

Tratado de Comercio
entre
Chile y Argentina

OBSERVACIONES

Imprenta BARCELONA
Moneda esquina San Antonio
Año 1910



Proyecto de Tratado de Comercio entre Chile y Argentina

OBSERVACIONES

La razón determinante del Tratado Comercial y lo que, al propio tiempo, constituye su fundamento, es la diferencia del costo comparativo entre los productos chilenos y los argentinos.

Múltiples factores determinan esa diferencia y son los principales: la elevada tasa de los salarios y jornales en la Argentina, la presión tributaria que grava sobre sus industrias y su comercio y los subidos fletes de los ferrocarriles.

Muy importante influencia ejercen también las condiciones climatéricas de uno y otro país, que se manifiesta de una manera palpable en la calidad de los productos naturales de Chile, y la superioridad de la elaboración industrial.

La exposición chilena de Agricultura en Buenos Aires ha demostrado la mejor calidad de los productos chilenos y la baratura relativa de sus precios, en relación á los productos similares argentinos y extran-

jeros, y con ello queda comprobado de una manera evidente que, salvadas las barreras fiscales por medio de un Tratado de Comercio y con el arreglo de las tarifas ferroviarias, sería activísima la corriente comercial de Chile hacia aquel país.

Hoy mismo, sin la intervención de tan importantes factores, es posible importar en la Argentina muchos productos de Chile porque la diferencia de precio que, en general, llega á 100%, cubre los fletes y derechos de aduana.

Otro punto obscuro ha venido la exposición chilena á esclarecer; y es que el comercio de Chile no se limitaría tan sólo á las Provincias andinas, en las que, sin duda, habría de ser considerable, sino que se extendería también á Buenos Aires para varios é importantes artículos.

Ha quedado, pues, favorablemente resuelta la cuestión de la conveniencia del Tratado de Comercio que suprime la cordillera de los Andes. Por otra parte, no puede ser más propicia la ocasión para llevarlo á cabo.

El señor Ricardo Pillado ha presentado al Congreso Científico Pan-americano un interesante trabajo intitulado «Estudio sobre el comercio argentino con las naciones limítrofes»; trabajo que, al sentir unánime de la prensa, contiene la contribución más valiosa aportada en los días del centenario, porque ilustra el pensamiento americano de los fundadores de la República, abonándole en el terreno económico con un análisis metódico de las estadísticas del intercambio comercial. (*La Prensa*, Julio 22 de 1910).

La síntesis del libro del señor Pillado, como proposición sometida á la discusión del Congreso, ha sido concebida así:

«Permitir la libre entrada de los productos de los países limítrofes al territorio del nuestro, importaría cimentar definitivamente una preminencia comercial argentina en Sud-América, que no hiere ninguna sensibilidad, que no afecta ningún interés y no perturba ninguna armonía política, comercial ni social en las naciones que nos rodean, porque ella estaría fundada en las más nobles conquistas de la civilización: la libertad, la justicia, la solidaridad y el provecho mutuo.»

El autor, pues, teniendo en cuenta la situación geográfica y la diversidad de las producciones de cada país y los resultados efectivos de su recíproco intercambio, propone el ejercicio del libre cambio entre las naciones fronterizas como una política comercial conveniente á la situación y condiciones naturales del territorio, á la cultura general y á la prosperidad de la República.

Tratando especialmente de las relaciones comerciales con Chile, dice el señor Pillado:

«La frontera fiscal en la línea mediterránea es una valla perjudicial para el bienestar de los habitantes de ambos países, porque dificulta su aprovisionamiento de artículos indispensables para la vida y los priva de llenar satisfacciones á que tienen derecho.

«La causa que genera estos trastornos está en la Aduana; son los derechos que prohíben el intercambio por favorecer á industriales ó productores, sin volver la vista á los consumidores que son los más.»

El libro ha merecido de los órganos de la opinión en general los más elogiosos conceptos para el señor Pillado, y el diario *La Prensa*, termina así su artículo editorial citado:

«De todos modos, el estudio de la nueva política se impone como una necesidad de la expansión comercial argentina, y el Congreso del período actual debe abordarla con éxito y con honor.»

Por lo demás, discurrendo *La Nación* acerca del Tratado de Comercio entre Chile y la Argentina, condensaba sus juicios de esta manera, en su artículo de 1.º de Abril último:

«Pero, á pesar de todas las eventualidades que entraña el Tratado, conviene que se pacte y ensaye, deparando á la experiencia el fallo definitivo sobre su practicabilidad y conveniencia.»

I

Los siguientes puntos capitales hay que tener en cuenta al estudiar la conveniencia del Tratado comercial con la República Argentina.

I. Que la Provincia de Mendoza, una de las más ricas, no es hoy ni ganadera, ni agrícola, sino industrial.

II. Que en la República Argentina los jornales de los peones varían entre \$ 3, 3.50, 4 y 5. Los hay también de dos pesos, pero con derecho á dos comidas de tres platos cada una, desayuno y té ó mate á las tres de la tarde.

III. Que los fletes de los ferrocarriles son los más

caros del mundo; y esto tiene por causa lo subido de los jornales, el precio del carbón de piedra, que las empresas conducen á distancias de más de mil kilómetros para mantener la provisión en los extremos de sus líneas; y su condición de ser empresas particulares.

IV. Que la situación que los agricultores chilenos objetan que se creará á la ganadería de Chile, con el libre cambio por la cordillera, se ha de producir necesariamente *con ó sin* Tratado de Comercio, sobre todo una vez corrientes los ferrocarriles transandinos.

Por lo demás, el gravamen aduanero no ha de ser obstáculo para disminuir la importación argentina ni estimulará la producción de ganado chileno, como se ha visto en los años en que ha regido el impuesto.

V. Que, si *con* Tratado ó *sin* él, se ha de producir forzosamente la situación que los agricultores chilenos temen, la celebración de él sería el único medio de evitar las consecuencias que se ven venir. La libertad de comercio desarrolla la producción y aumenta el consumo; los productos y los artefactos de las industrias chilenas llevadas libremente á la Argentina, constituirán una eficaz compensación; y por su parte, los introductores argentinos de ganados, en vez de conducir en dinero el precio de sus ventas, llevarían mercaderías, como acontecía antes de 1867 en que ocurrió el desahucio del Tratado de 1856.

VI. Que, si con Tratado ó sin él, el ganado habrá de entrar en el país, interesa á Chile negociar la liberación á fin de procurar obtener ventajas para nuestros artículos.—Si Argentina, de todos modos, nos ha

de enviar el ganado, y si no nos puede enviar ningún otro artículo, cualquiera exportación que haga mos de nuestros productos será una ganancia para nuestro país.

VII. Que la liberación de impuestos por cordillera facilitará enormemente el negocio de los ganaderos chilenos, que hoy necesitan llevar sus ganados en dos estaciones del año á pastar en campos argentinos y que deben pagar el derecho al retornarlos al país.

II

En tres distintas fases se debe estudiar la situación que á los intereses chilenos crearía el Tratado.

- a). Exportaciones de Chile.
- b). Importaciones argentinas.
- c). Comercio de tránsito.

a.—*Exportaciones de Chile*

Chile podría exportar los siguientes productos á la Argentina:

Jamones	Lúpulo
Pescado fresco	Chocolate
Pesca en conserva	Galletas
Quesos	Confites y bombones
Aceitunas	Féculas alimenticias
Almendras	Cerveza
Castañas	Jabon común
Descarozados	Sal

Ciruelas secas	Salitre
Dulces	Azufre
Frutas en conserva	Acido sulfúrico
Id. frescas	Botellas vacías
Id. secas	Maderas
Ajos y cebollas	Carbón de piedra
Pasta de tomate	Paños
Legumbres en conserva	Muebles
Papas	Bordelesas, etc.
Malta.	

Más adelante se especifican las cantidades de estos artículos introducidos en la Argentina y sus valores según el precio de tarifa, siempre menor que el corriente de plaza.

b.—*Importaciones argentinas en Chile*

Minerales de cobre	Tabacos
Id. de plata	Trigos
Id. de plata y cobre	Harina
Boratos	Pasto
Petróleo	Lanas
Animales.	

El trigo, la harina y el pasto se importarían en Chile cuando el consumo superase en este país á la producción; ó sea, en vez de importar de Estados Unidos ó Australia los saldos, los importaríamos de Argentina.

c.—*Comercio de tránsito*

Las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis, en el centro de la República; los territorios nacionales en el sur; y las provincias de Jujuy, Salta y Tucumán, en el norte, importarán las mercaderías extranjeras por la cordillera, vía Valparaíso-Mendoza, Talcahuano ó Puerto Montt y Antofagasta-Salta.

Es sensible la economía de los fletes desde Europa á cualquier puerto del Pacífico, y el comercio de las provincias andinas no tardaría en adoptar aquellas vías.

Copio á continuación lo que se dice en el folleto «El Tratado de comercio entre Chile y la República Argentina», por don Enrique Tagle Jordán:

Puede estimarse que el flete medio desde un puerto de Europa hasta Buenos Aires es de 20 chelines por tonelada.

Desde Buenos Aires á Mendoza, por los ferrocarriles Buenos Aires al Pacífico y Gran Oeste Argentino, el flete es el siguiente:

Artículos de tienda	82	nacionales	la	tonelada
» » almacén	75	»	»	»
» » ferretería	66	»	»	»

lo que da un término medio de 74.33 nac. por ton.
más el flete marítimo..... 11.35 » » »
hacen un total de..... 85.68 nacionales por
tonelada.

La tonelada de mercadería salida de un puerto de Europa directamente á Valparaíso, para ser transportada á Mendoza, estaría recargada con los siguientes fletes:

Flete marítimo 20 chelines, ó sean 11.35 nac. la ton.			
de Valparaíso á los Andes	7.—	»	»
de los Andes á Mendoza	<u>24.—</u>	»	»
Total	42.35	nacionales	la tonelada.

Resumen:

Vía Buenos Aires	85.68	nacionales	la tonelada
Vía Valparaíso	<u>42.35</u>	»	»
Diferencia	43.33	nacionales	la tonelada.

Tal sería la diferencia de fletes á favor de la vía de Chile para las mercaderías extranjeras de consumo en las provincias de Cuyo.

Igual diferencia habría respecto de las mercaderías y artículos extranjeros que los comerciantes de Salta, Jujuy y Territorio de los Andes introduzcan por el norte de Chile, así como las que vengan á los territorios de Neuquén al sur, por los ferrocarriles del Sud y el de la Empresa Beláustegui.

Otro antecedente debe tenerse en consideración.

Los armadores europeos no hacen cuestión del flete á Chile porque, habiendo retornos seguros y abundantes todo el año (salitre, yodo, guano, plata, cobre, boratos, etc.), y no habiendo competencia, saben que imponen la ley al regreso.

El promedio del flete del cobre fué, en 1906, de 41 chelines tonelada y de 37.7, en 1907. (1).

No sucede lo propio por lo que á la Argentina respecta. Además de que el retorno es escaso en ciertas épocas del año, la excesiva competencia que se hacen las líneas de navegación, obliga á los armadores ó á sus agentes á reducir notablemente los fletes.

El Anuario estadístico da como promedio del flete de la tonelada de cereales en 1906, el de 11.80 chelines y el de 10 para 1907. Actualmente el flete es de 7 á 9 chelines.

Y, por último, hay que tener presente que los Gobiernos gestionarían el arreglo de tarifas especiales para las mercaderías en tránsito, como las hay en Europa en los ferrocarriles internacionales, porque, siendo los transportes uno de los factores de la repartición de las riquezas, la reducción en el costo de ellos disminuye el precio de costo de los productos y los precios de venta de las mercaderías, con lo que se impulsa el intercambio.

Las mismas consideraciones que se han hecho respecto del comercio de tránsito de Chile hacia la Argentina, tienen aplicación, á su vez, respecto de los productos argentinos que se exporten á Europa ó al Brasil por los puertos del Pacífico.

Así, los feraces territorios del sur enviarán á esos puertos sus productos agrícolas como enviarán á Antofagasta las provincias del NO., los suyos propios, cereales, cueros, suelas, maderas, minerales, boratos, etc.

(1) *Yunge*.—Estadística minera de Chile, 1906-1907.

En 1908 Mendoza, solamente, importó 118,503 toneladas de mercaderías de Buenos Aires de las que, por lo menos, las dos terceras partes eran extranjeras. (*La Nación*.—8 de julio 1908).

En 1907 se despacharon de Buenos Aires y Rosario á Salta 18,000 toneladas de mercaderías extranjeras.

Facil es darse cuenta del movimiento comercial que el tránsito reportaría á Chile, por el embarque y desembarque de las mercaderías, los transportes á las estaciones de los ferrocarriles, los fletes de éstos, etc.

Hay que tener presente, además, que las provincias andinas enviarían á Europa sus minerales por los puertos de Chile.

No deben olvidarse las perspectivas que para este comercio de tránsito ofrece la próxima terminación del Canal de Panamá.

III

LAS PROVINCIAS ANDINAS

La provincia de Mendoza, la más rica sin duda de las andinas, ha pasado por diversas evoluciones: fué primero ganadera, agrícola después y hoy se dedica casi exclusivamente á la industria viti-vinicola.

Ha cobrado ahí tal valor el precio de la tierra (1,000 y 2,000 pesos la hectárea) que los terrenos regados de la provincia son destinados solamente á las plantaciones de viñas, única industria que puede rendir un interés en relación al capital.

Algunos potreros de alfalfa cercanos á Mendoza no alcanzan á satisfacer el consumo local de *pasto apren-*

sado; el que así, como el trigo, la harina, el maíz y los animales, se traen del norte de la provincia de Buenos Aires, de Santa Fé y Córdoba.

Esos productos, como los artículos y mercaderías que se llevan de la ciudad de Buenos Aires, deben recorrer largas distancias pagando los crecidos fletes de los ferrocarriles argentinos.

En lo que concierne á las provincias del Norte, Jujuy, Salta y Tucumán, sus condiciones son, con respecto á los mercados del litoral, aún más desfavorables ya que la distancia, por ejemplo, de Buenos Aires á Salta es de más de 1600 kilómetros, ó sea, 500 más que á Mendoza.

Además, Tucumán es esencialmente azucarero. En mucho menor escala lo son Salta y Jujuy.

Como provincia agrícola, Salta es superior á las otras dos; pero, por múltiples razones, siendo las primeras y más importantes de ellas la escasez de agua de regadío, lo subido de los jornales y la falta de capitales, su agricultura no alcanza á cubrir las necesidades del consumo interno.

De ahí resulta que, de las provincias de Santa Fé, Córdoba y Buenos Aires se llevan á las provincias andinas los animales que se exportan á Chile, y los trigos, harinas, papas, queso, mantequilla, etc. necesarios para el consumo interno de ellas.

IV

ESTADÍSTICA ILUSTRATIVA

Previos estos antecedentes y como comprobación

de la importancia que alcanzará el comercio de Chile en la Argentina, van á continuación algunos datos ilustrativos tomados de las últimas estadísticas ó recogidos en fuentes fidedignas.

Ellos, por sí solos, suministrarán elementos de juicio suficientes para darse cuenta cabal de la importancia que el Tratado de Comercio tiene para Chile.

1.—*Maderas*.—Según datos comunicados por las oficinas del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, esa sola empresa transportó de Buenos Aires á Mendoza, en el año 1908, 44,000 toneladas de madera de construcción, que representaban un valor en plaza de 11.500,000 pesos nacionales. (*La Nación*, 8 de julio de 1908).

En Mendoza véndese por metros la madera. La tabla de álamo de 1 pulgada de grueso vale \$ 0.30 el metro. Los tablones de 1×12, \$ 0.80, y las de 10×12 pulgadas \$ 1.20.

En Chile, la pulgada vale \$ 0.60 de madera de primera clase, y se entiende por pulgada aquí, una tabla de 4 y media varas de largo, 10 pulgadas de ancho y una de espesor.

En Salta, las tablas de 4 metros de largo, 0.40 de ancho y 0,2 y medio (una pulgada) de espesor valen:

De cedro \$ 2.40.—De tipa \$ 1.50.

Las vigas de 5 metros, 20×40, importan de 5 á 7 pesos, según la madera.

La importación de maderas extranjeras en la Argentina fué, en 1908, la siguiente:

Cedro met. cúb. 23,247 con un valor de 283,623 pesos oro.

Pino blanco met. cúb. 106,097 con un valor de 2.088,645 pesos oro.

Pino tea, met. cúb. 428,095 con un valor de 6,849,564 pesos oro.

Pino spruce met. cúb. 203,870 con un valor de 2.860,217 pesos oro.

Sábase cuán abundante es la madera en Chile y la diversidad de clases que se ofrecen al consumo, tanto para la construcción como para muebles. Dado lo reducido de los fletes de los ferrocarriles chilenos, no es aventurado suponer que parte muy grande de aquellas 44,000 toneladas importadas á Mendoza en 1908, se lleven de Chile con crecidas ventajas para los consumidores de las provincias andinas y buenas ganancias para nuestros exportadores.

2.—BORDELESAS

Respecto á este importante capítulo, reproduzco lo que se dice en el folleto «El Tratado de comercio entre Chile y la República Argentina»:

«Afirman los bodegueros de Mendoza que en el año 1907 y según datos suministrados por los ferrocarriles, se llevaron de Buenos Aires á Mendoza, 1.500,000 bordelesas artículo, dicen, de exclusivamente importación.

Podría aceptarse como exacto el dato, ya que, se asevera que procede de las Oficinas de los ferrocarriles; pero no sería honrado, cuando se trata de ilustrar la cuestión y de suministrar al público elementos de

convicción, dejar de lado el Anuario Estadístico que es publicación oficial.

El nos dice que en 1907 se importaron en la República 590,259 bordelesas, casi en su totalidad de los Estados Unidos, cantidad ya bastante crecida.

Este ramo de las bordelesas constituye, por sí sólo, un gran negocio para los bodegueros, como va á verse.

En los últimos meses de 1905 se proyectó, entre los bodegueros de Mendoza y San Juan formar una sociedad anónima de tonelería con el carácter de internacional. Una comisión compuesta de los conocidos viticultores señores Tomba, Del Bono, Ortega y Herft, se trasladó á Chile, en enero de 1906, con el objeto de estudiar la conveniencia de substituir la bordelesa americana de *roble* por la del *raulí* chilena y ver si era posible adquirir en el sud del país, bosques de raulí y establecer una fábrica de bordelesas y de toneles ó fudres.

En el Boletín número 18 de 31 de enero de 1906, del Centro Vitivinícola Nacional, se publica el informe que la comisión expidió á su regreso de Chile.

He aquí textualmente sus conclusiones:

1.º Que el raulí es usado en Chile desde largo tiempo con magníficos resultados, tanto en cascos como en grandes toneles ó fudres.

2.º Que el raulí es una madera insuperable para cascos destinados á la exportación, á viajes, trasbordos y largas conducciones, por su flexibilidad y consistencia.

3.º Que la exportación de vinos en Chile, que surte

toda la costa del Pacífico, se hace exclusivamente en cascos de raulí.

4.º Que las duelas de raulí pueden adquirirse en Chile á precios muy convenientes para su exportación á la República Argentina, estimándose que hoy puede conseguirse, puesto en Mendoza, un casco completo de 200 litros por poco más de *tres pesos* moneda nacional.

«Es necesario también hacer presente, agrega el informe, que, para la enorme cantidad de *madera tonelera* que posee Chile en sus bosques, cruzados por ferrocarriles y cerca de la costa, el *único país consumidor* que naturalmente puede tener, es la *República Argentina*».

«En cuanto á los grandes toneles, podrían reemplazarse con excelente madera de raulí, todos los que existen de álamo en las provincias de Mendoza y de San Juan á un precio *muy inferior* al que se paga por ellos».

Ahora bien: la bordelesa que emplean los vinicultores argentinos es de 200 litros y se importa, como se ha dicho, de los Estados Unidos, siendo su costo:

De 3.35 a 3.50 pesos oro, ó sean 7.60 á 7.84 pesos nacionales; flete á Mendoza de 45 a 50 cen.; costo total 8.05 a 8.34 pesos nacionales.

Si, como dice el informe aludido, la bordelesa de Chile costaría poco más de *tres pesos* nacionales, quiere decir que las bodegas de las provincias habrían realizado una economía de *cinco pesos* por casco, si éste se importara de Chile.

En otros términos, en 1907, y sobre los 590,259

cascos importados de los Estados Unidos, esa economía habría alcanzado á 2.951,295 pesos nacionales.

Las cascos y duelas no pagan en la República Argentina impuesto aduanero y acaso se argumentará que, con tratado ó sin él, Mendoza y San Juan aprovecharía de la bordelesa chilena. Pero es el hecho indiscutible que no va ella á Cuyo y que seguramente no vendrá, en tanto no se establezcan las corrientes comerciales entre los dos países, que es el objeto del tratado, y en tanto la política ferroviaria de los gobiernos contratantes no desarrolle su eficaz acción sobre la reducción de las actuales tarifas.

3.—CERVEZA

En 1908 alcanzó en la Argentina el consumo de cerveza á más de 80 millones de litros.

La importación de cerveza europea fué, en el mismo año, por un valor de 133,784 pesos oro.

El precio de la cerveza, en las provincias, es, por mayor, de 5.25 á 5.50 pesos la docena y de \$ 4.50 por vagón completo. El precio por menor es de \$ 0.80 la botella, ó sean, \$ 1.60 chilenos.

La superioridad de la cerveza chilena y lo reducido de su precio le aseguran en la Argentina un mercado tan amplio como remunerador.

En Salta se consumieron 87,600 docenas; en Tucumán 168,000 y en Jujuy 38,000.

4. AZÚCAR

La estadística agrícola argentina de 1908 que pu-

blica el Ministerio de Agricultura, consigna la producción del azúcar en los últimos tres años:

1906	116,287	toneladas
1907	109,445	»
1908	161,662	»

Pero la producción nacional no satisface al consumo y he aquí la importación de azúcares extranjeros, en los años indicados y según se registra en el Anuario Estadístico Argentino:

AZÚCAR REFINADO		OTRAS CLASES	
1905	247	toneladas	2
1906	11,280	»	572
1907	11,575	»	31,869
1908	24,666	»	16,831

Una prolija investigación de *La Prensa*, llevada á cabo en diciembre de 1909, demostró que los precios eran los siguientes:

En Salta, en los ingenios, por mayor.....	\$ 3.50	los 10 kilos
En Salta, en los ingenios, por menor.....	4.50	» »
En Tucumán, en los ingenios, por mayor.....	3.00	» »
En Tucumán, en los ingenios, por menor..	3.50	á 4

En la capital, por mayor..	3.75 á 3 80
» » menor..	4.00

Entiéndase que se trata de azúcar *sin refinar*, tal como sale de los ingenios.

Según un telegrama de Salta que publicó *La Nación* del 25 de abril último, el precio del azúcar en los ingenios era de 5 pesos los diez kilos.

El precio del azúcar refinado, en panes, es en la capital, de 50 centavos el kilo y en provincias de 60.

Ahora bien: el precio medio del azúcar refinado en Chile durante el último año, ha sido de 6.01 pésos chilenos, ó sean, 3 pésos argentinos, ó lo que es lo mismo, el azúcar *refinado* chileno es más barato que el azúcar *sin refinar* que se consume en la Argentina.

En vista de la carestía del artículo nacional, el Gobierno argentino, haciendo uso de la autorización que le confiere la ley 4288, rebajó los derechos de Aduana de 9 á 7 centavos por kilo de azúcar importado, por medio del Decreto de 22 de febrero del corriente año, fundado en que «resultaba de los precedentes informes de la Administración general de los Impuestos internos, que existe un déficit aproximado de 50,000 toneladas de azúcar, entre la producción interna y el consumo *anual* de dicho artículo, y que el precio medio, al *por mayor*, del azúcar, puesto sobre el vagón en los ingenios productores, excede de tres pesos moneda nacional, los 10 kilos».

Y como es natural que el consumo aumente con la población, ese déficit de 50,000 toneladas será mayor en el año próximo, dado que, como en su informe lo

expresa la Dirección de Impuestos Internos, la producción del azúcar viene disminuyendo. Se sabe que por el agotamiento de las tierras, los cañaverales de Tucumán, Salta y Jujuy, rinden ahora mucho menos.

4.—FRUTAS FRESCAS, EN CONSERVAS Y SECAS

En 1903 las importaciones de frutas frescas, en conserva y secas sumaron un total de 583,846 pesos oro.

En 1907 1.168,344 pesos oro.

En 1908 902,404 » »

Por lo que hace á las frutas en jugo, he aquí la importación:

1905 260 toneladas.

1906 253 »

1907 271 »

Las fábricas del Tigre, del Rosario y de Mendoza no pueden expender la fruta en jugo á menos de 70 centavos el tarro de 1000 gramos, por mayor, y en la estación de la cosecha. En el comercio por menor el precio varía entre 90 centavos y \$ 1.40 el tarro ó lo que es lo mismo de \$ 1.60 á 2.80 pesos chilenos.

Entre tanto, el tarro de la mejor fruta en jugo de Chile, la de Rubio por ejemplo, se vende al menudeo en Santiago á 60 centavos el tarro, ó sean 30 centavos argentinos.

6.—LEGUMBRES CONSERVADAS

Lo dicho respecto de la fruta rige respecto de las legumbres en conserva.

En 1908 se introdujeron 537 toneladas por un valor de 131,112 pesos oro.

7.—PESCADOS Y MARISCOS

El pescado que se consume en las provincias andinas se lleva de Buenos Aires, y el marisco, por lo demás, es en ellas completamente desconocido por ser muy escaso aún en la costa misma del Atlántico.

Para ambos productos, aquellas provincias y la misma capital constituirían un gran mercado de consumo.

Por lo que se refiere al marisco en conserva, tendría él en todo el país fácil y remuneradora colocación.

8.—SALITRE

Importancia mui principal tomará la introducción del salitre, sobre todo para el abono de las viñas en Mendoza y San Juan, así como pará los cañaverales de Salta, Jujuy y Tucumán.

Pero su consumo será general en el país como abono para la agricultura, una vez que sea más conocido.

9.—AZUFRE Y SU DERIVADO

Otro tanto puede decirse del azufre, que tanta aplicación tiene para preservar á las viñas del oidium.

A 3,328 toneladas ascendió, en 1908, la importación extranjera del azufre.

Además, esta substancia se emplea para la preparación de la pólvora y del ácido sulfúrico, base de casi todos los procedimientos industriales, principalmente los que requieren las industrias mineras, como la extracción de los minerales de cobre y plata, la descomposición de los boratos, tan abundante y de buena ley en la Puna de Atacama.

En 1908 se importaron en la Argentina 1,031 toneladas de ácido sulfúrico.

La fábrica de Guayacán, en Chile, puede producir 24,000 toneladas (Yunge. Estadística Minera pág. 235 y sig.), alcanzando su producción actual apenas á

1,664 en 1906

1,672 en 1907

por falta de mayor consumo.

10.—HIERRO Y ACERO

Está ya instalado en Valdivia el establecimiento de la Compañía Siderúrgica Francesa, de la que forma parte el Creusot.

Fuera de la producción de los lingotes de hierro de calidad excepcionalmente superior, dice el señor Yunge, que permitirá su exportación y los hará preferir á los lingotes ó hierros provenientes de Altos Hornos alimentados por carbón mineral, se producirá en hornos Martín hierros dulces y aceros, como también

riales y otros productos siderúrgicos. Los lingotes producidos con estos minerales de hierro de gran pureza y con carbón vegetal, serán iguales á los Radnord (Canadá) y otros.

Esta fábrica de Chile no solamente abastecerá el consumo nacional, agrega el citado autor, sino en parte el de las repúblicas vecinas y principalmente el consumo de la Argentina.

He aquí, pues, otros dos productos, el hierro y el acero, de que las provincias andinas se proveerán de Chile con notable economía de precio.

El establecimiento puede producir con facilidad de 80 á 100,000 toneladas al año.

He aquí las importaciones de la República Argentina:

Años	Hierro: lingotes y planchas	Id. galvanizado	Acero
	<i>Tons.</i>	<i>Tons.</i>	<i>Tons.</i>
1905	80,832	67,883	2,542
1906	112,908	86,584	2,018
1907	92,352	70,138	1,670
1908	93,786	79,929	3,408

Ancho campo se presenta, pues, á esta industria chilena.

II.—HARINA

La molinería de Chile tendrá nuevos mercados en las provincias andinas.

El precio constante de la bolsa de 70 kilos oscila entre 13 y 16 pesos durante el año.

En lo que concierne á la provincia de Mendoza especialmente, consignamos los siguientes importantes datos de la casa introductora é instaladora de molinos, señores Amme, Giesecke & Konegen.

Se elaboran en la provincia 850 bolsas de harina diarias en esta forma:

Castaño y Marini... ..	600	bolsas
Ferrari (Luján de Cuyo)	150	»
Otros.....	100	»

ó sean 21,517 toneladas anuales.

Además, en 1908, se introdujeron de Santa Fé y Buenos Aires, 16,948 toneladas, lo que da un consumo total de 38,465 toneladas.

En el verano último, diciembre de 1909 y enero 1910, el precio de la harina era de \$ 14, ó sean 20 centavos el kilo, igual á 40 centavos chilenos.

En el mismo tiempo el precio en Chile era de \$ 11.50, ó sea, 25 centavos el kilo, igual á 12 y medio centavos argentinos.

Se explica la carestía de la harina en Mendoza teniendo en consideracion, además de lo alto de los jornales, los fletes que pagan las que se llevan de Buenos Aires y Santa Fe.

De Río Cuarto á Villa Mercedes ese flete es de \$ 9.68 la tonelada y de ahí á Mendoza \$ 23 lo que da un total de \$ 33.28 por tonelada.

Fuera de eso, el trigo que se muele en Mendoza es enviado de Santa Fe ó Buenos Aires.

En Salta y Jujuy acontece, más ó menos, lo que en Mendoza. En la primera de esas provincias hay dos molinos: el de Michel, en el valle de Lerma, y el de Vila, en el departamento de Cerrillos. El trigo en Salta es escaso; los altos jornales impiden su cultivo con riego artificial y la ausencia de las lluvias es completa desde Mayo á Diciembre. Por eso las harinas se llevan de Santa Fe, limitándose los molinos de la provincia á la molienda del maíz para hacer lo que ahí llaman sémola.

12.—TRIGO

El trigo que abastece á los molinos de Mendoza se envía de las provincias de Buenos Aires y de Santa Fe, porque en aquella provincia la producción es por extremo limitada.

El flete que el trigo debe soportar es de \$ 22,04 la tonelada por vagón completo.

Es indudable, por tanto, que una vez arregladas definitivamente las tarifas del Transandino, más cuenta les hará á los molineros de Mendoza llevar el trigo de Chile que de aquellos lejanos puntos. El recorrido de éstos á las provincias de Mendoza y San Juan es de más de 1,100 kilómetros, en tanto que de Santa Rosa de los Andes á Mendoza es solo de 280 kilómetros.

En 1908 Mendoza introdujo de Buenos Aires y San-

ta Fé, 28,063 toneladas de trigo (*La Nación*, Julio 8-1909).

Muy presente debe tenerse que la producción de trigo aumenta considerablemente en Chile, debido á que se desarrolla ya con actividad el cultivo intensivo, como acontece en Francia y otros países de Europa.

13—PASTO APRENSADO

Debe repetirse lo que antes se ha dicho respecto á que, en la provincia de Mendoza, por consecuencia de la evolución industrial á que ha llegado, los terrenos de regadío se destinan á plantaciones de viñas y que, por lo tanto, el cultivo de la alfalfa vá siendo cada día menor.

Es lo que viene ocurriendo en los terrenos regados por los ríos Atuel y Diamante y lo que sucederá en breve en las pocas extensiones alfalfadas de alguna importancia que todavía existen, como Las Palmas, las Aguadas de Holler, la Ollada y Furendo, al poniente de la ciudad de Mendoza y al sur del río del mismo nombre.

Hoy por hoy, la industria de pasto aprensado en esa provincia apenas suministra parte muy pequeña de lo que el consumo exige. Se importa de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires, soportando los altos fletes de \$ 22.20 la tonelada, por vagón completo.

Así y todo, Mendoza recibió de estas provincias, en 1908, 12,089 toneladas de pasto. (*La Nación*, Julio 8-1908).

El precio, en la época de la cosecha, es de 40 á 45 pesos tonelada, experimentando después saltos violentos.

En *El Mercurio* de Valparaíso, de 16 de febrero de 1909, se demostró que la cosecha de pasto aprensado era, en Chile y en ese año, de 167,762 toneladas, siendo su precio, en esa fecha, de 64 pesos tonelada, ó sean, 32 pesos argentinos.

Por lo que á Salta se refiere, el precio del pasto es superior al de Mendoza, ocurriendo la particularidad de que, en junio de 1909, la Comisión de ingenieros que estudia el trazado del ferrocarril de Salta a Antofagasta, compró en este puerto pasto á razón de 5 pesos el fardo de 70 kilos, cuando en Salta valía 3 pesos argentinos el fardo de 30 kilos, por mayor.

En otros términos, la tonelada que importaba en Antofagasta 70 pesos chilenos, tenía un precio en Salta de 100 pesos argentinos.

14.—PAPAS

Ni en Mendoza ni en San Juan se produce, en general, la papa. En Salta y en Jujuy es muy escasa.

El único lugar de la provincia de Mendoza en que se dá, es en Corralitos, departamento de Guaimallén, en terrenos que fueron en un tiempo cenagosos y en una extensión que no sobrepasa de 200 hectáreas.

En el año último, el precio de la papa fué de 17 á 23 pesos los 100 kilos.

En la provincia de San Juan es más cara aún; la papa no se produce en ella; la semilla degenera y se dá pequeña y negra,

Las tierras de Salta y Jujuy, así como las de Tucumán, no son aptas tampoco para su cultivo y la producción es escasísima. En el mes de marzo del presente año, la papa valía en Salta 24 cent. el kilo.

En la capital federal el precio ya establecido del tubérculo es de \$ 1,70 á \$ 2,20 ó lo que es lo mismo, de 34 á 44 centavos chilenos.

Hoy el precio de la papa en Chile es de 8 centavos el kilo, ó sean, 4 centavos argentinos.

La importación de papa en 1908 fué de 8,678 toneladas, con un valor de tarifa de 347,659 pesos oro.

En el Pabellón chileno de la Exposición de Agricultura, la variedad y la clase de la papa chilena hallado justamente la atención.

Se debe recordar el dato de que varios hoteles de Buenos Aires, el de Londres, por ejemplo, consumen papa importada de Europa por ser más barata.

15.—QUESOS

La misma Exposición chilena ha sido una verdadera revelación en lo que respecta á quesos. Los productos fabricados en Chile han llamado vivamente la atención por su superioridad indiscutible sobre los argentinos, debido, sin duda, á la clase de los pastos de que las vacas se alimentan en Chile.

En 1908 se importaron del extranjero 3,667 toneladas de quesos, con un valor de 1,467,644 pesos oro.

El producto argentino tiene un precio que, en la capital, varía de \$ 1,20 á \$ 3,50 y 4 el kilo, como el de Tafi, en Tucumán.

En Mendoza, San Juan, Jujuy y Salta el precio es más subido.

Puede afirmarse de una manera positiva que la diferencia de precios entre los quesos argentinos y los chilenos es de 80 á 100% y que el mercado que estos pueden asegurarse en toda la Argentina es amplio y seguro.

16.—MUEBLES

Un estudio especial y prolijo acerca de los muebles fabricados en Santiago, la madera empleada, la fabricación, precio etc. permite establecer como base que lo que cuesta 100 pesos en Santiago, vale mas de 200 en Buenos Aires y mucho más en Mendoza. Así, por ejemplo, amueblados de comedor que en las fabricas de Santiago tienen un precio de 750 pesos chilenos, en Buenos Aires valen 1,200 argentinos.

En el pabellón de Chile se exhiben amueblados de junco para vestíbulos, fabricados en Santiago. Su precio es más de la mitad menor que los que se venden en Buenos Aires, siendo éstos inferiores.

17.—PAÑOS

Los paños de segunda clase fabricados en el Tomé alcanzan el precio, al por menor, de \$ 3.50 el metro.

Presentadas las muestras á dos casas introductoras de paños, de Buenos Aires, fueron avaluados, los gruesos, en 6 y 6,50 pesos el metro; los delgados, para verano, en \$ 5. La causa de estos elevados precios es el de ser de lana pura.

Sin duda que á las fábricas de Chile se les abrirá un espléndido mercado.

La importación de paños de lana pura en la Argentina fué, en 1908, fué de 1,715 toneladas, con un valor de tarifa de \$ 43.125,536.

18.—MALTA

La excelencia de la malta chilena ha quedado evidenciada en la Exposición con la declaración, entre otros, del gerente de la Cervecería Palermo.

Es sabido que Chile produce gran cantidad de cebada llamada cervecera, que se exporta á Alemania donde es transformada en malta y luego traída á la Argentina.

La inportación de malta ha sido la siguiente:

1905	Ton.	10,229	con valor de \$ oro	551,461
1906	»	14,189	»	» 709,481
1907	»	14,740	»	» 737,004
1908	»	15,557	»	» 777,860

19.—NUECES, FREJILES, GARBANZOS, LENTEJAS, ETC.

Estos productos constituyen de tiempo atrás un activísimo comercio de Chile.

20.—VINOS

Limitándose la franquicia de la liberación de derechos, por el proyecto de Tratado, á los vinos finos de

Chile solamente, la importación de ellos en la Argentina no tiene ni puede tener la importancia que se ha querido atribuirle.

El vino fino de Chile será siempre un artículo de lujo, tanto por su precio cuanto porque su consumo es limitado. El italiano y el español preferirán siempre el vino de su país, como el francés su burdeos, el que, por su calidad y relativo bajo precio, disputará con ventaja el campo al vino chileno.

Desaparecido el impuesto aduanero de 25 centavos oro, por botella, claro está que los precios actuales de éste se modificarán sensiblemente, pero nunca al extremo de que las diversas marcas chilenas queden al nivel de los buenos vinos franceses.

21.—AGUAS MINERALES

Otro producto chileno es éste que constituirá un activo comercio y cuya superioridad á los similares nacionales y extranjeros, ha sido ya declarada por los jurados de la Exposición de Agricultura.

He aquí la importación en la Argentina, en los años que se indican:

1905	Doc.	293,438	con un valor de	\$oro	204,128
1906	»	319,021	»	»	» 229,057
1907	»	362,329	»	»	» 259,287
1908	»	469,779	»	»	» 348,012

LOS FLETES FERROVIARIOS

En las tarifas que rigen en la actualidad en los Ferrocarriles de Buenos Aires al Pacífico y Transandino, el intercambio encuentra un obstáculo casi insuperable para su desarrollo.

Tratando de obtener los mayores beneficios, dichas empresas establecen sus tarifas según el valor comercial del servicio que prestan, sin tomar para nada en cuenta ni el precio de costo de la mercadería transportada, ni que el transporte es una operación intermediaria entre la producción y el consumo de las riquezas, bases sobre las que el Estado fija las suyas en los ferrocarriles de su propiedad.

Del punto de vista comercial, la fijación de las tarifas no puede hacerse arbitrariamente. Las leyes económicas fijan los límites al precio de los transportes.—El valor de un transporte, dice Colson, no es otra cosa que el aumento del valor que el transporte da al objeto transportado, es decir, la diferencia entre el valor de este objeto en su punto de partida y su valor en el punto de llegada.

Siendo así, fácil es darse cuenta de la repercusión de las tarifas sobre la vida comercial; y, tratándose de una línea férrea internacional, ellas obrarán á la manera de las tarifas de aduana porque ambas influyen igualmente sobre las condiciones de venta de las mercaderías y su efecto económico es el mismo.

Los gobiernos chileno y argentino que, por las respectivas leyes de concesión, se han reservado el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas, debe-

rían estudiar detenidamente los precios de costo de los diferentes artículos que constituirán el intercambio.

Ese prolijo estudio es aconsejado por dos razones principales: es la primera, que el costo de los transportes es uno de los factores de la repartición de las riquezas; y la segunda que es estrecha la relación que existe entre la *política comercial* y la *política ferroviaria* como ramas de la política económica de una nación.

