos.

75. Un posible aporte inmediato a la solución buscada po-

dría ser la concertación de un convenio de pagos, que evitara la reducción de las compras chilenas sin obligar a ese país a saldar de inmediato el déficit con divisas; el que aunque quizás no modifique el saldo de carácter crónico que obedece a causas económicas, podría sin embargo mitigar sus inconvenientes. Con ese propósito se iniciaron conversaciones en 1942 con funcionarios chilenos, que fueron luego interrumpidas.

Existen antecedentes sobre la cuestión respecto de otros países limítrofes, habiéndose celebrado con Brasil y Paraguay convenios de pagos, que aunque difieren entre sí, en esencia tienden a facilitar al país deudor el pago del excedente de sus adquisiciones y la nivelación de la balanza comercial.

76. El convenio de 1946 contempla el problema estableciendo que nuestro Gobierno acuerda al de Chile, durante el término de tres años, un crédito rotativo con un descubierto de cien millones de m$n argentina, para cubrir el saldo desfavorable a ese país que eventualmente puede arrojar el intercambio de mercaderías, con utilización máxima anual de cincuenta millones de m$n en el trienio 1947/49. Y dispone además que el Gobierno argentino invertirá en Chile hasta la suma de trescientos millones de m$n argentina para colaborar en la creación de nuevas actividades económicas o intensificar las existentes, y aumentar las exportaciones a nuestro país; constituyéndose a ese efecto una sociedad de financiación argentinochilena integrada por el IAPI y la Corporación de Fomento, de Chile.

Con ello se ha procurado salvar los inconvenientes del desnivel de la balanza comercial; el crédito rotativo permitirá a Chile continuar y aumentar sus compras de productos argentinos, sin necesidad de tener que recurrir a desembolsos inmediatos de divisas, por los excedentes, hasta la suma límite anual fijada, si bien no resuelve integralmente el problema en su aspecto financiero, ya que sólo difiere los pagos, facilitándolos luego al establecer un plazo prudencial de amortización. Pero evidentemente contribuirá a la solución buscada la acción de la sociedad de financiación

argentinochilena, debiendo lamentarse que no se hayan previsto cláusulas referentes a las inversiones de capitales privados argentinos.

77. Hubiera sido del caso asimismo la concertación de un convenio de pagos, el que puede adoptarse como régimen transicional al vencimiento del crédito rotativo y durante el tiempo necesario para que las inversiones de capitales argentinos y otras medidas concurrentes al equilibrio del intercambio rindan los resultados deseados. Estipulándose a tal fin las siguientes bases:

a) las operaciones correspondientes a las transferencias de fondos provenientes del intercambio de productos se centralizarían en sendas cuentas en cada país y servirían de base para la liquidación, verificación y ajuste semestral de los saldos; arbitrándose un procedimiento que eliminase el riesgo de cambio;
b) si el saldo de la balanza comercial fuera mayor que una suma determinada de m$n, el excedente quedaría depositado en el país deudor.

El monto sobrepasado el cual se bloquearían los excedentes podría establecerse tomando como base el promedio de los saldos del último quinquenio o mejor del último trienio, en una proporción del 50 % o del 33,33 %; o aplicando estas relaciones porcentuales sobre el saldo de la balanza comercial de cada año.

78. Si al cabo de un plazo fijado (2 o 3 años) se mantuviera el desequilibrio, se procedería a la liquidación del saldo bloqueado acumulado mediante uno o varios conjuntamente de los siguientes procedimientos:

a) pago en oro o divisas de libre disponibilidad, en un plazo prudencial (si la situación de la balanza de pagos chilena lo permitiera);
b) compra de productos del país deudor por parte del país acreedor;
c) inversión de capitales del país acreedor en el país deudor;

(los dos procedimientos precedentes podrían ponerse en práctica desde la vigencia del convenio)

d) consolidación del saldo deudor mediante la realización de un empréstito entre ambos gobiernos (ofreciendo posibilidades de amortización a largo plazo y disminuyendo la incidencia anual de los servicios sobre la balanza de pagos).

79. Por el procedimiento detallado en b) el país con exceso de exportaciones deberá tratar de aumentar sus adquisiciones, buscando el equilibrio mediante el aumento del intercambio. Por el detallado en c) podría ampliarse lo estipulado en el convenio de 1946 constituyendo sociedades con el aporte de capitales privados argentinos para desarrollar actividades que tuvieran favorable influencia sobre el equilibrio de la balanza e interesantes proyecciones para el futuro. Asimismo, las inversiones pueden consistir en empréstitos para desarrollar obras de fomento de la producción y de los medios de comunicación, reconocidas como útiles o necesarias; temperamento - que aunque no referido directamente a los saldos de la balanza comercial - se pondrá en práctica al ejecutarse lo dispuesto en el Cap.IV del convenio de 1946.

80. Las medidas indicadas, principalmente las inversiones en actividades productoras y obras públicas en Chile, facilitarían la complementación de ambas economías, el estrechamiento de sus relaciones y la realización de la unión aduanera total, que es de prever se consolidaría en tal forma sobre bases firmes arraigada en la estructura económica de ambos países.

Buenos Aires, julio 3 de 1947.

ALBERTO A.R.SIGNANINI
Nº de Reg. 2893
Charcas 2544 - P.B.-B
Cap. Federal

BIBLIOGRAFIA

A) Tratados generales.

BUNGE, Alejandro E. - UNA NUEVA ARGENTINA, Bs. Aires, 1940.

GARCIA MATA, Rafael y LLORENS, Emilio - ARGENTINA ECONOMICA, Buenos Aires, 1940.

MORENO QUINTANA, Lucio M. - POLITICA ECONOMICA, Bs. Aires, 1944.

- EL SISTEMA INTERNACIONAL AMERICANO, Buenos Aires, 1915-27.

PARANAGUA, O. - POLITIQUE COMMERCIALE INTERNATIONALE, Genève, 1930 (versión castellana por L.M. Moreno Quintana, Bs. Aires, 1939).

SCHIOPETTO, Ovidio V. - NOCIONES DE POLITICA ECONOMICA INTERNACIONAL, Bs. Aires, 1935.

WAGEMANN, E. - ESTRUCTURA Y RITMO DE LA ECONOMIA MUNDIAL, (versión castellana de M.Sánchez Sarto), Barcelona, 1933.

B) Obras y trabajos fundamentales.

AGUIRRE B., Sócrates - LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE CHILE Y LA ARGENTINA A TRAVES DE LOS TRATADOS, en Rev.de Ciencias Económicas, setiembre de 1937.

DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA, CHILE - SINOPSIS GEOGRAFICO-ESTADISTICA DE LA REPUBLICA DE CHILE, 1933, Santiago de Chile.

GARBARINI ISLAS, Guillermo - CHILE Y ARGENTINA, UNIDADES ECONOMICAS COMPLEMENTARIAS, en Rev. de Ciencias Económicas, setiembre de 1937.

- EL INTERCAMBIO CON CHILE Y LA NECESIDAD DE REHABILITAR EL FERROCARRIL TRASANDINO, en Rev. de Ciencias Económicas, octubre de 1935.

IVOVICH, Esteban - LA PRODUCCION DE CHILE Y LOS NUEVOS ORGANOS DE POLITICA ECONOMICA DEL ESTADO, Cursos y Conferencias, Bs. Aires, julio 1944.

MILLAN IRIARTE, Augusto - BARRERAS EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL CHILENOARGENTINO, Bs. Aires, 1941.

MORESCO, Enrique - LOS FERROCARRILES TRASANDINOS EN SU CONTRIBUCION A LA SOLIDARIDAD ECONOMICA, SOCIAL Y CULTURAL ARGENTINOCHILENA, Bs. Aires, 1941.

PONCE DE LEON, Carlos - VIAS DE COMUNICACION ENTRE CHILE Y ARGENTINA, Santiago de Chile, 1943.

RUIZ BOURGEOIS, Julio - LA MINERIA EN LA VIDA DE CHILE, Cursos y Conferencias, X, XI y XII, 1942.

SAPRIZA CARRAU, Héctor M. - PROYECTOS DE GRANDES UNIONES ADUANERAS AMERICANAS, Rev. de Economía Argentina, mayo 1943.

WALKER LINARES, Francisco - LEGISLACION SOCIAL CHILENA, Cursos y Conferencias, X, XI y XII, 1942.

C) Tratados monográficos, conferencias, discursos, etc.

ARANEDA IBARRA, Fernando - UNION FEDERAL CHILENOARGENTINA, ANTICIPO DE UNA FEDERACION SUDAMERICANA, Bs. Aires, 1941.

BELZONI, Guido C. - LAS VIAS FERREAS INTERNACIONALES EN AMERICA DEL SUD, Bs. Aires, 1943.

BIDWELL, Percy W. - DEFENSA ECONOMICA DE LA AMERICA LATINA, México, D.F., 1942.

COMISION DE AGRICULTURA DE POSTGUERRA - AGRICULTURA CHILENA DE POSTGUERRA, (Informe), Instituto de Economía Agrícola, Santiago de Chile, 1944.

COSANI S., Armando - LA UNION ADUANERA ARGENTINOCHILENA, "El Mundo", Bs. Aires, 20, 21 y 22 de diciembre 1943.

DAGNINO PASTORE, L. - PROBLEMAS TRASANDINOS, Bs.Aires, 1935.

DE ABAD, Luis V. - EL COMERCIO DE LAS AMERICAS. LIGA O UNION ADUANERA IBEROAMERICANA, La Habana, 1942.

DIRECCION DE POLITICA COMERCIAL - LOS TRATADOS COMERCIALES FIRMADOS POR LA REPUBLICA ARGENTINA EN 1825; DURANTE LA EPOCA DE LA ORGANIZACION NACIONAL Y A PARTIR DE 1932, Boletín de la Secretaría de Industria y Comercio, abril-mayo 1945, Bs. Aires.

DORFMAN, Adolfo - EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE AMERICA LATINA, Santa Fe, 1942.

ERRAZURIZ, Maximiano - LA UNION ADUANERA CON CHILE EN EL TAPETE, "El Pueblo", Bs. Aires, 2/I/44.

ESPAÑA SOLA, Adolfo R. y TARSIA, Pedro A. - LOS TRATADOS ARGENTINOCHILENOS DE 1826, 1855 y 1933. PROTOCOLO ADICIONAL DE 1938 A ESTE ULTIMO TRATADO. MODUS VIVENDI DE 1932. Boletín de la Sec. de Ind. y Comercio, mayo 1945.

FELIU, Guillermo Eduardo - SINTESIS DE CHILE, "La Prensa", Bs. Aires, 31/XII/939.

FENOGLIO PREVE, Simón - EL AZUFRE Y SUS INDUSTRIAS EN LA REPUBLICA ARGENTINA, Bol.de Inf.Petroleras (Y.P.F.), nº 229, Bs.Aires.

GONZALEZ, Pedro Luis - POLITICA ECONOMICA NACIONAL, Santiago de Chile, 1926.

JUNCOSA SERE, Julio M. - ALGUNOS ASPECTOS DE LAS RELACIONES ECONOMICAS CON CHILE, Conf. Radio del Estado del 16/III/43.

LLORENS, Emilio - EL SUBCONSUMO DE ALIMENTOS EN AMERICA DEL SUR, Bs. Aires, 1942.

MARSHALL, Enrique L. - REGIMEN MONETARIO ACTUAL DE CHILE Y SUS ANTECEDENTES HISTORICOS, Cursos y Conferencias, X, XI y XII, 1942.

MARTINEZ, Carlos J. (Cnl.) - LA INDUSTRIA SIDERURGICA NACIONAL, Inst. de Est. y Conf. Industriales (U.I.A.), Bs. Aires, 1943.

MONTEAGUDO, Pío I. - EL COMERCIO DE GANADO CON CHILE POR EL NORTE ARGENTINO, "El Pueblo", Bs. Aires, 10/XII/44.

MORENO, Pedro Antonio - ARGENTINA-CHILE, LAS PROVINCIAS UNIDAS DE SUR AMERICA, Bs.Aires, 1941.

MORENO QUINTANA, Lucio M. - LA INTEGRACION DE LA ECONOMIA NACIONAL, Bs. Aires, 1943.

MOYANO LLERENA, Carlos - LA UNION ADUANERA DEL SUR, Rev. de Econ.Argentina, Bs.Aires, febrero 1944.

PALAZZOLO, Octavio - LA ECONOMIA DE CHILE RECLAMA UNA MONEDA SANA Y ESTABLE, "El Mundo", Bs. Aires, 24/II/942.

PEREZ AUBONE, Rosauro - LA PROVINCIA DE SAN JUAN TIENE UN PUERTO SOBRE EL PACIFICO, Veritas, Bs. Aires, 1/IV/945.

PESSAGNO ESPORA, Marco Aurelio - ASPECTO GEOGRAFICO-ECONOMICO DEL PROBLEMA ADUANERO ARGENTINO-CHILENO, "Humanidades", La Plata, 1940.

RIOS IGUALT, Jorge - HACIA UNA COORDINACION DE LA ECONOMIA SUDAMERICANA, Valparaíso, 1941.

RODRIGUEZ VILLAR, Pacífico - ESTADOS UNIDOS DEL SUR Y REPUBLICA DEL PLATA, "La Prensa", Bs. Aires, 4/VII/43.

SAAVEDRA LAMAS, Carlos - LA UNIDAD ECONOMICA DE AMERICA, Bs. Aires, 1940.

SAENZ PEÑA, Roque - ZOLLVEREIN AMERICANO, en "Derecho Público Americano, Escritos y Discursos", Bs. Aires, 1905.

SAROBE, José María (Gral.de Brig.) - POLITICA ECONOMICA ARGENTINA, Inst. de Est. y Conf.Industriales (U.I.A.), Bs. Aires, 1942.

SAVIO, Manuel N. (Gral.de Brig.) - DISCURSO pronunciado en el 4º aniversario de la creación de la D.G.F.M., Bs. Aires, 9/X/45.

- POLITICA DE LA PRODUCCION METALURGICA ARGENTINA, Inst. de Est. y Conf.Industriales (U.I.A.), Bs.Aires, 1942.

SCHIOPETTO, Ovidio V. - SITUACION DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR, Cursos y Conferencias, Bs. Aires, julio 1941.

SUBERCASEAUX, Guillermo - LA UNION ADUANERA Y ECONOMICA ENTRE CHILE Y ARGENTINA, Veritas, Bs. Aires, 1/IV/45.

UNION INDUSTRIAL ARGENTINA - POSIBILIDADES DE INTERCAMBIO, REPUBLICA DE CHILE, (Panorama económico de América), en Argentina Fabril, mayo 1941.

WAJNER, Noé - LA ECONOMIA INTERAMERICANA, Santiago de Chile, 1941.

MENSAJES PRESIDENCIALES; DISCURSOS Y DECLARACIONES, DE MIEMBROS DEL P.E., SENADORES, DIPUTADOS, FUNCIONARIOS, ETC., DE AMBOS PAISES.

D) Fuentes documentales.

a) Nacionales :

ANUARIOS DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO - Dirección General de Estadística y Censos de la Nación, Buenos Aires.

ANUARIO ESTADISTICO INTERAMERICANO - Bs.Aires, 1940.

ANUARIO GEOGRAFICO ARGENTINO - Comité Nacional de Geografía, Bs. Aires, 1941.

BOLETIN DE LA DIRECCION GENERAL DE ADUANAS - Bs.Aires.

BOLETIN INFORMATIVO DE LEGISLACION ARGENTINA. LEYES, DECRETOS Y RESOLUCIONES - Editorial "La Ley", Bs. Aires.

BOLETIN DE LA SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO - Bs.Aires.

CATALOGO DE LOS TRATADOS, CONVENCIONES Y DEMAS ACTOS INTERNACIONALES CELEBRADOS POR LA REPUBLICA ARGENTINA DESDE EL 25/V/1810 HASTA EL 31/XII/1942 - Ministerio de Rel.Ext. y Culto, en "Informaciones Argentinas" de marzo, abril, mayo y junio de 1943.

DIARIOS DE SESIONES - Cámara de Diputados de la Nación, Bs. Aires.

- Cámara de Senadores de la Nación, Bs. Aires.

EL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO EN 1944 Y 1943 Y ESTADISTICAS ECONOMICAS RETROSPECTIVAS - Dir. Gral.de Estadística y Censos de la Nación, Bs.Aires, 1945.

EL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO EN 1945 Y SU COMPARACION CON EL DE 1944 - Dir. Gral. de Est. y Censos de la Nación, Bs. Aires, 1946.

EL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1946 Y SU COMPARACION CON EL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR - Dir. Nal. de Inv., Estad. y Censos, Bs. Aires, 1946.

EL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO EN 1946 - Dir. Nal. de Inv., Estad. y Censos, Bs. Aires, 1947.

ESTADISTICA MINERA DE LA NACION - Dirección General de Minas y Geología, Bs. Aires.

EXPORTACION A LOS EE.UU.,MEJICO,PERU Y CHILE, durante 9 meses de 1944 - Corporación para la Promoción del Intercambio, S.A., Boletín nº 26, Bs. Aires, 1944.

GUIA DE VIAJE, ZONA CENTRO - Automóvil Club Argentino, Bs. Aires.

GUIA POSTAL Y TELEGRAFICA PANAMERICANA - Buenos Aires.

IMPORTACION DE HIERRO Y SUS MANUFACTURAS EN EL PERIODO 1921/40. Estudio de la D.G.de Fab. Militares, en Rev. "La Ingeniería", C.A.I., Bs. Aires, agosto 1942.

INFORMACIONES OBTENIDAS EN:

Agencia de la Cía.Chilena de Navegación Interoceánica.

Agencia de la Cía. Peruana de Vapores.

Agencia de la S.A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, Sección Marítima.

Administración General de Vialidad Nacional.

Automóvil Club Argentino.

Cía. Argentina de Transportes Automóviles (C.A.T.A.).

Cía. de Aviación Pan American Grace Airways (Panagra).

Cía. Internacional de Transportes Automóviles S.A. (C.I.T.A.).

Dirección Nacional de Investigaciones, Estadística y Censos.

Ferrocarriles del Estado.

Flota Mercante del Estado.

MEMORIAS :

Banco Central de la República Argentina, Bs.Aires.

Comisión Interministerial Permanente de Política Económica (C.I.P.P.E.), Bs. Aires.

Flota Mercante del Estado, Bs. Aires.

Ministerio de Agricultura, Bs. Aires.

Ministerio de Hacienda, Bs. Aires.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Bs. Aires.

RED CAMINERA PRINCIPAL - Mapas del Automóvil Club Argentino y Adm. Gral. de Vialidad Nacional, Bs. Aires.

TARIFA DE AVALUOS Y ARANCEL DE IMPORTACION - M. de Hacienda, Dir. Gral.de Aduanas, Bs.Aires, 1939.

TRATADOS DE COMERCIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA - Publicación del Instituto de Política Económica, Bs. Aires, 1945.

b) Extranjeras :

AGRICULTURA E INDUSTRIAS AGROPECUARIAS, 1939/40 y 1941/42 - Dirección General de Estadística, Chile.

ANNUAIRE STATISTIQUE DE LA SOCIETE DES NATIONS, 1940/41 - Geneve, 1942.

ANUARIOS DE COMERCIO EXTERIOR - Dir.Gral.de Estadística - Chile.

ANUARIO DE INDUSTRIA, 1940 - D.G.de Estadística, Chile.

ARANCEL ADUANERO - República de Chile, Edición Oficial, 1944.

BOLETIN MENSUAL - Banco Central de Chile, Santiago de Chile.

ESTADISTICA CHILENA - D.G.de Estadística, Chile.

MEMORIAS BANCO CENTRAL DE CHILE - Santiago de Chile.

MINERIA E INDUSTRIA, ANUARIO 1939 - D.G.de Estad., Chile.

E) Revistas, diarios y otras publicaciones.

ARGENTINA FABRIL - Publicación oficial de Unión Industrial Argentina, Bs. Aires.

AUTOMOVILISMO - Revista mensual del Automóvil Club Argentino, Bs. Aires.

BOLETIN MINERO - Sociedad Nacional de Minería, S.de Chile.

BOLETIN SEMANAL DE ECONOMIA - Instituto Argentino de Investigaciones y Estudios Económicos,Bs. Aires.

CURSOS Y CONFERENCIAS - Revista mensual del Colegio Libre de Estudios Superiores, Bs. Aires.

DIARIOS : Editoriales, comentarios, artículos e informaciones.
EL DIA, La Plata. EL DIARIO ILUSTRADO, Santiago de Chile, EL MERCURIO, S. de Chile. EL MUNDO, Bs.Aires. EL PUEBLO, Bs.Aires. LA NACION, Bs.Aires. LA NACION, S.de Chile. LA PRENSA, Bs.Aires. LA RAZON, Bs.As. NOTICIAS GRAFICAS, Bs.As.

ECONOMIA - Publicación mensual del Instituto Argentino de Investigaciones y Est.Económicos, Bs. Aires.

ECONOMIC SURVEY - Boletín semanal (ed. castellana), Bs. Aires.

EN GUARDIA - Publicación mensual del Coordinador de relaciones interamericanas, Washington, D.C., EE.UU. de N.A.

INDUSTRIA - Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, S. de Chile.

INDUSTRIA MINERA - Organo de la Cámara Argentina de Minería, Revista mensual, Bs. Aires.

REVISTA DE CIENCIAS ECONOMICAS - F. de C. Económicas, C. de Estudiantes y C. de Graduados, Bs. Aires.

REVISTA DE ECONOMIA ARGENTINA - Instituto Alejandro E. Bunge de Investigaciones Económicas y Sociales, Bs. Aires.

TEMAS ECONOMICOS E INDUSTRIALES - Revista mensual, Bs. Aires.

VIAJES SUDAMERICANOS - Publicación de la agencia de turismo Salvatierra, Bs. Aires.

I N D I C E

Páginas

PROEMIO 1

PARTE I

LA ECONOMIA DE CHILE Y SU COMERCIO EXTERIOR

Capítulo Primero

Ambiente económico chileno

1. Ambiente físico 33
2. Territorio 39
3. Población 41
4. Costo de la vida 46
   a) Jornales pagados 47
   b) Comercio interior (precios). 51
   c) Costo de la vida 57
5. Agricultura 65
6. Ganadería 74
7. Minería 79
8. Industria fabril y manufacturera 105
9. Corporación de Fomento de la Producción. . . 123

Capítulo Segundo

Comercio exterior de Chile

I. Intercambio comercial

1. Antecedentes y evolución 136
2. Intercambio y balanza comercial 139
3. Situación actual 145
4. Cantidades y valores 154
5. Intercambio con principales países 160
6. Influencia de la guerra mundial en las corrientes del intercambio 169
7. Organos oficiales de acción de la política comercial chilena 183
   a) Ministerio de Economía y Comercio. . . . 185
   b) Consejo Nacional de Comercio Exterior. . 186
   c) Corporación de Fomento de la Producción. 194

II. Importación

1. Origen de las importaciones 199
2. Principales países de origen de las importaciones 202

Páginas

3. Evolución del comercio de importación en el período bélico. 207
4. Productos importados 211

III. Exportación

1. Destino de las exportaciones 217
2. Principales países de destino de las exportaciones 220
3. Evolución del comercio de exportación en el período bélico. 226
4. Productos exportados 231

PARTE II

REGIMEN JURIDICO ECONOMICO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL ARGENTINOCHILENO

Capítulo Primero

Comercio exterior argentinochileno

I. Intercambio comercial

1. Antecedentes y evolución 236
2. Intercambio y balanza comercial. 239
3. Situación actual 244

II. Importación

1. Desarrollo e importación por productos . . . 249
2. Evolución en el período bélico 269
3. Estudio de los principales artículos 280
   a) Cobre. 280
   b) Hierro 285
   c) Carbón 297
   d) Azufre 304
   e) Salitre. 308
   f) Maderas. 311
   g) Leguminosas, descarozados, frutas secas y desecadas 319

III. Exportación

1. Desarrollo y exportación por productos . . . 323
2. Evolución en el período bélico 331
3. Estudio de los principales artículos 340
   a) Carnes 340
   b) Manteca y quesos 355
   c) Trigo 359
   d) Maíz 363
   e) Girasol 366
   f) Productos industriales 371

Capítulo Segundo

Transportes

Páginas

I. Generalidades 381

II. Vinculación ferroviaria

1. Generalidades 393
2. Trasandino por Juncal. 395
   a) Antecedentes. Características de la línea 395
   b) Administración y explotación; causas de los resultados adversos 396
   c) Interrupción de la línea. Reconstrucción 399
   d) Perspectivas de tráfico. Importancia de la línea 402
3. Trasandino del Norte (Salta a Antofagasta) . 408
   a) Antecedentes. Características de la línea 408
   b) Ejecución de las obras; estado actual. . 410
   c) Perspectivas de tráfico. Importancia de la línea 413
4. Trasandino del Sud (Zapala a Chile). 417
   a) Antecedentes. Características de la línea 417
   b) Estudios realizados. 418
   c) Perspectivas de tráfico. Importancia de la línea. 420
5. Otras líneas trasandinas proyectadas 421
   a) Trasandino de Tinogasta a Chile. 421
   b) Trasandino de Lanco a Zapala 422
   c) Trasandino sugerido por el Touring Club Argentino 422

III. Vinculación marítima

1. Generalidades. 423
2. Compañía Chilena de Navegación Interoceánica 427
3. Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia - Sección Marítima. 428
4. Flota Mercante del Estado. 429
5. Otras líneas de vinculación marítima con Chile. 431

IV. Vinculación caminera

1. Generalidades. 432
2. Pasos cordilleranos. 435
   a) Huaytiquina. 435
   b) Socompa. 435
   c) San Francisco. 436
   d) Uspallata. 436
   e) Pino Hachado 437
   f) Mamuil Malal o Tromen. 437
   g) Pérez Rosales. 438
   h) Baquedano. 438
   i) Cancha Carrera 438

Páginas

3. Caminos 438
a) Camino de Mendoza a Santiago, por Uspallata. 440
b) de Bariloche a Osorno, por Puyehue. . . . 444
c) de Catamarca a Copiapó, por el paso de San Francisco. 445
d) de Salta a Antofagasta, por Socompa . . . 445
e) de Lonquimay a Zapala, por el paso de Pino Hachado o El Arco 446
f) Otros caminos contemplados en el convenio del 24/VIII/43 447
g) Ruta por el Paso Pérez Rosales. 448
h) de Río Gallegos, a Natales y a Punta Arenas 449

V. Vinculación aérea

1. Generalidades 450
2. Servicios actuales 451
3. Perspectivas en la postguerra 456

Capítulo Tercero

Tratados y convenciones comerciales

1. Generalidades 461
2. Primer período (1812-63). 467
a) Convenio sobre cambio de azogue por pólvora, de 1812 467
b) Tratado de Amistad, Alianza, Comercio y Navegación, de 1826. 468
c) Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, de 1855. 470
3. Segundo período (1865-1917) 474
a) Negociaciones realizadas. 474
b) Convención reglamentaria sobre el tráfico de ferrocarriles, de 1887. 475
c) Convenio para la construcción de un camino en el Paso de Uspallata, de 1894. . . 476
4. Tercer período (1929-1947). 477
a) "Modus-vivendi" comercial, de 1932. . . . 478
b) Acta de Mendoza, de 1933. 478
c) Acta de la Conferencia de Santiago, de 1933 480
d) Tratado de Comercio, de 1933. 481
e) Protocolo Adicional, de 1938. 486
f) Cambios de notas, de 1939, 1940, 1943 y 1944, sobre introducción a Chile de carnes de vacuno enfriadas o congeladas (Modificación artículo segundo Protocolo 1938). 493
g) Convenio sobre procedimiento para llegar a la Unión Aduanera, de 1943 494
h) Cambio de notas del 23 de abril de 1945 . 496
i) Convenio sobre Unión Aduanera y cooperación económica y financiera entre las Repúblicas Argentina y de Chile, de 1946 497

Páginas

j) Convenio sobre tráfico de frutos y de productos destinados al abastecimiento de las regiones fronterizas, de 1935 . . 505
k) Cambio de notas para el abastecimiento del mercado argentino con nitrato de sodio de Chile, de 1943. 506
l) Protocolo relativo al nombramiento de una Comisión Mixta encargada del estudio de los Ferrocarriles Trasandinos, de 1935 . 507
m) Convenio sobre tráfico y tránsito y nota anexa, de 1943 510
n) Convenio sobre fomento de vías de comunicación, de 1943. 518
ñ) Convención Sanitaria Animal y Vegetal y Convenio sobre internación de ganado a pastoreo, de 1942. 520

Capítulo Cuarto

Soluciones Propugnadas

I. De carácter económico. Unión Aduanera.

1. Antecedentes. 526
a) Generalidades 526
b) Proyectos de uniones aduaneras americanas 532
2. Convenio del 13/XII/46. 538
a) Antecedentes 538
b) Convenio de 1943. 542
c) Convenio de 1946. 549
3. Posibilidades 559
a) Ventajas. Opiniones favorables. 559
b) Inconvenientes. Objeciones formuladas . . 568
c) Posibilidades existentes. Solución viable: sistema gradual 576

II. De carácter financiero. Convenio de pagos.

1. Antecedentes. 601
a) Generalidades 601
b) Convenios de pagos con Brasil y Paraguay . 607
2. Posibilidades 612
a) Convenio del 13/XII/46. 612
b) Crédito rotativo. Bases para un convenio de pagos argentinochileno. 617

PARTE III

CONCLUSIONES 623

—

Páginas

BIBLIOGRAFIA 662
A) Tratados generales. 662
B) Obras y trabajos fundamentales. 662
C) Tratados monográficos, conferencias, discursos, etc. 663
D) Fuentes documentales. 666
E) Revistas, diarios y otras publicaciones . . 669

INDICE 670