

POSIBILIDADES DE ESTABLECER UN PUERTO FRANCO ARGENTINO EN ESPAÑA

I

Después de una crisis profunda y dolorosa, afirmado nuestro país sobre los principios que tradicionalmente han sido rectores de nuestra política, España ha vuelto a asomarse a la escena del mundo con remozada personalidad y acusado relieve.

Nuestros Acuerdos con Portugal, el Convenio Comercial hispano-argentino de 5 de septiembre de 1942 —entre otros muchos actos que podrían enumerarse—, constituyen hitos destacados de nuestra acción en el exterior, uno de cuyos presupuestos fundamentales es el estrecho parentesco que une a la gran familia de los pueblos hispanos.

En esta marcha hacia el ideal, que quizás exigiera como medida previa un más fuerte engarce y trabazón económico de aquellas naciones hispano-americanas con nuestra Patria, el establecimiento de una zona franca argentina en España, objeto del presente trabajo, tendría el valor de ser un paso más.

Examinemos el origen de la idea y sus posibilidades y conveniencias.

Dice el Convenio hispano-argentino:

«Sin perjuicio de lo que antecede y siendo intención de sus respectivos Gobiernos llegar a concertar un tratado de comercio a largo plazo, que venga a completar las cláusulas de carácter mercantil del Tratado de Reconocimiento, Paz y Amistad del 21 de septiembre de 1863, vigente entre ambos países,

y el Acuerdo Comercial de 29 de diciembre de 1934, e involucre disposiciones relativas al régimen de cambios y facilidades recíprocas a la importación y exportación y rebajas de derechos aduaneros para productos que el desarrollo del intercambio señale como típicos de los dos países, y el *establecimiento de un puerto franco español en la cuenca del Mediterráneo para facilitar la distribución de productos argentinos*; y con el propósito de dar a las relaciones económicas hispano-argentinas el estatuto necesario para asegurar su estabilidad, y el incremento de las mismas dentro de las posibilidades crecientes que ofrecen sus respectivos países para un mayor tráfico comercial, los Plenipotenciarios que suscriben, deciden proseguir en Buenos Aires, en nombre de sus respectivos Gobiernos, por la vía diplomática, las negociaciones ya iniciadas con aquellos propósitos».

El Convenio hispano-argentino, plasmado en un momento de profundo acercamiento moral de ambos pueblos, de una parte contiene una serie de estipulaciones concretas de gran valor económico, y de otra, una serie de promesas y sugerencias que, indudablemente, van a tomar cuerpo en el futuro.

Diríase como si ambas Delegaciones —animadas por ideales políticos y morales más que por frías y calculadas instrucciones— se hubiesen puesto de acuerdo sobre una porción de cosas que necesariamente habían de concretarse y al mismo tiempo vislumbrasen en el futuro nuevos puntos de acuerdo, nuevos engarces de ambas economías. La referencia al proyecto que nos ocupa pertenece al segundo grupo y se hace solamente a título de sugerencia o deseo.

El mismo Convenio anuncia la prosecución por vía diplomática de las negociaciones ya iniciadas (1), lo que equivale a

(1) Hallándose en prensa este artículo, llegan noticias de Buenos Aires de que las negociaciones comerciales que se estaban celebrando en aquella capital entre nuestra Delegación Comercial y la Comisión respectiva del Ministerio de Asuntos Exteriores argentino, han terminado con la firma de un nuevo acuerdo. El hierro y el trigo han sido, en esta ocasión también, la base del

decir que, siendo cambiantes las circunstancias y vivas las economías de ambos pueblos, el instrumento que recoja esta relación debe ser modificado y renovado casi constantemente para poderse plegar a las exigencias del instante.

Por lo tanto, llegará el momento en que nuevos Acuerdos diplomáticos tengan que abordar el problema de que vamos a ocuparnos.

Es curioso señalar, en la relación entre España y Argentina, que si en 1941 y 1942 la identidad de puntos de vista políticos y morales ha influido notablemente en las estipulaciones puramente comerciales, estos acuerdos económicos, concretos, pueden, a su vez, en un futuro próximo, influir y aumentar el acuerdo político y moral de ambos pueblos. Se produce así un típico ejemplo de la influencia de lo político sobre lo económico y viceversa.

Concretamente, vamos a estudiar las posibilidades actuales y conveniencia para España del establecimiento de una zona franca española, a disposición de la Argentina, para facilitar la distribución de sus productos en Europa.

II

CONSIDERACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO Y ESPECIALMENTE DE LA MODALIDAD «A ÓRDENES»

I. *Idea general del Comercio exterior argentino.*¹

Ante todo, una previa aclaración que casi huelga: las cifras del Comercio entre dos países no son homólogas y no pueden ser comparadas sin reservas. Lo que es exportación en el país de origen, pasa a ser importación en el país de destino con un concepto distinto. Se ha modificado el valor por la intervención de los cambios internacionales, de los fletes, de los seguros, de los gastos consulares, de las comisiones, de los in-

acuerdo, aunque el tabaco y el algodón entran en él en un volumen mayor que el anterior que se recoge en este artículo, de 5 de septiembre de 1942. Todos los datos recibidos hasta ahora hacen suponer que el nuevo acuerdo significa un paso más en la intensificación de las relaciones hispano-argentinas y en el engarce entre ambas economías.

MUNDO HISPÁNICO

intermediarios, etc. Influyen también las diferencias de métodos en la evaluación entre unos países y otros y la manera de consignar el origen y el destino.

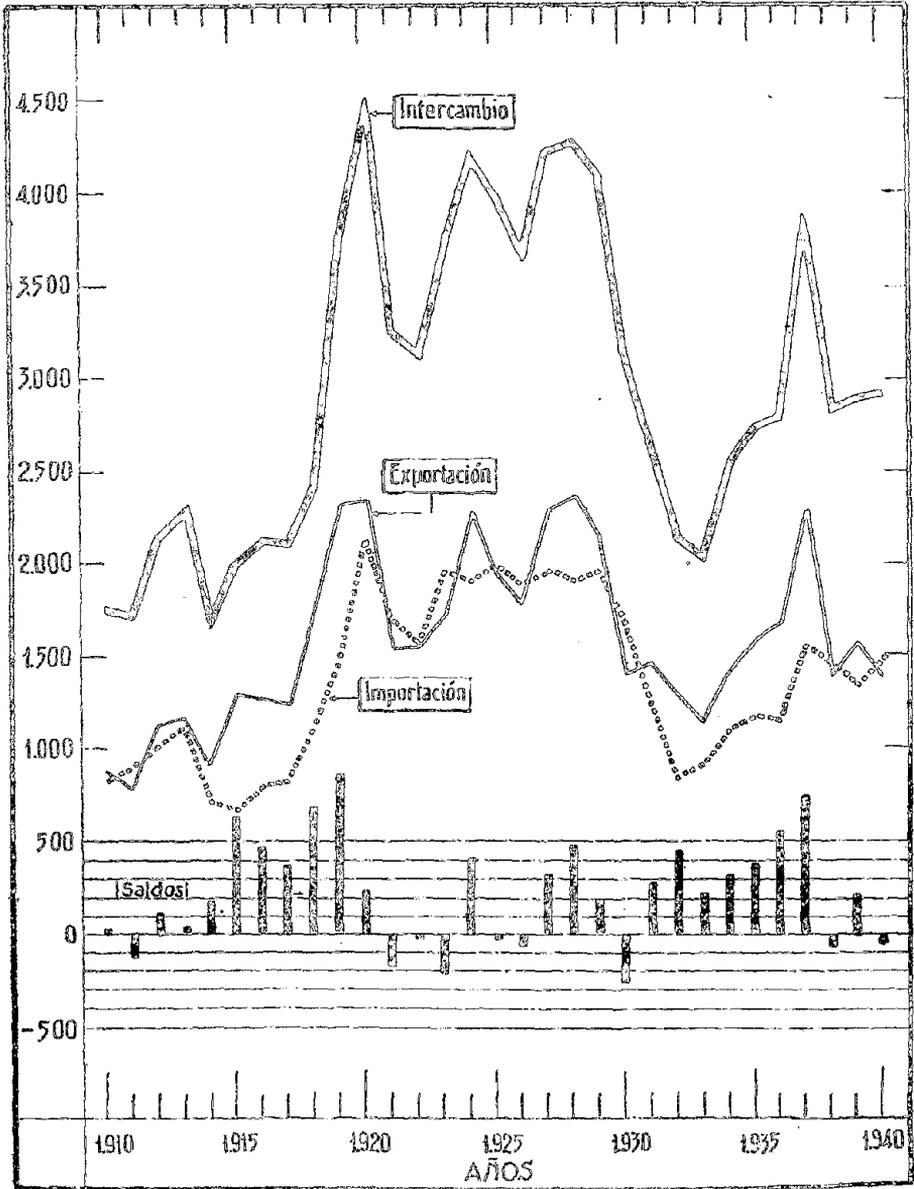
La Dirección General de Estadística de la nación Argentina, a fin de obtener cifras que representen el valor económico de las importaciones y ante la imposibilidad de determinar el valor real de cada uno de los artículos que comprende la tarifa de avalúos, ha venido practicando desde 1916 una corrección de valores que alcanza, retrospectivamente, hasta 1910. Esta corrección se efectúa por medio de índices aplicados a grupos homogéneos, índices que se determinan por la observación de los precios corrientes de series seleccionadas de ar-

Años	Intercambio comercial m\$ñ	Importación (Valores reales calculados) m\$ñ	Exportación (Valores de plaza) m\$ñ	Saldos del intercambio
1920	4.497.847.883	2.124.926.588	2.372.921.925	+ 247.994.707
1921	3.228.779.811	1.703.485.675	1.525.294.136	— 178.191.539
1922	3.103.758.545	1.567.376.070	1.536.382.475	— 30.993.595
1923	3.726.798.540	1.973.704.763	1.753.093.777	— 220.610.986
1924	4.182.055.849	1.883.431.802	2.298.624.047	+ 415.192.245
1925	3.965.403.515	1.992.835.604	1.972.567.911	— 20.277.693
1926	3.669.715.950	1.869.310.220	1.800.405.730	— 68.904.490
1927	4.241.203.388	1.947.282.736	2.293.920.650	+ 346.637.916
1928	4.298.216.773	1.901.608.474	2.396.608.299	+ 494.999.825
1930	3.075.652.099	1.679.960.782	1.395.691.317	— 284.269.465
1931	2.629.642.971	1.173.828.311	1.455.814.660	+ 281.986.349
1932	2.124.047.034	836.264.536	1.287.782.498	+ 451.517.962
1933	2.017.990.441	897.148.929	1.120.841.512	+ 223.692.583
1934	2.548.366.422	1.109.932.444	1.438.433.978	+ 328.501.534
1935	2.744.330.280	1.174.981.223	1.569.349.057	+ 394.367.834
1936	2.772.423.390	1.116.710.994	1.655.712.396	+ 539.001.402
1937	3.868.682.182	1.557.684.380	2.310.997.802	+ 753.313.422
1938	2.861.340.640	1.460.887.797	1.400.552.807	— 60.434.990
1939	2.911.505.697	1.338.332.419	1.573.173.278	+ 234.840.859
1940	2.926.394.934	1.448.737.027	1.427.637.907	— 71.119.120

tículos, considerados como típicos en cada grupo. Esta corrección (1) permite obtener los llamados «valores reales», o sea, el

(1) El método aparece explicado detalladamente —entre otros sitios— en la publicación titulada *El intercambio económico de la República argentina en 1910-17*.

Comercio Exterior argentino
en el período 1910-1940
En millones de m\$ n



valor aproximado, cif. Buenos Aires de las mercancías importadas (1).

En el cuadro anterior presentamos las cuatro cifras que pueden dar una idea bastante exacta del Comercio exterior argentino. Corresponden, respectivamente: al intercambio comercial en su conjunto, a las importaciones, a las exportaciones y a los saldos.

En el primer gráfico que incluimos se registran con una gran claridad las cifras anteriores.

2. *Las exportaciones argentinas «a órdenes».*

Después de habernos dado cuenta del volumen total del Comercio exterior argentino, veamos las exportaciones argentinas a órdenes.

La práctica comercial conocida con el nombre de «embarques a órdenes» tiene un relieve extraordinario en el comercio exterior argentino, por lo menos desde fines del pasado siglo.

Esta modalidad comercial consiste, en síntesis, en destinar un cargamento a determinados puertos de conveniente proximidad a los mercados de consumo, para de allí, y de acuerdo con el estado de las plazas europeas, en el intervalo corrido desde su embarque hasta su llegada, hacerlos seguir al destino definitivo.

¿Cuál es el volumen del comercio exterior argentino sujeto a esta modalidad? Los datos hasta 1926, y tomamos este año 1926 por la razón que luego hemos de ver, no podían reflejar las cifras exactas del intercambio con cada uno de los países consumidores de los productos argentinos. A los totales que arrojaba la estadística como exportación destinada a cada uno de estos países, hubiera sido necesario agregar el total, desconocido, de los embarques remitidos «a órdenes», y que luego les fueron destinados definitivamente. Tanto más

(1) Todos los datos que aparecen recogidos en este capítulo, proceden del *Resumen Estadístico*, publicado por la Dirección General de Estadística de la Nación Argentina.

si se tiene en cuenta el extraordinario volumen que esta modalidad comercial significa.

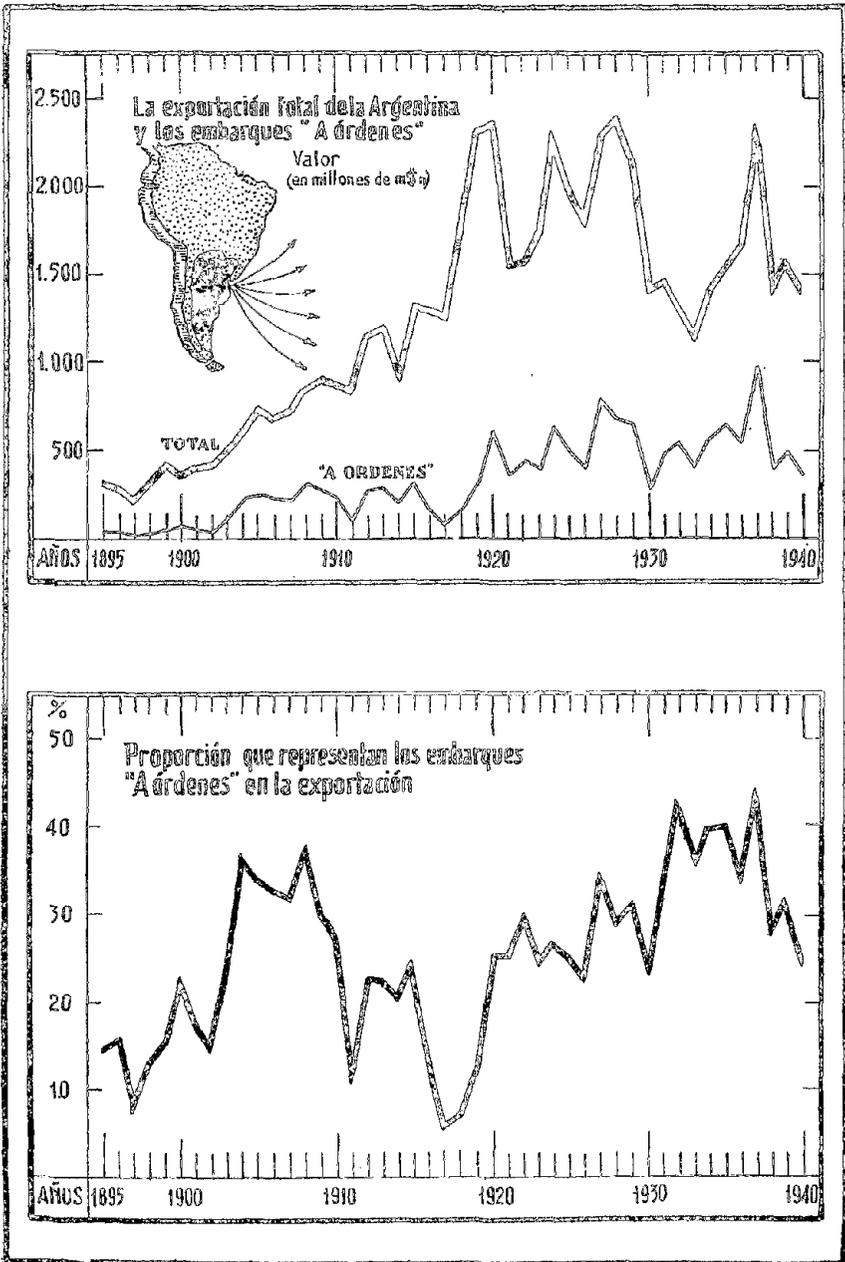
De la importancia de estas partidas puede darnos idea el siguiente cuadro, que muestra las proporciones o porcentajes que sobre el total exportado cada año, desde 1920 hasta 1940, representan los embarques «a órdenes».

Años	Valores totales de las exportaciones. Pesos argentinos m\$ ⁿ	Valores de las exportaciones «a órdenes» m\$ ⁿ	Proporción que las exportaciones «a órdenes» representan sobre el total
			%
1920	2.372.921.295	604.809.315	25,5
1921	1.525.294.136	384.818.563	25,2
1922	1.536.382.475	452.810.836	29,5
1923	1.753.093.777	425.994.634	24,3
1924	2.298.624.047	615.368.088	26,8
1925	1.972.567.911	505.106.320	25,6
1926	1.800.405.730	409.809.879	22,8
1927	2.293.920.652	792.925.268	34,6
1928	2.396.608.299	685.632.121	28,6
1929	2.167.599.813	672.285.181	31,0
1930	1.395.691.317	329.447.225	23,6
1931	1.355.814.660	485.685.811	33,4
1932	1.287.782.498	536.129.707	41,6
1933	1.120.841.512	395.627.700	35,3
1934	1.438.433.978	569.192.092	39,6
1935	1.569.349.057	622.636.788	39,7
1936	1.655.712.396	560.525.670	33,9
1937	2.310.997.802	985.177.547	42,6
1938	1.450.452.807	387.375.202	37,7
1939	1.573.173.278	497.222.567	31,6
1940	1.427.637.907	349.056.560	24,4

Estas cifras relativas o porcentajes no dan una idea exacta del volumen, de la importancia de la modalidad «a órdenes» en el comercio exterior argentino, sino que, por el contrario, arrojan —al presentarse como globales— una falsa luz.

En efecto, el análisis de los embarques «a órdenes» por productos demuestra que en alguno de especial importancia económica para este país, la producción sobre la totalidad exportada de cada producto alcanzó en 1927 las siguientes cifras:

Trigo.....	60,8 %
Maiz.....	58,5 %
Lino.....	47,4 %
Avena.....	76,7 %



Y si tomamos el año 1939, vemos que los embarques «a órdenes» arrojan aún más altas proporciones, a saber:

Trigo.....	61,8 %
Maíz.....	75,0 %
Lino.....	56,2 %
Avena.....	59,0 %

Referidas estas cifras al año 1940, los embarques «a órdenes» nos dan las siguientes proporciones:

Trigo.....	52,5 %
Maíz.....	75,9 %
Lino.....	49,2 %
Avena.....	38,7 %

Estos porcentajes nos dan una idea del volumen del comercio exterior argentino sujeto a esta modalidad.

Según se deduce de las cifras mencionadas, no podía conocerse por los organismos oficiales argentinos, ni aun con una razonable aproximación, la forma en que se distribuían en el Extranjero las principales producciones argentinas. Todo ello motivó, a solicitud de la Dirección General de Estadística, que se designase una Comisión especial por el Poder ejecutivo, y el Decreto de Gobierno de 18 de agosto de 1926, por el cual —de acuerdo con esta Comisión— se impuso a los exportadores la obligación de declarar el destino definitivo de las partidas denunciadas como embarques «a órdenes».

De esta forma se han determinado los destinos definitivos de la casi totalidad de los embarques «a órdenes», a efectos estadísticos.

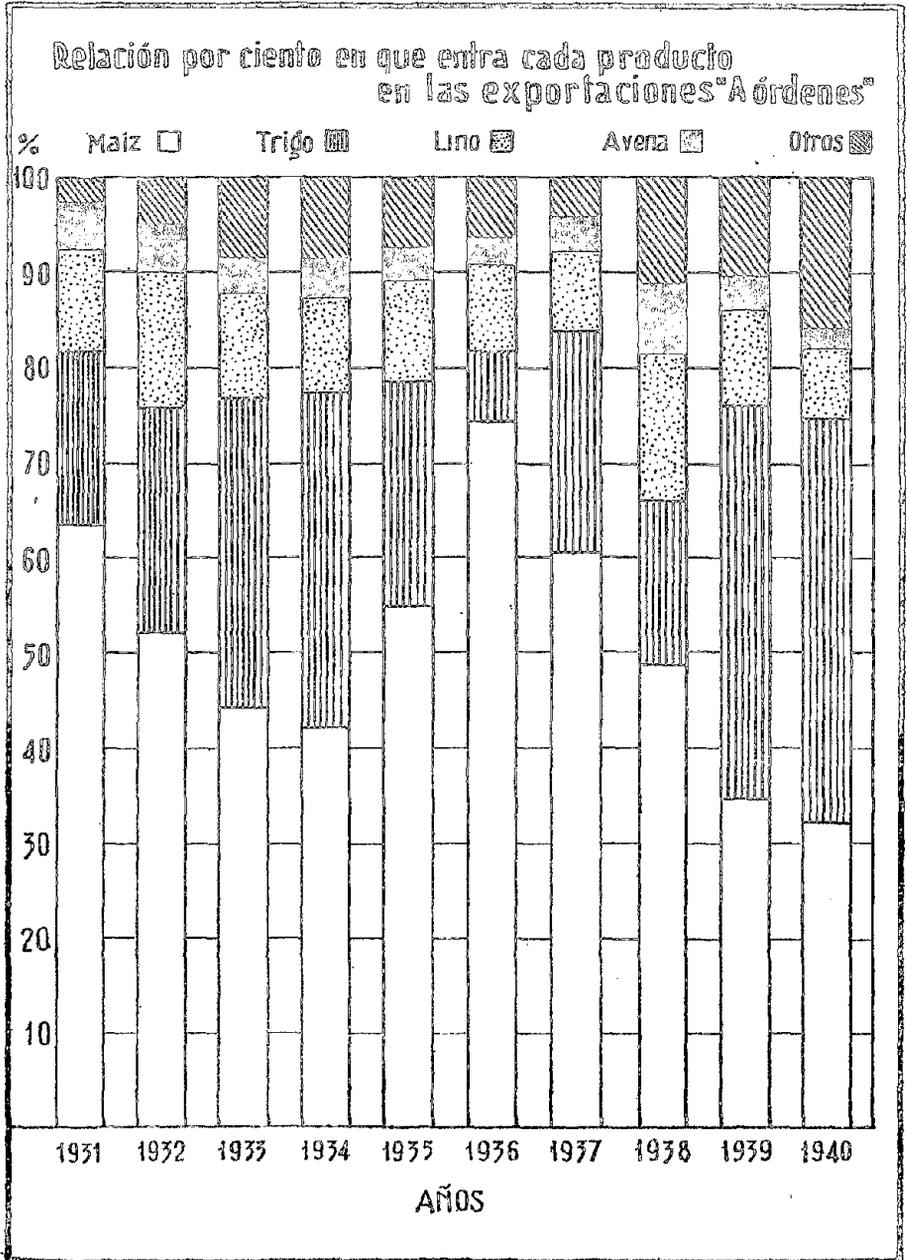
Aparecen recogidos en este trabajo varios gráficos, que aclaran: uno, la relación existente entre la exportación total y los embarques «a órdenes»; otro, la proporción que representan los embarques «a órdenes» en la exportación, y un tercero, la relación por ciento en que entra cada producto en las exportaciones «a órdenes».

MUNDO HISPÁNICO

DESTINOS DEFINITIVOS DE LOS EMBARQUES «A ÓRDENES»
EN EL AÑO 1936

DESTINOS	Miles de m ³ n	%
Alemania.....	21.958	3,9
Austria (1).....	1.756	0,3
Bélgica.....	58.003	10,4
Checoslovaquia.....	1.963	0,4
Dinamarca.....	25.204	4,5
España.....	2.483	0,4
Finlandia.....	5.636	1,0
Francia.....	24.460	4,4
Grecia.....	4.140	0,7
Hungría.....	42	—
Irlanda, Estado libre.....	10.990	2,0
Italia.....	17.772	3,2
Noruega.....	10.770	1,9
Países Bajos.....	104.248	18,6
Polonia.....	219	—
Portugal.....	276	—
Reino Unido.....	153.065	27,3
Rumania.....	602	0,1
Suecia.....	9.358	1,7
Suiza.....	502	0,1
Poseciones españolas.....	201	—
Poseciones francesas.....	15	—
Poseciones italianas.....	737	0,1
TOTAL A ÓRDENES.....	560.526	100,0

(1) Desde 1939 incluido en Alemania.



MUNDO HISPÁNICO

RELACION ENTRE LA EXPORTACION ADJUDICADA
«A ORDENES» Y LA EXPORTACION TOTAL A CADA PAIS
DE DESTINO EN EL AÑO 1936

En miles de m\$.n.

DESTINOS	Exportación total	«A órdenes»	%
Alemania.....	96.650	21.958	22,7
Austria (1).....	51	17	33,3
Bélgica.....	129.522	58.003	44,8
Checoslovaquia.....	17.876	1.963	11,0
Dinamarca.....	29.044	25.204	86,8
España.....	11.055	2.483	22,5
Finlandia.....	8.086	5.636	69,7
Francia.....	88.513	24.460	27,6
Grecia.....	5.017	4.140	82,5
Hungría.....	2.525	42	1,7
Irlanda, Estado libre.....	10.992	10.990	100,0
Italia.....	40.727	17.772	43,6
Noruega.....	13.907	10.770	77,1
Países Bajos.....	140.699	104.248	74,1
Polonia.....	14.700	219	1,5
Portugal.....	521	276	53,0
Rumania.....	755	602	79,7
Suecia.....	18.117	9.358	51,7
Suiza.....	1.524	502	32,9
Posesiones españolas.....	4.045	201	5,0
Posesiones francesas.....	1.428	15	1,1
Posesiones italianas.....	891	737	82,7
Otros destinos.....	—	—	—
TOTAL GENERAL.....	1.655.712	560.526	33,9

(1) Desde 1939 incluido en Alemania.

EXPORTACION TOTAL Y EXPORTACION «A ORDENES»
DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS EN EL AÑO 1936

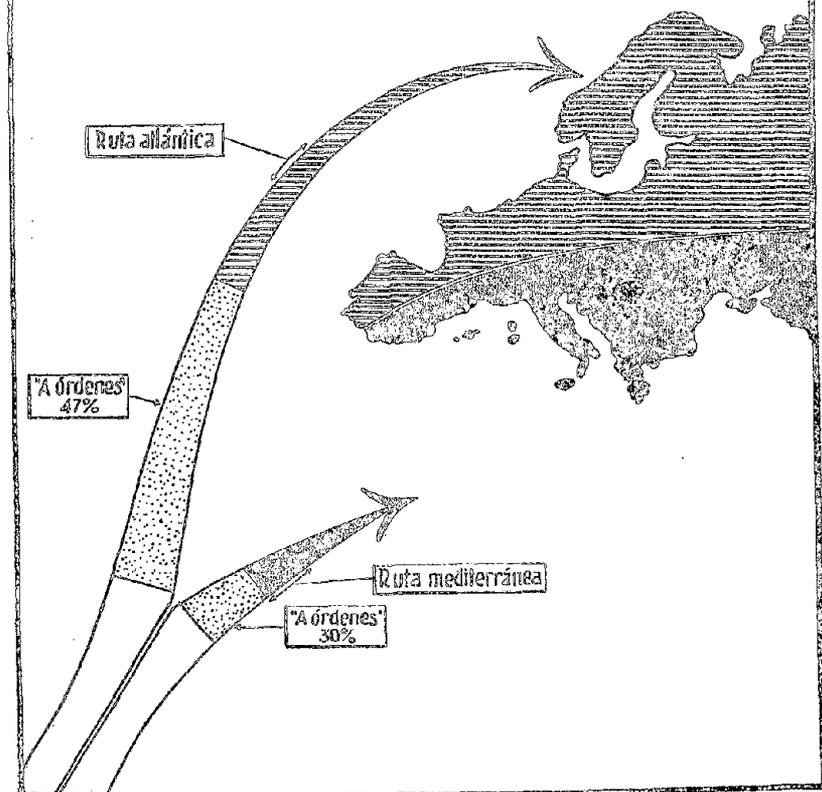
Cantidades en toneladas.

ARTÍCULOS	Exportación total	Exportación «a órdenes»	Proporción de las exportaciones «a órdenes» sobre el total, %
Carne vacuna congelada.....	39.651	361	0,9
Carne ovina refrigerada.....	50.035	38	0,1
Carne vacuna salada.....	3.831	582	15,2
Carne porcina salada.....	3.293	19	0,6
Carne conservada.....	72.508	689	1,0
Jamones.....	3.733	10	0,3
Embutidos de carne.....	909	98	10,9
Cueros vacunos salados.....	120.181	3.393	2,8
Cueros vacunos secos.....	18.750	251	1,3
Lana sucia.....	114.279	1.248	1,1
Lana lavada.....	12.936	10	0,1
Manteca.....	10.269	354	3,4
Caseína.....	19.933	721	3,6
Grasa vacuna derretida.....	23.417	91	0,4
Sebo derretido.....	15.457	30	0,2
Astas vacunas.....	1.009	53	5,3
Cerda.....	2.729	41	1,5
Tripas saladas.....	8.224	52	0,6
Trigo.....	1.610.386	578.287	35,9
Maíz.....	8.381.590	6.432.627	72,9
Lino.....	1.487.926	822.362	55,3
Avena.....	175.760	150.613	85,7
Cebada.....	246.994	173.777	70,4
Centeno.....	134.579	122.804	91,3
Alpiste.....	7.357	1.373	18,7
Cebadilla.....	611	600	98,2
Maíz de Guinea.....	15.430	2.912	18,9
Mijo.....	55.154	17.728	32,1
Harina de trigo.....	79.783	2.336	22,9
Afrecho y afrechillo.....	308.788	111.526	36,1
Acemite.....	24.838	9.007	36,3
Rebacillo.....	29.882	1.794	6,0
Semita.....	55.184	21.156	38,3
Semilla de girasol.....	1.448	689	47,6
Semilla de nabo.....	3.486	1.293	37,1
Tortas de semilla de algodón.....	56.333	21.253	37,7
Tortas de semilla de girasol.....	12.668	9.135	72,1
Tortas de semilla de lino.....	14.220	2.578	18,1
Tortas de semilla de maní.....	22.167	16.572	74,8
Tortas de semilla de nabo.....	13.897	10.808	77,8
Residuos de la fabricación de aceites: de girasol.....	11.772	1.982	16,8
Residuos de la fabricación de aceites: de lino.....	3.948	651	14,2
Residuos de la fabricación de aceites: de maní.....	15.156	5.172	34,1
Harina de maíz.....	3.028	156	5,2
Alfrecho de maíz.....	9.383	1.442	15,4
Alfalfa molida.....	13.523	6.647	49,2
Fibra de algodón.....	49.205	9.658	19,6
Extracto de quebracho.....	176.430	8.103	4,6
Rollizos de quebracho.....	60.318	1.796	3,0
Otros artículos.....	271.631	4.535	1,7
TOTALES.....	13.874.110	8.237.262	59,4

Relación entre la exportación adjudicada "A órdenes" y la exportación total en 1936

Ruta atlántica { Export. total = Longitud total de la flecha 
Id. "A órdenes" = 

Ruta mediterránea { Export. total = Longitud total de la flecha 
Id. "A órdenes" = 



3. *Comparación del mercado europeo atlántico y del mediterráneo.*

Una vez que hemos reproducido aquí los datos que nos son indispensables para juzgar del volumen de la exportación argentina, examinemos los tres gráficos que nos dan una idea suficientemente clara del volumen argentino de exportación a la Europa atlántica y la mediterránea.

III

PUERTO ESPAÑOL QUE CONVENDRÍA ESCOGER. EL PROBLEMA ECONÓMICO DE LA LOCALIZACIÓN (I).

1. *Dilema previo a resolver: Puerto en la costa atlántica o en la mediterránea.*

Antes de entrar en este problema de la localización, necesito hacer una aclaración previa.

Es difícil llegar a alcanzar una visión rigurosamente científica de esta cuestión. Sólo pretendo dar una visión rápida apoyada en consideraciones de tipo económico.

Sentemos, pues, previamente las premisas o bases de que debemos partir.

España ofrece, por su especial situación geográfica, las posibilidades máximas a la Argentina. Pero dentro de estas posibilidades hay un grupo de puertos atlánticos y otro de puertos mediterráneos. Y este coincide con las dos direcciones, atlántica y mediterránea, de la exportación argentina a Europa.

Ya hemos visto en el capítulo anterior todo lo referente al volumen de ambas direcciones de la exportación argentina. Y

(1) El problema de la localización en economía se basa en la conocida doctrina desarrollada por Alfred Weber (*Über den Standort der Industrien*. Tübinga, 1922), tal como la resume E. A. C. Robinson (*The Structure of Competitive Industrie*. Cambridge, 1921) teniendo en cuenta, en lo que a su aplicación a los puertos se refiere, las obras de Mac Elvae (*Port Development*, Nueva York, 1922) y Erich A. Kautz (*Das Standorttsprobleme der Seehäfen*» Jena, 1934).

sabemos que la dirección atlántica tiene un mayor volumen que la mediterránea.

En cuanto a las posibilidades de España en el Atlántico, podrían servir los siguientes puertos: *Vigo, Santander, Bilbao y Pasajes*; y en el Mediterráneo: *Valencia y Barcelona*. Hay además la posibilidad de utilización de *Cádiz*, que constituye ciertamente una solución intermedia, puesto que se encuentra como a caballo entre ambas soluciones.

Es evidente que, en este problema de la localización, debemos ver primero qué lado o cuenca es conveniente, si la atlántica o la mediterránea, y una vez sentado esto, podemos seleccionar el puerto concreto.

¿Puerto en la costa atlántica? ¿Puerto en la cuenca mediterránea? Tal es el dilema previo a resolver.

Antes de examinar el peso de los dos términos del dilema, tengamos presente también que una gran parte del comercio argentino no sólo irá destinado a Europa, sino que también quizá pueda ser absorbido, en mayor escala que anteriormente, por las propias necesidades españolas.

Tendremos, pues, que escoger el puerto teniendo no sólo en cuenta las posibilidades de llegada de las mercancías al mercado europeo, sino también las condiciones en cuanto a situar la mercancía en las mejores condiciones económicas posibles en el mercado español.

A) *Premisas que podemos establecer.*

Partiendo de las bases citadas, podemos sentar las siguientes afirmaciones:

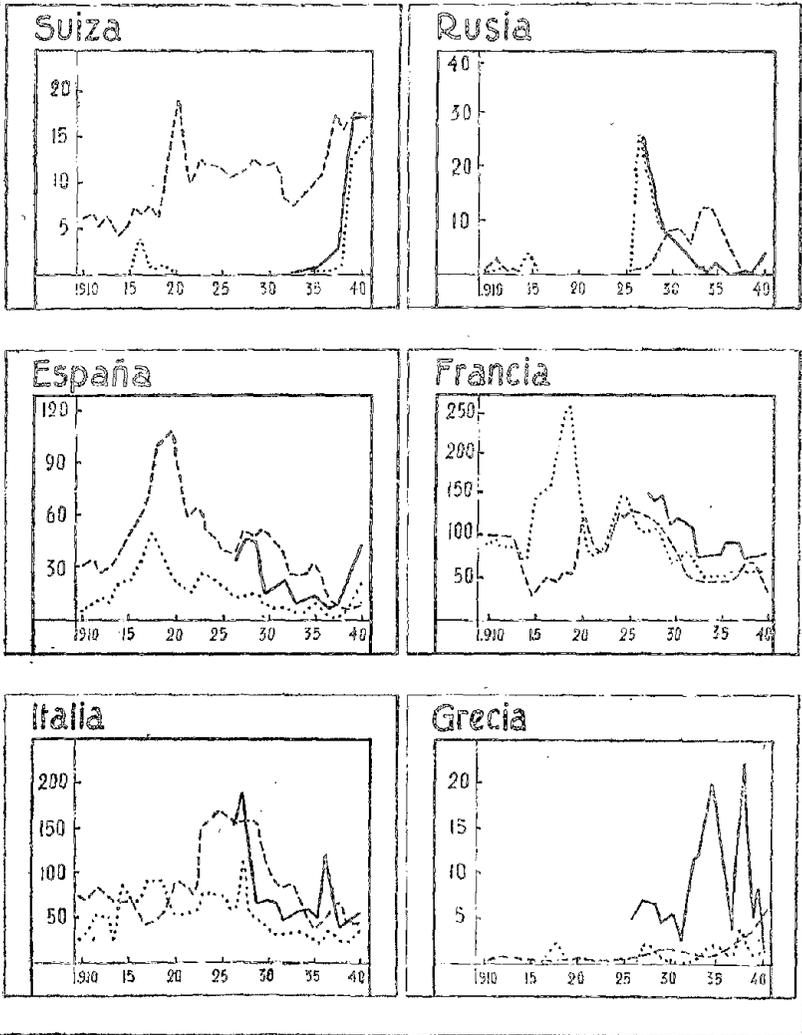
a) *En función de la economía europea.*

1.º *A favor de una solución mediterránea.*

Primero: Todo el comercio anglo-argentino debe quedar excluido por cuanto, independientemente de la situación al término de la guerra, hay en la actualidad y ha habido entre ambos países una relación especial, muy similar a la existente entre Inglaterra y sus Dominios. Este comercio o tráfico marítimo se

Valores reales del Comercio Exterior Argentino —
Países de ruta mediterránea — En millones de m \$ n

Importación -----
Export. total (incluso embarques "a órdenes") ———
Export. con destino premeditado
Embarques "a órdenes"



realizaría directamente y sin utilizar el puerto franco español, aun en el caso en que éste fuese el más favorable para este tráfico, como es Vigo.

Segundo: Aunque, como hemos visto, el volumen comercial argentino de exportación a Europa y, sobre todo, en la modalidad «a órdenes», es mayor en relación a los países del lado atlántico (Francia, Bélgica, Países Bajos, Suecia, Noruega, Finlandia, Dinamarca, Alemania), que en los países de la cuenca del Mediterráneo (Francia, Italia, Suiza, Grecia (5), Europa central, etc.), también las flotas de los primeros países son superiores a las de los segundos; es decir, que los primeros tienen posibilidad de realizar más directamente su tráfico con la Argentina.

Tercero: Al terminar la guerra actual la recuperación en barcos será más rápida que la recuperación de material ferroviario, del que Europa sufrirá largo tiempo.

Este argumento, en combinación con el anterior, pesa en favor de la solución mediterránea (6).

Cuarto: La penetración de los países de la Europa central y meridional es más rápida y perfecta partiendo de Barcelona (dificultades de ancho de vía férrea y transbordo en frontera), Marsella, Génova, Susak, Atenas, Salónica y Constanza.

Quinto: Suiza, país situado en el interior de Europa, que recibía sus importaciones de origen americano principalmente por los puertos atlánticos, es muy posible que, escarmentada por el actual conflicto, busque una fórmula fija y estable de traída de sus importaciones, ya en conexión con Génova, Barcelona, Marsella o Cádiz (Todas, soluciones mediterráneas.)

2.º *A favor de una solución atlántica.*

Primero: El comercio exterior argentino es más amplio y voluminoso en esta dirección.

(5) Esta afirmación puede hacerse «grosso modo». Es difícil calcular el estado en que al término del actual conflicto quedarán las flotas de países como Noruega, Dinamarca, Alemania, Países Bajos, Francia, Italia o Grecia. Además, y es justo consignarlo, Grecia figura en el lado mediterráneo y, como país marino, disponía de una flota abundante.

(6) Artículo publicado por el Sr. Rotaèche, en el número 1 de la revista *Moneda y Crédito*, titulado «La marina mercante en el momento presente».

Segundo: Aunque la costa mediterránea de Europa presenta numerosas entradas y salidas con numerosos puertos, que son términos de vías férreas que favorecen la penetración rápida de Europa, es evidente que esta penetración —y precisamente [por la razón dicha] antes de la dificultad en la recuperación de material ferroviario— puede hacerse en el centro de Europa, preferentemente a través de las vías fluviales que parten del Mar del Norte.

Vistas estas premisas y en función del mercado europeo, excluido el español, puede deducirse de ellas que los puertos españoles de la cuenca del Mediterráneo ofrecen mejores condiciones que los de la costa del Atlántico.

b) *En función de la economía española.*

Aquí tendríamos que tener en cuenta principalmente dos factores:

1.º La relación rápida, cómoda y barata (el transporte ferroviario o por carretera a larga distancia influiría notablemente en el índice de precios de los productos argentinos importados a España) con aquella parte de España que preferentemente absorbe la importación argentina. En este sentido, Barcelona y Valencia son preferibles a Vigo o a Cádiz; y

2.º También el considerar que el puerto en cuestión fuese, a poder ser, el punto de partida de nuestras exportaciones a Argentina. En este sentido, resaltan inmediatamente Vigo con sus conservas, Bilbao con su siderurgia y Barcelona con sus tejidos.

2. *Cuadro resumen de la situación de los principales puertos españoles.*

Creemos que el siguiente cuadro —en el que, *grosso modo*, nos limitamos a distinguir una situación buena, regular o mala— podría darnos una impresión de conjunto suficiente,

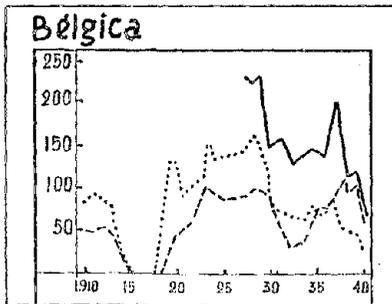
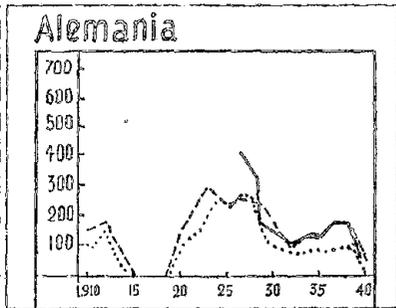
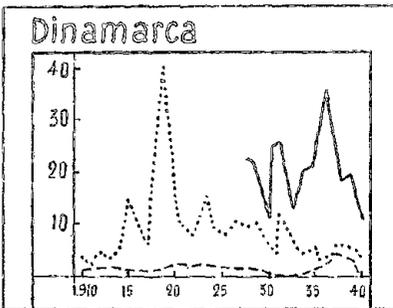
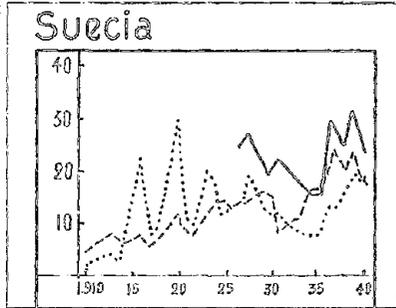
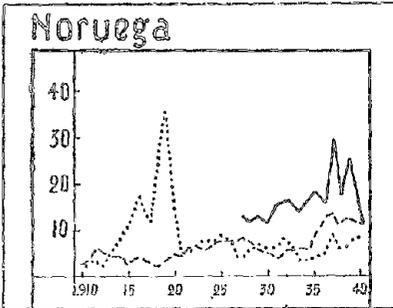
CUADRO RESUMEN DE LA SITUACION DE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES (7)

FACTORES	SITUACION						
	Vigo	Santander	Bilbao	Pasajes	Cádiz	Valencia	Barcelona
<i>a) En función del mercado europeo.</i>							
Situación en rutas corrientes de tráfico marítimo.....	M. buena.	Buena...	Buena...	Regular..	M. buena.	Buena...	Buena.
Unión con la frontera por vía férrea (7).....	Mala....	Mala....	Mala....	Buena...	Mala....	Mala....	Buena.
Situación en relación a países de flota suficiente.....	Mala....	Mala....	Mala....	Mala....	Buena...	Buena...	Buena.
<i>b) En función del mercado español.</i>							
Unión con el centro de España por vía férrea o carretera.	Mala....	Buena...	Buena...	Buena...	Mala....	Buena...	Buena.
Centro productor de artículos exportador a la Argentina.	Buena....	Mala....	Buena...	Buena...	Mala....	Mala....	Buena.
<i>c) Condiciones intrínsecas.</i>							
Ustillaje.....	Mala....	Mala....	Buena...	Buena..	Mala....	Buena...	M. buena.
Amplitud.....	Buena...	Buena...	Regular..	Mala....	Mala....	Buena...	Buena.
Hinterland industrial.....	Mala....	Mala....	M. buena.	Buena...	Mala....	Buena...	Buena.
Hinterland comercial.....	Regular..	Mala....	M. buena.	Buena...	Mala....	Buena...	M. buena.
Disponibilidad financiera de la zona.....	Mala....	Mala....	M. Buena.	Buena...	Mala....	Buena...	M. buena.
Mano de obra cualificada.....	Mala....	Mala....	M. Buena.	Buena...	Mala....	Buena...	M. Buena.

(7) Todos los puertos presentan el mismo inconveniente grave: el transbordo obligado en la frontera debido a la diferencia del ancho de vía.

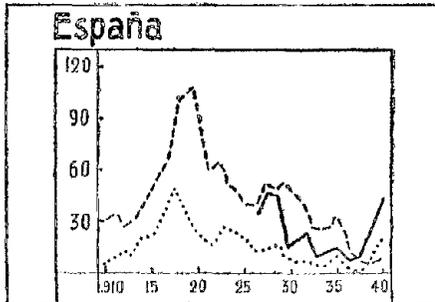
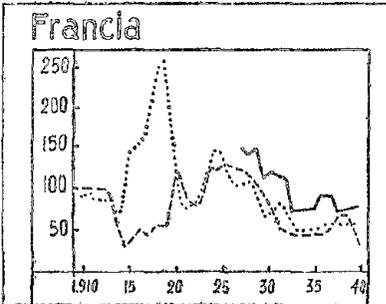
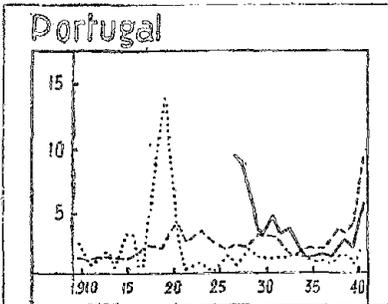
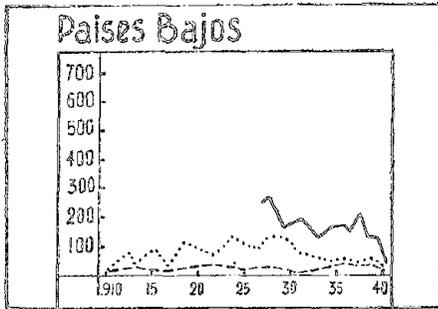
Valores reales del Comercio Exterior Argentino —
Países de ruta atlántica ————— En millones de m \$ n

Importación - - - - -
 Export. total (incluso embarques "a órdenes") ———
 Export. con destino premeditado
 Embarques "a órdenes"



Valores reales del Comercio Exterior Argentino
Países de ruta atlántica _____ En millones de m \$ n

Importacion -----
Export. total (incluso embarques "a órdenes") ————
Export. con destino premeditado
Embarques "a órdenes" - - - - -



Examinando el anterior cuadro, y dentro de las posibilidades atlánticas, justo es reconocer que, en ella, Santander es quizás el puerto que podría ser preferido. En efecto, Vigo tiene forzosamente que ser descartado por su deficiente relación férrea con la frontera y el resto de España, así como por la pobreza de su «hinterland» industrial. Y de los otros tres puertos examinados: Pasajes, Bilbao y Santander, es evidente que Pasajes, pese a sus magníficas condiciones en otros órdenes, tiene el grave inconveniente de su falta de espacio. Bilbao, por su parte, posee un carácter industrial especializado, que quizá no encajase perfectamente con el tipo de puerto franco que vendría a ser la zona franca argentina en España.

Santander reúne, dentro de la posibilidad atlántica, las mejores condiciones.

3. *Cádiz no ofrece condiciones apropiadas como zona franca.*

En el dilema que hemos planteado y resuelto, Cádiz quedaba al margen como una solución especial (8), ya que un examen detallado de las condiciones que reúne este puerto hace que tengamos que rechazar esta posible solución. En efecto, Cádiz presenta una condición muy favorable ciertamente; como es su situación en la costa: podría servir como puerto franco que se utilizase para ambas direcciones, atlántica y mediterránea, de la exportación argentina a Europa. Su situación puede, pues, calificarse de realmente excepcional.

Pero surgen inmediatamente una serie de consideraciones que aminoran este entusiasmo por Cádiz. Son, sobre todo, su

(8) En cuanto a Cádiz, ya el Real decreto-ley de 11 de junio de 1929, creando la zona franca en Cádiz, dice en su exposición de motivos: «La elección (de Cádiz) se justifica por su privilegiada situación geográfica, que le señala como centro principal del comercio entre Europa y América y el más obligado para el almacenaje de mercancías que procedan o se dirijan a los puertos de Ultramar.»

Desde luego, Cádiz —y sobre esto volveremos luego— como mero depósito de mercancías es inmejorable, ya que entonces no entrarían en consideración muchos de los factores a que hemos hecho referencia en el anterior cuadro, pero como zona franca, con capacidad de desarrollo industrial, reúne ya peores condiciones.

muy deficiente unión con la frontera francesa por vía férrea, su deficiente utillaje, su falta de amplitud para poder establecer una zona franca convenientemente amplia y cómoda, su falta absoluta de «hinterland» industrial, su situación en una zona donde no hay grandes capitales disponibles, y su deficiente situación en cuanto a las posibilidades de utilización de mano de obra calificada.

En consecuencia, todas estas consideraciones nos mueven a descartar a Cádiz como posible solución en la realización del proyecto que nos ocupa.

4. *Consideración de las posibilidades españolas en la cuenca del Mediterráneo.*

En la cuenca del Mediterráneo, España ofrece dos soluciones posibles: Barcelona y Valencia.

Desde luego, ambos puertos son utilizables puesto que ninguno de ellos presenta graves inconvenientes. Pero un examen minucioso de las condiciones de ambos, que se deriva del cuadro resumen anterior, muestra a Barcelona como puerto preferible. Este puerto posee una buena situación en la costa; una relación ferroviaria casi perfecta con la frontera francesa; un utillaje portuario muy completo; tiene una amplitud suficiente y está dotado de un «hinterland» industrial y comercial ciertamente poderoso e importante. En cuanto a capital y mano de obra, de todos son conocidas sus grandes posibilidades.

Barcelona ofrece además un puerto muy activo y muy ligado a los grandes puertos del Mediterráneo. Y es indudable que la penetración argentina en Europa tendría que seguir esta cuádruple dirección; a) Barcelona —vía férrea— Francia; b) Barcelona-Marsella-Ródano-Norte de Francia; c) Barcelona-Génova-Norte de Italia-Suiza; d) Barcelona-Atenas-Grecia-Países Balcánicos.

Tengamos además en cuenta que Barcelona se halla muy bien ligada al centro de España.

Por último sabemos —y esto es importante— que Barcelona es el único puerto español que viene preparando en la rea-

lidad una amplia y poderosa zona franca, zona que todavía no ha llegado a su debido desarrollo.

¿No podría reservarse un lugar determinado de esta zona para realizar el proyecto que nos ocupa?

Quizás la valoración de ciertas consideraciones de tipo político-económico —el pretender corregir el patente desequilibrio existente en la estructura económica española y el considerar al Grao como la salida natural de Madrid— hiciera que Valencia pudiera ser tenida en cuenta en un lugar destacado como posible solución a llevar a la práctica.

5. Conclusiones.

Ante la necesidad de decidirse y adoptar una postura, creemos que la más juiciosa es esta:

1.^a Si se trata de montar una zona franca de tipo industrial, Barcelona ofrece, evidentemente, las mejores condiciones, siendo además la ciudad que ofrece mayores posibilidades reales;

2.^a Si se trata solamente de organizar un mero depósito o centro distribuidor sin actividad industrial, Cádiz podría servir preferentemente.

IV

BENEFICIOS PARA ESPAÑA

1. Consideraciones previas.

La consideración de los beneficios que para España puede representar el establecimiento de una zona franca argentina en un puerto de la Península, exige —ante todo— concretar previamente algunos extremos que constituyen premisas necesarias para el examen de esta cuestión.

Estas consideraciones básicas son fundamentalmente las siguientes:

A) Es imposible —hablando desde el punto de vista económico— que los Estados Unidos logren torcer de un modo

definitivo y permanente, la inclinación que la economía hispano-americana en general y la argentina en particular, muestran hacia el gran mercado europeo. En este orden, la paz significará probablemente un restablecimiento —por lo menos en gran parte— de esta corriente económica anterior.

B) Aunque es imposible predecir el final del conflicto bélico actual, todo hace suponer que el mundo se dividirá en varias regiones económicas cuyo número y dimensiones dependerá fundamentalmente de la victoria. Es evidente que España dibuja en su política internacional una tendencia acusada a vincularse a un bloque o región económica en la que los intereses hispano-americanos en general y argentinos en particular, sin olvidar los portugueses, alcanzan un relieve cada vez mayor. Un fondo cultural común apoya estas corrientes económicas. Creemos sinceramente que a la Hispanidad le conviene una cierta materialización en un terreno estrictamente económico. Cuanto más trabado y construido se halle el soporte económico de la Hispanidad a la terminación del conflicto, mejor resistirá los embates finales y los primeros momentos difíciles de las negociaciones de la postguerra que traten de plasmar el mundo económico del mañana.

Examinemos estas dos consideraciones básicas que hemos concretado de esta forma.

Por lo que se refiere a la primera, es conocida de todos la labor que Washington realiza activamente —sobre todo a través del «Export Import Bank» y de la «Metal Reserve Company»— tratando de convertir a toda Hispanoamérica en una inmensa «cantera» de primeras materias al alcance y disposición de la economía norteamericana.

En efecto, los Estados Unidos han dado un paso de gigante transformando su economía en estos últimos años y especialmente durante el período bélico 1939-1944. Cada vez absorben con mayor intensidad toda clase de primeras materias procedentes de Hispanoamérica. El estaño boliviano es llevado a las gigantescas instalaciones de Texas; el petróleo venezolano, cuya cuenca productora recibe ya hoy la denominación de «cuarta zona americana», desempeña en la realidad norteamericana actual la importante tarea de cubrir el hueco o déficit existente en la producción, cada vez más agotada, de los cru-

dos de los Estados de la Unión; el caucho hispanoamericano, absorbido ansiosamente por los Estados Unidos; el mercurio mejicano, transportado a las instalaciones norteamericanas, etcétera, son todos ejemplos claros de este acoplamiento creciente de Hispanoamérica a la progresiva industrialización norteamericana.

Después de lo dicho, parece que el postulado o premisa que hemos citado anteriormente, pierde su valor y casi puede considerarse como falso. Sin embargo, profundicemos un poco más la cuestión y recapitemos en otras facetas o aspectos del problema.

Los países de la América española figuran a la cabeza de las regiones productoras de materias primas en el mundo, y tienen —en su mayoría— una estructura económica de tipo elemental. Sus tierras proporcionan productos en masa, agrícolas o mineros, que superan ampliamente su consumo interior y necesitan desembocar en grandes centros consumidores. Estos productos agrícolas y mineros —salvo algunas excepciones— encuentran productos paralelos en los Estados Unidos. Ello quiere decir que entre la América sajona y la América hispana no cabe un acoplamiento económico total, sino hasta cierto punto, y que, realmente, hay en varios productos una competencia efectiva. Así, el trigo, el maíz y la lana de la Argentina, como el café, el algodón y el ganado del Brasil, por citar sólo algunos de entre ellos, encuentran productos idénticos o similares en la América sajona.

Además, el régimen de monocultivo propio de los países de Hispanoamérica acentúa la necesidad vital de la exportación de estos productos en determinados períodos de tiempo. En la Argentina, los cereales constituyen el 45 por 100 del valor total de las exportaciones, y otro 45 por 100 se halla constituido por los productos zootécnicos. En el Brasil, el café y el algodón alcanzan hasta un 63 por 100 del valor total de las exportaciones. En Chile, el 70 por 100 de la exportación está constituido por el cobre y los nitratos. En Uruguay, las pieles, la lana y la carne suman hasta un 80 por 100 de la exportación total. Aun admitiendo en los momentos actuales y por razones excepcionales una creciente absorción de estos productos por la economía norteamericana, es difícil aceptar el que una vez

restablecida la paz, este proceso pueda continuar desarrollándose como en los momentos actuales.

Aunque bien es verdad que la crisis mundial de 1929-38 debe ser un factor digno de ser tenido en cuenta, puede decirse, de un modo general, que todos estos datos anteriores explican el que, en la época normal —inmediatamente anterior al conflicto actual—, la América sajona haya mostrado un declive en su capacidad de absorción de la exportación hispanoamericana, pasando de un 35,5 a un 30 por 100 del total de la exportación americana (de 968 millones de dólares, sobre un total de 2.918 en 1919, a 544, sobre un total de 1.082 millones de dólares en 1938). Este descenso, que había tenido lugar también en la importación, es suficientemente expresivo a pesar del factor crisis mundial al que anteriormente hemos hecho referencia. Por lo que atañe a la importación, se produjo la baja de un 38,5 a un 33,9 por 100, en relación con el total de la importación hispanoamericana (concretamente de 931 millones de dólares, sobre un total de 2.415, en 1929, a 493 millones de dólares, sobre un total de 1.467, en 1938).

Veamos ahora cuál fué el papel de Europa durante estos mismos años. El continente europeo constituyó la gran salida de las exportaciones agrícolas y mineras hispanoamericanas. En el bienio 1935-37, Europa absorbió el 60 por 100 de las ventas de hispanoamérica al extranjero, que alcanzaron la gigantesca cifra de 1.000 millones de dólares. En 1938 —último año normal— Europa adquirió el 77,5 por 100 de las exportaciones argentinas, el 66 por 100 de las exportaciones chilenas y el 52 por 100 de las brasileñas.

Naturalmente, el conflicto bélico actual ha producido una profunda crisis en las diversas economías de los países hispanoamericanos, y sobre todo, en Argentina, Chile y Méjico. Esta crisis constituye precisamente una prueba máxima de la vitalidad orgánica de los lazos económicos que existían antes entre ambos continentes.

Conocemos todos la lucha del Gobierno argentino por conseguir poner un tope al precio de los principales productos agrícolas del país, tratando de obtener precios remuneratorios. No hace falta recordár que en mayo de 1942 los depósitos argentinos de maíz alcanzaron la cifra de 10,7 millones de tone-

ladas, los de lino la cifra de 1,8, y los de trigo la muy considerable de 5,8 millones de toneladas. Estas cifras continuaron subiendo, alcanzando a finales de 1942, respectivamente, las de 12 millones para el maíz, 1,2 para el lino y 8,2 para el trigo.

A pesar de los créditos elevadísimos, votados en la Cámara de los Estados Unidos con objeto de acoplar progresivamente la economía hispanoamericana a las necesidades y a la industrialización norteamericanas, es evidente que el restablecimiento de la paz traerá consigo, forzosamente, una vuelta a una situación parecida a la anterior, por cuanto ésta se hallaba fundada sobre factores económicos que en gran parte persistirán en el momento de la postguerra.

Hay además otra consideración de tipo político, que refuerza la premisa a que hemos hecho referencia al comienzo de este capítulo. Argentina acaricia, desde hace tiempo, las ideas expuestas por el profesor Alejandro Bunge en diversas conferencias sobre la conocida Unión Aduanera del Sur, que habría de incluir, aparte de la Argentina, a Bolivia, Chile, Paraguay, Uruguay y, quizá eventualmente, a Brasil y Perú.

Desde el año 1940, la Argentina desarrolla una activa y vigorosa política económica con tendencia a este fin. El tratado firmado en enero de 1940 con el Brasil, estableciendo un limitado intercambio libre y una importante reducción de tarifas; el firmado en febrero de dicho año, con Chile, sobre la base de la cláusula de «nación más favorecida»; los acuerdos firmados en octubre y diciembre de dicho año con Cuba y Colombia, bajo términos similares al convenido con Chile y la reunión que tuvo lugar a fines de diciembre de dicho año entre los ministros de Relaciones Exteriores de Argentina y Uruguay para considerar la «posibilidad de establecer una unión aduanera», no son sino primeros pasos dados en este camino.

Otros pasos más que podrían citarse, son el tratado argentino-boliviano, firmado en 1941, estableciendo importantes préstamos argentinos a Bolivia para la continuación del ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz; la perforación y explotación de pozos petrolíferos en la región de Sanandita y otros aprovechamientos económicos; el convenio argentino-boliviano, referente a turismo, suprimiendo los derechos de entrada y salida; el acuerdo entre Argentina, Bolivia y Paraguay sobre el estudio

y utilización de las aguas del Pilcomayo para el beneficio de los tres países, y otros muchos más que no es necesario citar.

Esta propuesta Unión aduanera entre Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay, supondría la formación de un bloque económico de extraordinaria potencia y comprendería una extensión de 5 millones y medio de kilómetros cuadrados, con una población de 25 millones de habitantes.

Además, en dicha Unión aduanera, quedarían incluidos los importantes yacimientos de hierro y carbón chilenos, juntamente con los de petróleo bolivianos y argentinos y considerables fracciones de las producciones mundiales de cobre (Chile) y de estaño (Bolivia). Dicha Unión aduanera monopolizaría —hasta cierto punto— la producción mundial de yodo y la de los curtiembres naturales, y sería muy rica en bórax y nitratos. Por último, esta región podría ser la fuente del 40 por 100 de la producción mundial de drogas, del 85 por 100 de las exportaciones mundiales de linaza, del 70 por 100 de las de maíz y del 23 por 100 de las de trigo, sin olvidar que su población animal comprendería 50 millones de cabezas de ganado vacuno, 70 millones de ganado menor y unos 9 millones de ganado equino.

También podría citarse otra consideración que refuerza aún más esta premisa. Nos referimos a la corriente de dinero que, procedente de Europa, desemboca constantemente en la Argentina y que ha permitido a sus últimos Gobiernos iniciar, al menos, el desarrollo de importantes planes de obras públicas, construcción de viviendas, etc., sin tener que recurrir al capital norteamericano. Esta masa de capital procedente de Europa, se compone de libras y dólares papel y se canaliza, sobre todo, en empréstitos a largo plazo, a través de conocidas firmas argentinas.

En cuanto al segundo extremo a que hemos hecho referencia, es indiscutible que así como el paso de la Edad Media a la Moderna trajo consigo una reducción del número de las organizaciones políticas existentes, fundándose entonces las Unidades Nacionales —de las que España fué precursora—, en el momento actual, y ya desde principios del siglo xx, hay una tendencia cada vez más acusada al acoplamiento de unas nacionalidades con otras y a la formación de un número reducido

de grandes regiones económicas, soportes económicos de otras tantas organizaciones políticas que responden a distintas formas de cultura.

Los grandes espacios del futuro se dibujan ya con bastante claridad. Dentro de ellos, el espacio vital o región económica —económicamente hablando—, representa una compenetración más íntima y eficaz de los pueblos que, cercanos en su geografía, intentan completar los elementos con que dan satisfacción a sus necesidades, logrando un nivel de cierta holgura superior al mínimo que sus propios recursos les pueden brindar.

Es evidente que, por razones de todos conocidas, España tiene señalado el camino a andar en ese sentido. Su vinculación a una región económica hispano-argentina, se dibuja cada vez con mayor relieve político y económico.

Interesa, ante todo, la vinculación o engarce de este bloque, su materialización a través de medidas concretas.

Tengamos en cuenta, además, que la oportunidad es ahora máxima, cuando otros países rivales de nuestra dirección político-económica se hallan ocupados en una lucha a muerte.

Europa y América forzosamente habrán de cambiar sus productos. Y este cambio, sobre todo en relación con la Argentina, habrá de llevarse a término valiéndose de cauces o conductos que constituyen verdaderos canales de penetración. Uno de estos vínculos puede ser la puesta en marcha del proyecto que es objeto de nuestro tema. La singular situación de España determina su posición como país de enlace entre Europa e Hispanoamérica.

2. *Examen de las ventajas.*

Sentadas así estas bases o premisas y apoyándonos en ellas, podemos examinar las ventajas e inconvenientes concretos que el proyecto objeto de nuestro tema presenta.

La realización del proyecto significaría:

A) *En el orden político:*

1.º Una vinculación efectiva de las economías argentina y española, y, por tanto, un paso firme dado en el camino de la

formación de un bloque hispano-argentino, con todas las consecuencias que esto significa.

B) *En el orden económico:*

a) *Ventajas indirectas generales.*

1.º Convertiría al puerto escogido en un gran mercado internacional, fundamentalmente agrícola.

No hace falta aclarar esto. Pensemos en el enorme volumen del comercio exterior argentino que iría destinado a Europa y que se movería bajo la modalidad «a órdenes». Gran parte de él se detendría en el puerto franco español.

2.º Haría que el puerto en cuestión se transformase igualmente en un importante centro industrial.

En la zona franca no sólo podrán sufrir una transformación industrial las materias primas argentinas, sino que éstas podrían mezclarse y complementarse en este proceso industrial con aparatos o productos españoles. Es evidente que la zona franca, partiendo de estas bases, ofrecería grandes posibilidades de desarrollo industrial.

3.º Constituiría un motivo de fomento de la marina mercante española. A estos efectos, podría fijarse en el acuerdo correspondiente una cláusula que reservase una parte del tráfico entre la Argentina y dicho puerto franco a las marinas mercantes argentina y española. Esto sería un acicate poderoso en el desarrollo de ambas marinas.

Y ya que hablamos de la marina, veamos las posibilidades que en cuanto a medios de tráfico para la realización de este proyecto existen. Aquí conviene recordar que la Argentina, que hace todavía dos años no poseía —puede decirse— marina mercante, es dueña ya en la actualidad de 29 barcos con un desplazamiento total de 169.000 toneladas. Realmente sería la suya una aportación valiosa a este posible tráfico interoceánico (1). Hoy mismo sabemos que todos los acuerdos hispano-ar-

(1) «En enero de 1940, se crea la Comisión de la Marina Mercante, Su función es la de constituir una flota nacional. A los dos años de poner en circulación sus unidades, nuestros buques han transportado 1.700.000 tm., con un resultado económico de 161.000.000 de pesos en concepto de fletes y pasajes.»

(Palabras pronunciadas por el Sr. Fernández Núñez, Consejero Comercial de

gentinos se estipulan con la cláusula f. o. b. para la importación a España y c. i. f. para la exportación; es decir, que somos nosotros quienes abusando de nuestro millón de toneladas hacemos el tráfico.

Por otra parte, no hay que olvidar que en un reciente discurso pronunciado en Barcelona por el Embajador argentino en España, Sr. Palacios Costa, con motivo de las fiestas para el 450 aniversario de la llegada de Colón de su viaje del descubrimiento, aquél manifestó que la Argentina usará de sus créditos contra otras naciones —y aludía a Inglaterra— para adquirir utillaje industrial, productos y barcos. Dado el enorme crédito argentino contra Londres y la actividad inmediata que seguirá a la guerra, quizás puedan los argentinos hacerse con algunos barcos para este tráfico interoceánico.

Se ha aludido también a la posibilidad de creación de una Compañía naviera mixta hispano-argentina para la realización del tráfico entre ambas naciones. La idea es buena y volveremos luego sobre ella.

4.º Supondría un gran beneficio para la localidad que se escogiese.

5.º El no hacerlo supondría que un puerto de otra nación podría adelantarse a España, como ha ocurrido con Lisboa, como puerto franco europeo del Brasil (Acuerdo luso-brasileño de 1940). Nos referimos concretamente a Génova y Marsella.

6.º Podría significar un aumento de la exportación de determinados productos nacionales por razón de las facilidades de transporte que crea todo puerto franco concurrido.

7.º Repercutiría en un aumento de las transacciones bancarias de nuestra patria.

8.º España se beneficiaría en el transporte de la parte de la mercancía argentina entre el puerto franco y la frontera. (Comercio de tránsito.)

b) *Ventajas concretas que podrían obtenerse en la negociación.*

España podría obtener concretamente una contrapartida a

la Embajada Argentina en Madrid, en la conferencia que el 4 de marzo último dió en el salón de actos del Hotel Carlton, sobre el tema «La Argentina actual y sus problemas.»

esta cesión compensación que podría ser (y esto, naturalmente, lo decimos en el tono de simple sugerencia que tiene todo este artículo) la siguiente:

1) La reserva de un porcentaje determinado en el volumen total de transporte interoceánico entre los puertos argentinos y la zona franca argentina en España. Esta reserva de porcentaje en el tráfico sería un acicate poderoso e importante para el desarrollo de nuestra flota mercante. Esta dispondría de un transporte voluminoso a efectuar, de un campo de acción propio donde actuar. Es evidente que este acuerdo podría para la marina mercante española --salvadas las distancias y el volumen-- algo así como el Acta de Navegación de Cromwell de 1659 para la marina inglesa.

Claro está --cabe argumentar en contra de esta contrapartida concreta-- que si nuestra marina mercante realizase este tráfico con fletes superiores a los de otras flotas, esta reserva mataría la zona franca en su desarrollo. Esto aparece como una verdad indudable, en el caso de que el supuesto anterior ocurriese. Pero tengamos en cuenta que las disposiciones legales, y en este caso los acuerdos diplomáticos, que miran al futuro, se hacen para ayudar y apoyar la expansión y el crecimiento interno de nuestra economía, nunca para crear materialmente la riqueza nacional de un modo efectivo. Son los intereses privados los que al amparo de esta protección y de este apoyo gubernamental deben acomodarse y desarrollarse disponiendo de sus propias fuerzas y empuje.

Insistiendo sobre esta posibilidad --que creemos una idea de valor real y que positivamente está a favor de la realización del proyecto--, digamos que toda la política naviera estatal última --creación de la Empresa Elcano, etc.-- está orientada a reforzar nuestra marina mercante, por cuanto en este conflicto se ha demostrado que la flota es instrumento indispensable para la existencia de una nación, y máxime teniendo en cuenta la situación geográfica de España.

España, a pesar de esta política naviera, no podrá desarrollar su flota, si no crea una tarea, una labor a realizar. ¿Cuál puede ser ésta? Desposeídos de colonias productoras de artículos en grandes cantidades y con un comercio exterior muy disperso y en múltiples direcciones, nuestra marina se ha

visto obligada últimamente a buscar el tráfico de «tramp» o tráfico barato para poder subsistir.

Un acuerdo diplomático de esta naturaleza entre la Argentina y España sería un acicate poderoso para que las Compañías navieras españolas trataran de construir nuevos buques de tipo moderno, sabiendo de antemano que contaban con un tráfico reservado, aunque fuese al tipo de flete del mercado.

Podría objetarse a esto, diciendo en contra: 1) que nuestra marina no dispone de tonelaje suficiente para transportar a España todo el volumen de la exportación argentina «a órdenes» con dirección mediterránea o atlántica, y 2) que nuestra marina dispone solamente de barcos de tipo viejo y no dotados de las instalaciones modernas necesarias (frigoríficos, etc.) para el transporte de ciertos productos especiales (aceites, carnes deshuesadas, etc.). Pero a todo ello puede responderse: 1) que nuestros barcos podrán realizar el transporte de cereales fácilmente, puesto que para ello no hacen falta barcos especiales (9), y 2) que nuestros astilleros construyen barcos especiales modernos (recuérdense los cuatro barcos actualmente en astillero de 8.700 toneladas) y pueden proseguir por esa senda.

La reserva del tráfico interoceánico podría estipularse de un modo progresivo, esto es: fijando un tanto por ciento para los dos primeros años, por ejemplo, y aumentando este tanto por ciento en períodos sucesivos.

Por otro lado, podría interesarse a la Argentina en esta cuestión, autorizando la creación de una flota mixta hispano-argentina para ayudar a la realización de este tráfico interoceánico.

Creemos que este acuerdo o reserva de porcentaje es una contrapartida altamente favorable para España, y que la marina española —que quizá pudiese ser ayudada por el Estado con primas en algún momento difícil que se produjese— podría realizar este tráfico.

Aparte de esto, constituiría también un ingreso de riqueza, por razones de fletes, en la balanza de pagos española.

(9) En el momento actual el ritmo de importación de trigo es de un mínimo de 50.000 toneladas mensuales. Ello supone más de 100 embarques de más de tres meses de duración cada uno, entre viaje, carga, descarga y carboco.

2) La posible reserva de opción de compra a favor de España, de un porcentaje sobre la producción total argentina de ciertos productos.

Esta reserva podría negociarse fijando este porcentaje y acordando su compra sobre los precios interiores del país aumentados por una determinada prima de exportación.

Entre los artículos que en la negociación podrían seleccionarse, podemos citar: cueros, sebo, caseína, quebracho, amianto, algodón, semilla de lino y aceite de cacahuet y girasol.

3) Podría también negociarse a título de contrapartida especial, la rebaja de las tarifas arancelarias argentinas para determinados productos españoles.

c) *Inconvenientes que presenta toda zona franca y que en este caso no tendrían valor alguno.*

Entre los inconvenientes de toda zona franca, que deben en este caso rechazarse por razón del especial planteamiento del proyecto que nos ocupa, se hallan los siguientes:

1) Se ha dicho que estos territorios afectos a la zona franca quedan como desnacionalizados y desnaturalizados. Este peligro podría atajarse en el acuerdo diplomático, base de la realización del proyecto que nos ocupa, en cuanto se hiciese constar expresamente que la soberanía de España no sufriría menoscabo alguno por la realización de semejante idea. Conveniría de todos modos —y para alejar todo peligro futuro— hacer constar esto de un modo expreso y terminante.

2) Se ha dicho de las zonas francas, que pueden llegar a ser perjudiciales para las industrias del país. En el caso especial que nos ocupa este inconveniente no tiene relieve, pues los productos típicos de exportación que la Argentina puede lanzar al mercado europeo, son precisamente los siguientes: trigo, lino, maíz, algodón, lanas, semillas oleaginosas, cueros, extractos curtientes, etc., y todos ellos, o casi todos, son productos en los que España no aparece como potencia exportadora.

3) Se ha dicho además que la zona franca ataca, en cierto modo, al régimen aduanero proteccionista y que la supresión de toda clase de vigilancia en el interior de la zona franca, no es practicable en un régimen de protección rigurosa como es el actual español. Pero este argumento, que tiene, desde luego, un valor grande para toda zona franca en general, no reza en el

proyecto en cuestión, puesto que en ella todos los productos que entrasen serían o argentinos o españoles, y su destino sería la exportación a otros países de Europa.

En consecuencia, los acuerdos comerciales firmados entre la Argentina y España, podrían concretar todas las posibles salidas de estas mercancías, lo que echa por tierra el argumento en contra a que hemos hecho referencia.

4) El inconveniente de existencia de un peligro constante de fraude, queda sin valor no sólo por la unilateralidad de procedencia de las mercancías, sino también por la vigilancia que podía establecerse.

3.º *Examen de los inconvenientes.*

En el orden de los inconvenientes, la realización de esta idea significaría en la esfera política:

1) Una preferencia dada a la Argentina que difícilmente podríamos negar a otros países hispanoamericanos. Esto constituye ciertamente una ventaja para España en cuanto podría ofrecer posibilidades similares a otros países hispanoamericanos; pero también un inconveniente por cuanto esta concesión no sólo complicaría extraordinariamente la regulación legal del puerto, sino que produciría una competencia entre productos similares procedentes de dichos países.

Esta competencia tendría lugar en el mismo puerto, puesto que en él se cerrarían los contratos de los comerciantes europeos.

V

CONCLUSIONES

1.º *En orden a su conveniencia.*

Resulta evidente la conveniencia para España de la realización del proyecto objeto de este trabajo, siempre que en su negociación diplomática se tengan en cuenta los siguientes extremos:

- A) Fijación de una contrapartida, o compensación española, que podría ser:
- a) Reserva de un porcentaje elevado en el tráfico interoceánico entre los puertos argentinos y el puerto franco español.
 - b) Reserva para España de un tanto por ciento de la producción argentina en ciertos productos que nos interesan fundamentalmente (algodón, cueros, etc.).
 - c) Rebaja de derechos arancelarios argentinos.

2.º *En orden a su oportunidad.*

Convendría llegar al acuerdo —base del proyecto— antes de la terminación del actual conflicto.

3.º *En orden a la localización de la zona.*

Barcelona o Valencia, como zona franca, o Cádiz, como mero centro distribuidor o depósito.

JUAN DE ALTUBE.

CRONICAS .

