

CRITICA DE LA OBRA DE H. S. FERNS GRAN BRETAÑA Y
ARGENTINA EN EL SIGLO XIX (Buenos Aires, 1766).

H. S. Ferns explica en el *Prefacio* (p. 12) y más adelante (p. 324) el diverso carácter de las dos partes en que puede considerarse dividido el libro —antes y después del surgimiento de “la nueva Argentina”— y ello se traduce en las páginas que siguen, redactadas de acuerdo con las existencias que el contenido de una y otra nos impuso.

E. D. A. M. G. S.

PRIMERA PARTE. CAPÍTULO I A IX

Sostenido interés promueve la lectura del libro de Ferns que motiva estas notas. Ello se explica tanto por lo novedoso del material que aporta —procedente, a menudo, de fuentes inaccesibles para el estudioso argentino— como por los comentarios y conclusiones que vertebran la exposición de su denso contenido, fruto, según propia manifestación del autor, de largos años de investigación. Como pocos, el libro suscitó mucho tiempo antes de su aparición en castellano una expectativa acrecentada por la traducción de algunos de sus capítulos y por comentarios que adelantaban su importancia, aguzada, si cabe, por las versiones que circularon acerca de los motivos que demoraban su presentación a nuestro público¹.

Huelga decir que la expectativa se justificó plenamente. A pesar de que Ferns no se propuso examinar la totalidad de los hechos con referencia a las relaciones angloargentinas, enriquece el tratamiento de los temas abordados con datos valiosos, aunque sus conclusiones exijan el tamiz de una crítica rigurosa. Sin este requisito pueden sorprender al lector no especializado y aún al que lo es. Tanto más cuanto que el cúmulo de precisiones y de cifras superan frecuentemente las intenciones del autor y, bien leídas, se vuelven contra él...

Aunque esta observación es válida para toda la obra, alcanza principalmente al contenido de los capítulos X al XV y no por accidente. En efecto, no es porque sí que Ferns intitula al X: “Gran Bretaña y la nueva Argentina”. Es “la nueva Argentina”, surgida a raíz de Caseros, la que interesa particularmente a Ferns; y los “Cuadros” que figuran al término del libro aluden significativamente al intercambio comercial a partir de 1854, salvo una curiosa alusión a 1818 (p. 492). Sin descartar la

(1) Cfr. G. A. Puentes, “Britain and Argentina in the nineteenth century”, por H. S. Ferns, etc. Comentario en: Revista del Instituto “J. M. de Rosas”, N.º 23, enero-diciembre de 1963, Buenos Aires, págs. 489-492; y Universidad N. de Cuyo, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Historia: H. S. Ferns “Gran Bretaña y la Argentina en el siglo XIX” (caps. X y XI), traducción de R. del V. Herrera, Introducción y notas de Pedro Santos Martínez, Mendoza, 1963.

posibilidad de otra explicación, la propuesta nos parece acertada. Pues el objeto de Ferns al escribir su obra fue el de referirse al comercio angloargentino y a las condiciones en que se desarrolló, a las inversiones británicas y a las vicisitudes del empréstito Baring Brothers, empresa abordada por él con la generosa ayuda del Trust Lever (p. 12).

De aquí el que la Argentina anterior le importe en la medida en que suministró a los ingleses la necesaria experiencia para lanzarse, caído Rosas, a la plena conquista de sus objetivos económicos. Al respecto, Ferns nos dice —al aludir a los quebrantos del comercio británico por la guerra con el Brasil— que los ingleses recogerían “una valiosa experiencia que vino a convertirse en uno de los secretos del éxito británico” cuando, cuarenta años después, ellos y sus hijos, comenzaron a realizar grandes inversiones (sic) en ferrocarriles, servicios públicos y bancos” (p. 175).

De lo dicho no debe inferirse que los capítulos I al IX ofrezcan menos interés que los siguientes. Simplemente ocurre que su importancia es otra. El propio autor lo aclara cuando afirma en el *Prefacio*: “En la época en que el aspecto de las realizaciones políticas constituía un rasgo predominante del intercambio angloargentino, la narración es dramática porque surge directamente de las fuentes y nos vemos ante individuos de carácter bien marcado. Una vez que se alcanzó en cierta medida la estabilidad política y se concretaron las bases del desarrollo económico, sobreviene el carácter impersonal, sin rostro, de la actividad comercial. De ahí la índole de este libro, que comienza con hombres y termina con procesos” (p. 12). Es que en la primera parte (así denominaremos a la abarcada por los nueve primeros capítulos) el historiador profesional que es Ferns halla campo propicio para lucir su poder de síntesis tanto como su “humour” acre —ya señalado por G. A. Puentes— al presentar al desnudo el carácter de muchos de los protagonistas argentinos o británicos. Por lo demás, es curioso que su crítica sea más dura con respecto de los políticos argentinos liberales y anglófilos (caps. III al VII) que con Rosas, antiliberal (caps. VIII y IX). Dicho de otro modo, en estos últimos sus reproches apuntan a la conducción de la política británica (y francesa) frente a Rosas, en tanto que no oculta su admiración por la habilidad diplomática del Dictador, siempre dispuesto a aprovecharse de los errores del adversario. Los elogios a Rosas y las críticas a sus enemigos ha inducido a algunos historiadores “revisionistas” a adoptar una actitud demasiado favorable frente al libro. Otros han dado por cierta la objetividad del autor por el hecho de ser canadiense y no inglés. No puede afirmarse que un mero cálculo haya guiado a Ferns a proyectar, desde las páginas de su libro, una densa sombra sobre algunas de nuestras estatuas como un medio para atraer la atención del público argentino acerca de la obra. Acaso el profesor de Birmingham haya observado que, mientras Rivadavia y sus corifeos terminaron, con sus desaciertos, por desencadenar el caos y la guerra civil, el estanciero de Los Cerrillos restableció aquél y terminó con ésta lo que prometió al país frutos inmediatos, algunos de los cuales estaban a la vista. Entre el caos y Rosas era preferible Rosas sobre todo si, en el momento oportuno, se lograba su alejamiento del poder. La convicción de Palmerston de que no era posible batir a Rosas por medios directos no significó la renuncia de Gran Bretaña a remover semejante obstáculo. Sencillamente significó que Gran Bretaña tuvo que encauzar por otros rumbos su acción diplomática, como lo hizo, en efecto, y con éxito. De modo que los ingleses resultaron, luego de Caseros, los beneficiarios del orden creado por Rosas, merced a los buenos oficios de Urquiza, primero, de los políticos porteños después.

Si hemos avanzado hasta aquí en la consideración del contenido del libro en sus líneas más generales, nuestra intención ha sido otra al señalar la falsa retirada de Palmerston en 1849. Pues Ferns alude una y otra vez a la equivocada política de Aberdeen con relación al Plata, a lo desastroso de sus amenazas, a los torpes manejos de Ouseley, etc., para oponer todo ello a la sensatez de Palmerston, cuya ecuanimidad procuró restablecer las relaciones cordiales con Buenos Aires y retomar la línea Castlereagh-Canning, aunque con la secreta esperanza de lograr la libre navegación de los ríos (p. 281). En verdad, Palmerston había arribado a una conclusión acertada al desechar el camino emprendido por su predecesor para intentar otros más prometedores; *Y es sobre esto que Ferns no dice nada*. Surgido a vuela pluma, el episodio es tan ilustrativo como cualquiera para mostrar el procedimiento favorito de Ferns. Su versión de la verdad se detiene siempre en el umbral de lo prudente cuando se relaciona con la política inglesa. Cierto, nadie puede negar que Palmerston prefirió la paz a la continuación de un bloqueo ineficaz y costoso; pero sería ingenuo suponer que, al hacerlo, renunciaba a proseguir su acción tendiente a establecer, de un modo efectivo, la influencia británica en el país pacificado por el Dictador. De hecho, su diplomacia apeló a procedimientos más sutiles que no menciona el historiador Ferns. Pero que tampoco omite totalmente. Porque, sin aclararlo, nos señala que Palmerston, en la coyuntura originada por la resistencia obstinada de Rosas, estaba ansioso por reanudar la línea política de Castlereagh-Canning con respecto de nuestro país y obtener la libre navegación de los ríos interiores de la Confederación con lo que reconoce, implícitamente, que el sucesor de Aberdeen hallábase dispuesto a establecer la hegemonía británica en el orden económico sin más presión que la necesaria en el político, fórmula que, tal vez, resuma con bastante fidelidad los propósitos del gabinete inglés acerca del asunto.

Lo que antecede constituye un ejemplo del procedimiento a que apela generalmente Ferns en la exposición de los acontecimientos. No oculta la verdad; pero la vierte de un modo que obliga al lector a una renovada vigilia sobre el texto para deslindar sus alcances. Tal es el necesario punto de partida para el análisis de toda la obra y lo que permitirá, en el futuro, utilizarla con provecho en mérito al nutrido material novedoso que contiene. Pues, por otra parte, el autor reitera página a página su extraordinaria perspicacia frente a hombres y hechos, aunque sucumba, por motivos que desconocemos, a la tentación de incurrir en algunas afirmaciones francamente ingenuas que luego veremos.

La pretensión de examinar en detalle las implicaciones del contenido del libro supera el cálculo más optimista. Pero conviene señalar que sus observaciones acerca de las invasiones inglesas (cap. I) corroboran el interés que las mismas han despertado en varios de nuestros estudiosos. Sin duda, la revolución en el Plata no fue sino un capítulo de una revolución más vasta que tuvo por escenario todo el mundo hispánico, incluida la propia península, sin que haya habido invasiones inglesas en todas partes. Pero Ferns penetra con claridad en la índole de la política de Castlereagh y nos suministra la clave de la acción británica al señalar que el sucesor de Windham vio claro el objetivo económico, no político, a perseguir en la América española; aunque debió recordar la cantidad enorme de mercadería almacenada por los ingleses en Buenos Aires y Montevideo con motivo de las invasiones. “El Memorandum de “Castlereagh de mayo de 1807 —afirma Ferns— constituye la base original de la “política británica en América durante un siglo y medio” (p. 59). Lo que no aclara

es cómo se lograría el objetivo económico sin definir el político, aunque este se aclararía, ciertamente, con lo que Ferns en otra parte denomina, graciosamente, "características ambivalencia" británica (*Intraducción*, p. 20). Pero si Ferns nos brinda abundantes observaciones acerca de la política de Castlereagh (p. 56 y ss), Beresford y, particularmente, sobre Whitlocke (p. 49 y ss.), demuestra haberse percatado de un hecho que espera de los investigadores argentinos un tratamiento riguroso: lo relativo a la caída de Sobremonde y a la imputación de cobardía que se le atribuyó en la época. Señala Ferns: "El Virrey español, el marqués de Sobremonde, no ha tenido historia—dores dispuestos a defender su conducta, ni siquiera a explicarla" (p. 38). Aunque la afirmación no es enteramente correcta —recuérdese, entre otros, el intento de José Torre Revello— lo cierto es que el tema abre posibilidades insospechadas para caracterizar el momento prerrevolucionario. Historiadores como José María Rosa y J. A. Pérez Amushástegui, por distintos caminos, han adelantado opiniones que superan la explicación al uso acerca de las verdaderas causas de la separación del Virrey, aunque no hayan ahondado en la cuestión. Por su parte, Ferns insistirá en el tema sin aventurar un juicio propio; antes bien, invertirá los términos al aseverar que "la conducta de Sobremonde (...) frente a la invasión británica había comprometido de manera grave a la Corona española" (cap. III, p. 81) porque entendemos que Sobremonde fue derribado, más que por su discutible ineptitud, por ser el representante de un gobierno mal conceptuado en la opinión y cuyo hombre fuerte era el odiado Manuel Godoy. Por otra parte, el sentimiento localista de los porteños le impidió entender (o no quisieron entender) que los deberes militares del virrey se referían a la defensa de un territorio mucho más vasto que el encerrado entre los límites de su ciudad.

Aunque Ferns aporta pocos datos nuevos acerca de un hecho tan conocido como la penetración económica británica a partir de 1810, su punto de vista complementa, como en tantos otros casos, los de la historiografía argentina más actualizada. Lo que sí importa destacar es su elocuente afirmación de que "los revolucionarios cambios que inició el Triunvirato crearon las condiciones que hicieron posible un establecimiento más seguro de los intereses británicos" (pág. 84 - 85) a la que sigue otra no menos significativa: "Si la la revolución hubiera terminado en la fase que alcanzó a fines de 1813, la comunidad británica en la Argentina habría tenido pocos problemas" y en verdad la empresa comercial británica y los inmigrantes británicos bien podrían haber hallado en el Estado recién nacido condiciones tan favorables a su expansión "y establecimiento como las que descubrieron en los Estados Unidos después de promulgarse la Constitución. Pero ello no fue así". No es necesaria una mayor reflexión para medir las consecuencias de la afirmación, aunque conviene recordar que, merced a la generosa política anglófila de Rivadavia, estas provincias, hijas de España, llegaron a parecer a los Estados del Norte, hijos de Inglaterra, en las posibilidades ofrecidas a los británicos.

La guerra de la Independencia, al prolongarse ocasionó dificultades a las que se sumaron los "caudillos" cuyos regímenes "expresaban y protegían intereses locales" frente a la mercadería extranjera y los porteños sin que los gobiernos centralizados hallasen medios de dominar la situación creada por los provincianos rebeldes (págs. 86 - 87). Si al historiador británico nacido en el dominio del Canadá le hubiese interesado algo más que el examen del carácter y de las condiciones en que se verificó la empresa comercial de sus antepasados en estas latitudes, hubiera relacionado la

reacción de las provincias en función de los daños por ellas sufridos debido a la penetración de la mercadería inglesa, incontenible desde 1810. Pero así como omite esa faceta del asunto —no menciona siquiera la Junta Grande y su tímido intento de variar aquella situación— no aclara en qué consistió el fundamento de "las divergencias y conflictos existentes en la Argentina misma, dificultades que determinaron el carácter de la empresa británica, la composición social de la comunidad británica" y el escenario de su actividad" (p. 87). En cambio, no olvida señalar que "la capacidad de la clase mercantil británica para crear organizaciones cerradas, que tan a menudo fue en países extranjeros su máxima fuerza y su máxima debilidad (sic); se manifestó pronto en Buenos Aires". La alusión al British Commercial Room parece evidente o a las amables reuniones de los ingleses en la Taberna de los Tres Reyes, en las que hacían algo más que matar el tiempo. Pero es necesario advertir que Ferns pone en claro que si bien en un comienzo esas "organizaciones cerradas" lo eran al extremo de no permitir la entrada a criollos y "extranjeros" (?) hacia 1829 "cierto espíritu de liberalidad provocó una reorganización que admitió a los criollos como "miembros" (p. 87) sin que aclare qué "criollos" pudieron incorporarse al círculo "ahora semicerrado. Lo que sí menciona es la indiscutible "capacidad de los británicos para cooperar juntos y para considerar no solo los detalles cotidianos de los negocios, sino las cuestiones más amplias y complejas de la política" fuente, todo ello, "de inmensa fuerza".

Como en otras ocasiones, al historiador se le quemaron los papeles. Pues de una manera u otra, en cuanta ocasión considera propicia, Ferns alude al esquema de las relaciones angloargentinas como establecidas voluntariamente sobre la base de la libertad de las partes y sin que a Gran Bretaña le interese el aspecto político de la cuestión. El lobo no impedía jamás a las ovejas retozar felices en el prado libremente elegido... siempre que lo tuvieran por pastor. Pero ocurre que lo que él llama, con un eufemismo, "la consideración cotidiana de los negocios" encierra el rudo principio por el cual los británicos forzaron a sus "libres" clientes del Plata a aceptar los precios para sus productos (cuero, sebo, etc.) que ellos fijaron y a pesar con su influencia —más de una vez respaldada por barcos nunca demasiado alejados de nuestras playas— en "las cuestiones más amplias y complejas de la política".

Los rasgos que Ferns adjudica a la capacidad comercial de los británicos están fuera de discusión. Pero exigen ciertas precisiones. Podemos aceptar que "el primer elemento de su tal capacidad era el "bajo costo de sus manufacturas; el segundo, la abundancia de capital comercial; y el tercero, la experiencia y las vinculaciones comerciales" (p. 90). Pero no sin dejar en claro que pudieron vender a bajo costo por la producción masiva que acabó con el taller provinciano mediante el socorrido procedimiento del "dumping" ² y por el capital que se crearon con la exportación de nuestro exiguo metálico ("mientras lo hubo" (sic), p. 92). En cuanto a la experiencia comercial, ni duda cabe acerca de que les permitió transformarse en únicos vendedores y únicos compradores para imponer sus condiciones sin ambages

(2) Cfr. Juan Álvarez, *Las guerras civiles argentinas*, Buenos Aires, 1966, EUDERA, Serie del Siglo y Medio, Nº 94, p. 27. Los datos de Álvarez se refieren a la época de las invasiones. Es importante el trabajo de José M. Mariluz Urquijo, *Antecedentes sobre la política económica de los primeros gobiernos patrios*, Buenos Aires, 1952. En fecha más reciente se ha publicado: *El precio de la libertad. La presión británica en el proceso emancipador*, de Ernesto J. Fitte, Buenos Aires, Emecé, 1965.

y de tal modo que se beneficiaban doblemente al revender nuestros productos en otros países, como en épocas más recientes lo hicieron con nuestras carnes.

Ferns se siente obligado a aclararnos, sin embargo, que "el precio de venta de un cuero a 2.800 ó 3.200 % con respecto del costo primero de un caballo en Corrientes sugiere enormes beneficios"... No era tanto, ciertamente, descontados los fletes, seguros, etc., aunque un comerciante inglés podía "obtener beneficios en "verdad sustanciales de su capital y al mismo tiempo obtener márgenes de provecho, "tanto en la venta como en la compra, de una manera que no estaban en condiciones "de obtener los pequeños comerciantes criollos" (p. 93). No hace falta comentario alguno sobre el hecho.

El cuadro idílico que Ferns presenta de "la pequeña comunidad inglesa a las orillas del Río de la Plata" establecida en los comienzos de nuestra vida independiente, tenía sus sombras... A veces, los empréstitos forzosos; otras, la inconsulta pretensión del alistamiento de ingleses en las milicias. Pero, como un ala protectora, las velas de un navío inglés aparecían en el horizonte y las cosas quedaban como antes "después de una grave advertencia al gobierno", como ocurrió en 1818 (p.95, cita 30) en ocasión del desagradable episodio originado por el empréstito interno de ese año, las protestas de los comerciantes ingleses y la actitud del Comandante O'Brien. A los nacionales, no obstante, algo les quedaba: "los pequeños negocios, los negocios en las provincias interiores y casi todas las operaciones comerciales menos complicadas" (p. 97). Claro que el progreso tenía sus tropiezos porque si bien "muchos de los revolucionarios eran muy ilustrados: racionalistas, utilitarios, ateos y "deístas (.) los gauchos eran otra cosa"... "Estos salvajes hombres de las llanuras" persistían en su fe heredada y no se mostraban muy propicios a la empresa de "hombres que adoraban a dioses extranjeros, desconocidos para ellos, o que no adoraban "a ningún Dios" (págs. 96-97). Ferns vuelve a expresar una verdad a medias porque hubo muchos que, por fortuna, sin ser precisamente "salvajes hombres de las llanuras", fueron fieles a la religión y a las costumbres de sus antepasados; también "ilustrados" que apelaron al crimen político como procedimiento para llegar al poder y mantenerse en él.

Ferns expone con claridad la dualidad que fue el signo característico de la política inglesa al enfrentar la guerra entre España y sus provincias de ultramar. Dotado de un profundo sentido del humor advierte que, en el terreno de la diplomacia, Gran Bretaña vióse obligada a dar a las autoridades españolas, aliadas en la lucha con Napoleón, "el apoyo más fuerte posible" sin dejar de reconocer jamás "la soberanía de las autoridades españolas sobre su Imperio trasatlántico" aunque, es claro, sin compartir el punto de vista de esas autoridades "sobre las consecuencias de "la hegemonía española en la esfera del comercio y, en última instancia, de la política" (sic). El modo de compaginar esta salvedad verdaderamente alarmante con su tesis de la no intervención en el orden político y la libertad de las parte en el establecimiento de las relaciones comerciales es cosa que escapa a nuestro entendimiento, aunque pueda contribuir a aclararla el recuerdo de la prolija destrucción de las fábricas textiles españolas a manos de las tropas "aliadas" inglesas en la sangrienta guerra contra los franceses.

Es de esperar que la desaprensiva franqueza con que Ferns resume los fines de la acción de Lord Strangford no pase desapercibida para algunos de nuestros historiadores: "Lord Strangford —enseña— trabajó "con habilidad para mantener una

"relación amistosa con todas las partes interesadas: procuró impedir que los portugueses intentaran apoderarse de las posesiones españolas, *alentar a los revolucionarios y hacerles creer que Gran Bretaña era su amiga*, asegurar oportunidades para "la empresa mercantil británica, y enseñar a los comandantes navales británicos cuáles eran sus deberes en aquellas confusas circunstancias" (p.99).

Por otra parte, los alcances de la penetración económica inglesa fueron de tal magnitud que "la seguridad máxima con que contaban los residentes británicos en "las Provincias Unidas durante esos años de inseguridad era la importancia que "ellos tenían para la comunidad argentina" (p. 103). El párrafo alude a una situación que conformará lo que Ferns describe, gráficamente, como "las delicias de la política rivadaviana" (p. 113), expresión inexacta con referencia a las cuestiones económicas planteadas bajo el gobierno de Martín Rodríguez, porque en esa materia fue decisiva la influencia de Manuel J. García. Sin duda, el vasto plan iniciado por esa administración en el orden económico-financiero representó el intento más serio afrontado por gobierno alguno desde 1810 y su examen demandaría un espacio del que no disponemos. El estado de la deuda pública flotante —la mitad de la cual estaba en manos inglesas— era grave y para remediarlo se procuró consolidarla, desde fines de 1821, mediante varias leyes entre las que cabe mencionar la Creación de la Caja de Amortización la que canjearía los títulos de la deuda por bonos al 6% para los originados ante del 1 de julio de 1821; del 4% para los anteriores al 25 de mayo de 1810. La misma ley que establecía la creación de la Caja y reglamentaba su funcionamiento autorizaba la emisión de los bonos de referencia por un total de \$ 5.000.000, cifra que resultó insuficiente. Ferns nos da interesantes referencias sobre la suerte de tales bonos por los que los británicos obtuvieron "hermosas ganancias" pues "en julio de 1824, los bonos del 6% estaban a 85" (págs. 112-113). Ferns no abunda acerca del Banco de Buenos Aires (1822), aunque reconoce que la mayoría de las acciones quedaron en manos británicas y se refiere con datos novedosos, a las ganancias obtenidas al cabo de un año. Pudo decir, sin embargo, que los privilegios acordados a la institución fueron de tal naturaleza que el Banco, entidad privada, era responsable de la emisión sin que se advierta, de parte del Estado, la reserva de forma alguna de fiscalización. El hecho tuvo serias consecuencias debido a que las sucesivas emisiones significaron la disminución del encaje metálico, que se pretendió subsanar en el exterior con la adquisición de onzas de oro mediante los buenos oficios de Guillermo Parish Robertson, según recuerda Casarino ³. Este autor da cifras elocuentes acerca de la influencia británica en la conducción del Banco, que era cosa admitida por la opinión de la época ⁴.

Ferns alude al sistema de rentas públicas, a la enfiteusis —en lo que sigue a Ceni, autor que ha destacado los fines fiscales perseguidos con el proyecto— y a la reducción de los gastos militares, política de paz "atrayente desde el punto de vista de la comunidad "británica" (p. 116). Ferns sintetiza su juicio acerca de estas reformas que "hicieron de Buenos Aires uno de los mercados más libres del mundo "en aquella época" (p. 115) sin que manifieste si semejante juicio constituye un elogio. La cuestión adquiere significación si se recuerdan algunas expresiones del Cónsul norteamericano John Murray Forbes —citadas por Whitaker— en carta al

(3) Cfr. Nicolás Casarino, *El Banco de la Provincia de Buenos Aires en su primer centenario (1822-1822)*, Buenos Aires, Peuser, 1922, págs. 26-28.

(4) *Ibidem*, págs. 17 y 33.

Presidente Monroe, acerca de "la abrumadora "parcialidad del partido dominante y de las clases superiores de la sociedad de aquí (Buenos Aires) hacia "los ingleses" expresiones muchas veces reiteradas en sus informes. El propio Whitaker considera apenas exagerada la opinión de su compatriota y recuerda referencias de Woodbine Parish relativas a las propiedades de los británicos en Buenos Aires en aquella época ⁵.

El capítulo que Ferns dedica al estudio de los antecedentes del tratado de 1825 y al análisis de su contenido, no tiene desperdicio (IV, p. 119 y ss.). Con tino recuerda el tratado que Gran Bretaña firmara con Portugal en 1810 y que transformó a este país en una colonia inglesa (p. 119) a cambio de la protección ofrecida contra los franceses. El reconocimiento de nuestra independencia iría aparejado a la obtención de claras ventajas económicas para los británicos, respaldadas por cláusulas precisas que les asegurarían un lugar de privilegio en las Provincias Unidas. El tema, estudiado por autores como C. Webster y John Street, entre otros, ofrece curiosos matices en la obra de Ferns ⁶. Su preocupación por demostrar el exclusivo interés de Canning acerca del intercambio comercial sin buscar "ninguna posición política especial" en el Río de la Plata constituye una nota característica de su tratamiento de la cuestión. Con verdadera ingenuidad asienta que "Canning procuró "obtener para los súbditos británicos el mismo trato que el Estado argentino acordaba a todos los extranjeros" porque, necesariamente, se vio obligado a admitir al proseguir con el examen del tratado, que, por el contrario, los ingleses lograron excepciones tales que entrañaban privilegios sobre los nativos; exención del servicio militar, del pago de empréstitos forzosos, etc. (p. 122). Igualmente ingenua es su pretensión de hacernos creer que, al incluirse en el tratado el compromiso de colaborar conjuntamente Gran Bretaña y las Provincias Unidas en la eliminación del tráfico de esclavos, se corporizaba con ello la identidad de sentimientos en virtud de "los ideales morales y sociales más elevados". Pues la continuación del tráfico negrero beneficiaba a otras potencias pero no a Inglaterra, sobrada de mano de obra barata como consecuencia de la transformación económica —y social— característica de la Revolución Industrial y de la terminación de la guerra contra Napoleón. Tentados estamos de preguntar a Ferns qué progreso "moral y social" recibieron los nativos de Africa y Asia bajo dominio inglés en virtud de tan nobles "sentimientos" (págs. 122-12) ⁷.

Debemos agradecerle, en cambio, que resume con términos tan breves como claros el objetivo de Canning con respecto del Río de la Plata, el que "representaba "un esfuerzo para crear una relación comercial libre entre una comunidad industrial "y una comunidad productora de materias primas" (p. 123) aunque no nos depara aclaración alguna acerca del valor que asigna a la palabra "libre". Pero no debemos agradecerle el que añada, al referirse a los informes elevados por los comerciantes británicos y Woodbine Parish, en 1824, que ambos "se abstendían de agregar que en

(5) Cfr. Arthur Preston Whitaker, *Estados Unidos y la Independencia de América Latina (1800-1830)*, Buenos Aires, EUDEBA, Biblioteca de América, 1964, p. 399. De gran utilidad al respecto es el libro del péñño J. M. Forbes, *Once años en Buenos Aires (1820-1831)*, Buenos Aires, Emecé, 1950 (traducción de F. A. Espil).

(6) Gran Bretaña planteó como exigencia previa para el reconocimiento de la Independencia brasileña "se o novo Império se dispusese a por um termo "ao comércio negro" (Cfr. J. Pandá Calógeras, *Formação histórica do Brasil*, São Paulo, 3ª edición, 1957, p. 125).

(7) A las obras conocidas debe agregarse dos de tendencias opuestas, Ernesto J. Fitte, *Historia de un empréstito*, Buenos Aires, Emecé, 1962; y R. Ortega Peña y L. Duhalde, *Baring Brothers y la historia política argentina*, Buenos Aires, Edit. Sudestada, 1968.

"estas partes sólo el hombre era ruin" (sic) (p. 128) porque la expresión resulta agravante sin que se aclare su sentido.

No obstante el optimismo de los ingleses hasta 1825, los hechos ocurridos en el Río de la Plata no contribuyeron a justificarlo desde su punto de vista. Ferns con-signa datos valiosos acerca del comercio británico con el Río de la Plata en 1824 y resume las cifras de ese intercambio en ese año comparándolas con otras más cer-canas (págs. 142-143). Sin embargo, critica el excesivo entusiasmo de sus compatriotas en la cuestión de las minas que terminó en un fiasco y examina los intentos de colonización fomentados por Rivadavia de los cuales, en lo que atañe a los ingleses, resultó parcialmente exitoso el de los Robertson y su colonia de Monte Grande, dis-persada en 1829. No el de Beaumont, personaje que se encontró con que el gobierno de Rivadavia no dio a los inmigrantes el recibimiento esperado, lo que señaló en un conocido libro en el que enjuicia severamente ese aspecto de la gestión de aquél.

El empréstito Baring Brothers, asaz conocido, es tema al que Ferns se refiere en varios pasajes de la obra ⁸. Su juicio se endereza, sobre todo, a señalar que, para contraerlo, el gobierno argentino partió de determinadas suposiciones —disminución de los gastos de guerra, mantenimiento del tráfico internacional— las que no se cumplieron. Por supuesto que cabe advertir si la segunda suposición no hacía innecesaria su contratación sobre todo cuando, al decir de Ferns, "para una economía de tipo "primitivo, una carga de tales dimensiones sobre las rentas generales podría conside-rarse grave" (p. 151). Aunque no se refiere en detalle a las condiciones en que fue colocado, señalará en otra parte la opinión de Ferdinand White acerca de las "bo-nitas tajadas" obtenidas por sus promotores Robertson y Castro (p. 313).

Ferns observa que los informes de W. Parish, demasiado optimistas, indujeron al público inglés "a invertir considerables sumas en los títulos de un gobierno recién "nacido en una remota comunidad" (p. 152). El fracaso del empréstito se debió a la imposibilidad del gobierno de Buenos Aires de pagar a sus acreedores a raíz de la guerra con el Brasil y la declinación del tráfico. Pero agrega que "si pasamos a exa-minar los lineamientos políticos y económicos de la comunidad del Plata (...) nos "sentimos tentados a atribuir el caos de aquellos tiempos a las inclinaciones bárbaras "de las razas española e india" (p. 153). Ni falta hace referirnos a semejante cum-plido, explicable en quien siente como propio el dolor de los "modestos inversores británicos" incautamente confiados en obtener, a través de Baring Brothers, benefi-cios que no se cumplieron.

Que a Ferns no se le olvida el tema es cosa que se advierte con facilidad: al referirse a los \$ 500.000 que la Junta de Representantes autorizó a gastar al Gobierno en los preparativos bélicos de 1825, no halla nada mejor que observar que la cifra era "más del monto correspondiente a un año de servicios del préstamo de Londres" (p. 159)...

Con respecto de la guerra entre las Provincias Unidas y el Imperio, Ferns rei-tera, una y otra vez, la intención de Canning de "trabajar por la paz desde una po-sición de neutralidad y a evitar todo compromiso con el Brasil y con Buenos Aires" (p. 167). Con claridad advierte que, a pesar de que "no pueda ilustrársela con nin-guna declaración precisa (...) Canning y sus colegas alentaban la esperanza de

(8) Cfr. Luis Alberto de Herrera, *La misión Ponsomby* (dos tomos), Montevideo, 1950. En cuarta a Dorego, del 30 de agosto de 1828, Ponsomby manifestábase no dudar de que ni dejaría de imponerse sobre cualquier resistencia al tratado por la Convención de Santa Fe y se permitía preven-irle contra ella (t. II, págs. 320-324).

"ver un Estado-tapón, independiente tanto de la Argentina como del Brasil" (p. 157). Antes había observado que en 1815, se perfilaba "el embrión de un Estado-tapón que separaba a la Argentina del Brasil y aseguraba más equilibrio de fuerzas más completo" (p. 164). Expresiones como las transcritas no necesitan comentario; pero Ferns incluye afirmaciones de gran utilidad cuando dice que el interés que Gran Bretaña tenía en el Río de la Plata era sin disimulo económico" y que existió una "correlación directa entre los cambios producidos en la índole de los intereses británicos en Buenos Aires y el curso de la diplomacia británica: una neutralidad laxa y de buenos oficios en una fase; apremiante, pertinaz y casi amenazadora mediación en la fase en la que ya estaba a la vista, en 1827, la crisis comercial final" (págs. 171-172).

La actitud de los británicos no puede ser más aleccionadora: sus hombres de negocios en Buenos Aires "comenzaron a adquirir metálico, que todavía podía embarcarse en el paquebote británico que se permitía pasar a través del bloqueo para llevar los despachos del Gobierno de Su Majestad" (p. 172) y, al mismo tiempo, para "superar las limitaciones de este método" (sic), invirtieron dinero en tierra, en ganado y en "la adquisición de cueros que podían almacenarse por un período de hasta dos años sin correr serios riesgos de pérdida por deterioro" (p. 173).

Tal fue la ayuda que los súbditos de la nación "amiga" brindaron en la ocasión al país que los había recibido con un trato excepcional y ante cuya voracidad sucumbió la industria provinciana. Ferns apunta, mejor que nadie, hasta el presente, los beneficios que la crisis del comercio inglés trajo para el interior. Lo irónico de la situación es tal que fue necesaria una guerra para que los productos nativos pudiesen venderse en abundancia "a precios muy altos para Buenos Aires" lo que hizo que la guerra fuese popular en las provincias. Ferns anota cómo comenzaron a reanimarse las economías provinciales, tan perjudicadas por el comercio internacional (léase: británico) (págs. 174-175). Lo mejor para los ingleses fue la "valiosa experiencia" a que aludíramos al comienzo de este trabajo y que tantos frutos les rendiría después.

La misión Ponsonby es tratada en detalle por Ferns. Lo cierto es que el pintoresco diplomático, rival de Jorge IV en los favores de lady Conyngham (p. 176), no ocultó su desagrado por la designación ni por la aburrida Buenos Aires, aunque cumplió con celo su cometido. La abundante documentación reunida por Luis Alberto de Herrera nos había ilustrado acerca del asunto y Ferns cierra sus consideraciones sobre él transcribiendo un párrafo del amenazante oficio que el 8 de agosto de 1828 dirigiera a Dorrego, en el que le advertía contra "la doctrina expuesta por algunos torpes teóricos de que América debería tener una existencia separada de la existencia política de Europa", porque los vínculos eran tales que no les faltarían "los medios" ni "la voluntad de intervenir en la política de América, por lo menos en la medida necesaria para la seguridad de los intereses europeos" (p. 200).

Ferns se refiere "in extenso" a la Revolución del 1º de diciembre y no oculta su juicio desfavorable sobre Lavalle, aunque incurre en errores como el de explicar la presencia de San Martín en 1829 por el supuesto propósito del General de "aliviar la atención de su país" (p. 208). La preocupación británica por la influencia francesa en los hombres del régimen decembrista es clara a través de diversas alusiones, particularmente las referidas a La Rochefoucauld, cuya prolongada estada en Buenos Aires alarmó a W. Parish. Ferns alude a diversos episodios de la guerra civil en Buenos Aires y elogia las condiciones políticas de Rosas bajo cuyo gobierno

"se produjo cierto movimiento de progreso sobre el cual las generaciones posteriores pudieron construir" (p. 221).

Las cuestiones que interesaban a los británicos, para afrontar en sus relaciones con Rosas, se referían a las reclamaciones y empréstitos, las islas Malvinas y la religión (p. 222). Ferns señala que hubo momentos en que el gobierno de Rosas pudo pagar a los acreedores extranjeros; pero que prefirió "pagar a sus soldados, funcionarios civiles y acreedores internos" por las exigencias de su política (págs. 224-225). Su análisis de la política rosista resulta sobremanera interesante; y señala la habilidad del Dictador para enfrenar las reclamaciones británicas en cuanto al pago de la deuda, que consistió en abonar pequeñas cantidades en los intervalos de paz, para que el extranjero valorase la conveniencia de no interrumpirla. El ejemplo de lo ocurrido con Mr. Falconett, cordialmente recibido por Rosas, resume bien esa actitud y Ferns destaca cómo Rosas satisfizo al enviado de la Baring con el pago de cinco mil pesos plata mensuales, cifra ínfima atendiendo al estado de la deuda (p. 264).

Ferns se extiende acerca de las Malvinas y reconoce que el interés británico se explica por "la política seguida después de la guerra de los Siete Años tendiente a establecer bases comerciales y militares alrededor de los confines del Imperio español" (p. 229). Habría que examinar con cuidado, sin embargo, su tesis de que "para Rosas las Malvinas eran elementos de negociación" que no resulta clara, pues el ofrecimiento de Rosas dista de ser un episodio fácil de interpretar. Al fin y al cabo, habría obligado a los británicos a reconocer nuestra soberanía en las Islas, por lo que no lo aceptaron (p. 237). En cuanto a los detalles que menciona relativos a la Iglesia y los británicos, sobresalen los que se refieren a la actitud de Rosas y al conocido episodio que protagonizó Samuel Lafone (p. 241).

Ferns dedica densas páginas a los conflictos de la Confederación Argentina con Francia primero con Francia e Inglaterra después. Sus comentarios acerca del tratado Arana-Mackau implican el reconocimiento de la victoria rosista (p. 251). Examina, como no lo ha hecho ningún historiador argentino, la oposición de Rosas al tratado que los ingleses pretendían firmar con Rivera y los medios de que se valió para entorpecerlo, como la manifestación antibritánica que presenció Mandeville (pág. 263-264). Es sugestivo el hecho, mencionado por Ferns, de que los ingleses no objetaron nada a la política proteccionista iniciada en 1835, porque creyeron que no les perjudicaría aunque no se alegraron, ciertamente, con los impuestos aduaneros establecidos luego.

Ferns aporta datos novedosos acerca de la política rosista de aprovechar la buena disposición de los Estados Unidos —mencionada por Cady— y de separar a Francia de Inglaterra. Señala el interesante hecho de que Rosas adoptó una "política de soborno para granjearse la buena voluntad de los intereses comerciales británicos" (p. 271 y ss.), lo que explica la actitud de muchos de éstos, radicados en el país, contraria al bloqueo, y tanto, "que una parte sustancial de los intereses británicos se hallaba activa en favor de Rosas, ya fuera enviando solicitudes al Foreign Office, ya fuera escribiendo libros en los que se explicaban las virtudes del Dictador, ya fuera, en fin, luchando en las baterías argentinas contra los barcos de la Royal Navy" (p. 272). No son los únicos datos que el autor menciona al respecto, como que examina el cambio en la opinión ocurrido en la propia Inglaterra a raíz de la Vuelta de Obligado y la baja de las exportaciones británicas al

Plata en 1845, que sufrieron "un verdadero colapso" en 1846, en que alcanzaron sólo a 187.481 libras (p. 278) y no omite la conocida opinión de San Martín acerca de las escasas posibilidades de éxito de una acción militar contra Rosas (p. 279).

Ferns relaciona estrechamente todo ello con las misiones enviadas al Plata y señala que Ouseley ("hombre simple e histórico") era "el menos indicado para tratar con un político del calibre y sutileza de Rosas" (p. 274). Sus datos sobre el particular enriquecen el conocimiento del tema en relación, sobre todo, con las fases diversas de la política anglo-francesa y con su repercusión en el ámbito de las relaciones comerciales. En ese sentido debe vincularse su aporte al contenido de las obras de A. Saldías, J. Irazusta, D. L. Molinari, G. A. Puentes, J. F. Cady, J. L. Muñoz Azpiri, etc., que han tratado esas cuestiones entre nosotros.

No obstante la simpatía de Gore y Southern hacia el gobierno "de orden" de don Juan Manuel (p. 291), parece que algunos "cohetes a la Congreve" caídos sobre la caballería rosista en Caseros —de los que no habla Ferns— expresaban un estado de opinión muy distinto sobre el particular... Los ingleses, después de esa batalla, mostráronse dispuestos a aprovechar el tiempo perdido; y "la política británica salió triunfante de los diez años de inseguridad que transcurrieron desde "1852 a 1862" (p. 293).

Lo que Ferns no dijo con respecto de la diplomacia británica después del fracaso de las intervenciones nos vuelve a las páginas iniciales de estas notas, que no tienen la pretensión de agotar, ni mucho menos, el análisis del denso contenido de la primera parte del libro de H. S. Ferns. Hemos preferido, por último, no aludir a ciertas expresiones del autor acerca de algunos hombres públicos argentinos porque, además de innecesarias, carecen de originalidad.

MARIO GUILLERMO SARAVÍ

SEGUNDA PARTE — CAPÍTULO X A XV

Ciertos especialistas aconsejan no acudir nunca al final de una novela policial sin antes haber leído lo anterior. Saludable norma que puede aplicarse a todo discurso bien construido. Sin embargo cada norma tiene su excepción. No otra cosa sucede con la historia de Ferns: el lector debe necesariamente leer primero las páginas finales para aprehender el espíritu general que preside el libro. Así cuando el historiador del "Leverhulme Trust", concluye su labor se detiene a preguntarse: "¿Puede aplicarse el término imperialismo a las relaciones angloargentinas", y a renglón seguido formula su respuesta: "Si aceptamos la proposición de que el imperialismo supone la fiscalización por el empleo del poder político, luego el veredicto para Gran Bretaña es, sin duda, de "inocente"... Estos son hechos que hacen absurdo los mitos sobre el imperialismo británico y la Argentina como una colonia a medias de un grande y poderoso Estado" (p. 485/6).

Y en los considerandos del fallo de este objetivo juez —nacido en el dominio inglés del Canadá y que profesa en Birmingham— establece que las ganancias de las empresas argentinas fueron muy superiores a las de las inglesas debido a la distinta rentabilidad de los campos que respectivamente ocuparon. Ello fue así porque "el sistema educativo, limitado en su alcance por el mezuino presupuesto del

Estado y en su contenido por la influencia de la Iglesia Católica Romana, hizo que los argentinos nativos estuvieran mal preparados para dirigir empresas que exigían grandes conocimientos técnicos y hábitos de total dedicación a las responsabilidades administrativas. De manera que los extranjeros y en especial los ingleses, dominaron en el campo de esfuerzos menos remuneradores y más exigentes" (p. 488). De cualquier manera la conjunción de la ejemplar abnegación y magnanimidad británica con la incapacidad congénita (aunque útil) de los nativos, arroja un resultado positivo: "nuestra historia tiene un final feliz, por lo menos para algunos" (p. 481).

Resuelto así el suspenso, la verdad es que esta "historia" pierde su encanto, y que a los "native" nos queda el derecho de leer despaciosamente el libro a la luz de la clave que nos entrega el final, esto es, de un redivivo alegato del imperialismo británico en la Argentina.

Cuando el autor describe los "beneficios" que derivaron del intercambio anglo-argentino, uno no puede menos que recordar el sabio consejo que Don Raúl Scalabrini Ortiz diera a los lectores de libros como el presente. "Todo comentario británico —decía— requiere una doble traducción. Al idioma castellano primero. Al lenguaje corriente, después. Cuando los ingleses dicen que una medida es acertada o correcta, es porque ella los beneficia de alguna manera. Si los beneficia a ellos, nos perjudica a nosotros. En la relación bilateral, que es siempre la relación entre comprador y vendedor, cuando uno gana el otro pierde... Cualquiera que sea el sujeto gramatical que utilicen, nosotros sabemos que el verdadero sujeto son ellos mismos... Estas frases han sido traducidas del inglés al castellano. Para entenderlas en su verdadero significado, hay que volverlas a traducir trocando la conveniencias argentinas, que están en la imaginación del lector, por las conveniencias inglesas que estaban en la imaginación del redactor" ¹.

También Ortega y Gasset nos ha prevenido sobre esa modalidad "de expresarse en subjuntivo" que adoptan los hijos de Albión cuando de sus propios intereses se trata, y que el ingenuo lector puede interpretar como una prueba de su objetividad. En tal sentido la traducción parcial (de los capítulos X y XI) que efectuara la Sección de Historia Regional del Instituto de Historia de la U.N.C., bajo la dirección del Dr. Pedro Santos Martínez, es de alguna manera el modelo de lo que se debió haber hecho con la totalidad de la obra. Se imponía, sin duda alguna, una edición crítica. Y no creemos que fuera por el simple prurito de completar la información historiográfica de la que había dispuesto el autor, ya que ésta se muestra muy erudita y prolija cuando tiende a demostrar sus tesis. No, la verdadera finalidad de una edición comentada radica en el hecho insoslayable, de cómo ha utilizado el autor —por acción u omisión— esa bibliografía.

Para no caer en la inoficiosidad de repetir los términos de los distintos comentarios que el libro ha merecido, nosotros en lugar de seguir una exposición más o menos cronológica de su temática, iremos directamente a las tesis centrales sobre las que descansa la arquitectura del trabajo. En ese orden nos ocuparemos de:

- 1) de la ecuación Castlereagh-Canning,
- 2) la distribución de las áreas económicas,

 (1) Scalabrini Ortiz, Raúl, *Bases para la reconstrucción nacional*. Buenos Aires Plus Ultra. 1965, p. 168/9.

- 3) la expansión de la inversión británica y su correlación con el comercio exterior,
- 4) la ecuación del desarrollo argentino y
- 5) las causas de la crisis del 90 y la rectificación posterior.

I. — TESIS DE LA ECUACIÓN CASTLEREAGH-CANNING

"En verdad, Castlereagh, consideraba a América del Sur como una cuestión "de exclusivo interés económico y no como una esfera en que debería ejercerse la influencia política británica" (p. 58).

"Canning aclaró, más allá de todo posible error, que Gran Bretaña no buscaba ninguna posición política especial en el Río de la Plata y que deseaba "tratar con autoridades públicas independientes" (p. 120). "La política de Canning... representaba un esfuerzo para crear una relación comercial "libre entre una comunidad industrial y una comunidad productora de materias primas" (p. 123).

"El intercambio anglo-argentino, es particularmente interesante porque... dependía en su crecimiento y madurez, del más estricto respeto recíproco "y la mayor interdependencia en el plano político, en tanto que en el plano "económico suponía una compleja y delicada interdependencia" (p. 15).

Esta tesis, como las demás de Ferns, es falsa en tanto que contiene sólo una pequeña parte de verdad. Y es esa cuota de veracidad la que ha deslumbrado a los críticos argentinos. Aquí se impone una digresión necesaria. El escándalo editorial suscitado por la traducción y publicación del libro ha encandilado a no pocos en nuestro país, de manera que el íntimo significado de la obra se les ha deslizado sin advertirlo. Frente a una historiografía local, llamada "clásica", que como el avestruz se niega a ver la influencia británica en el Río de la Plata, las afirmaciones del profesor inglés que ilustran sobre esa incidencia aparecían como algo insólito. Sin embargo, la gran estrategia del imperio ha sido constantemente, como decía Palmerton que "no hay amistades permanentes sino intereses permanentes" y que si para salvarlos hay que conceder algo, se arroja el lastre necesario. En nuestro caso el lastre tirado por la borda, es la oligarquía y el procerato liberal. Por ello algún representante de esa tendencia en la Argentina quiso escamotear la obra, y otros tantos se niegan a aceptarla. Sin embargo, ha sido nada menos que Luis de Elizalde quien ha puesto las cosas en su punto, en lo que respecta a esa corriente de ideas. El se lamenta "por la denigración casi continua de los hombres públicos argentinos del siglo pasado", por "los calificativos que el profesor Ferns aplica a Rivadavia y Lavalle"; pero a renglón seguido reconoce que "estos reparos son, como se ve, marginales"... "Tampoco es admisible que la unilateralidad de los juicios del profesor Ferns impida reconocer que su reciente obra es una de las más interesantes que se han escrito sobre la historia de nuestro país en los últimos tiempos" ². La razón de ese balance está en que de Elizalde juzga que en lo referente a la relación económica "todo eso sea con probabilidad exacto". Y es precisamente "todo eso", lo que nosotros creemos con toda probabilidad inexacto, sean o no ciertas las afirmaciones sobre los próceres del liberalismo.

Para nosotros la ecuación real es: influencia política para conseguir la depen-

(2) Elizalde, Luis de, *Gran Bretaña y la Argentina en el siglo pasado*, en la Nación 9 de julio de 1967, 3ª. Sección.

dencia económica. Que esa influencia política no se haya conseguido de modo permanente manu militari, es verdad; pero es infantil creer que esa es la única forma de lograrla. Sin necesidad de llegar a afirmar tan rotundamente que "Los ministros se elegían en la embajada británica. Los presidentes en las Cámaras de Comercio de su Majestad. Las políticas se delinearon en el "Board of Trade", como lo hacen algunos publicistas argentinos ³, es innegable la interferencia inglesa en la vida pública argentina. Para no abundar en detalles, puntalicemos algunos hechos. Es el mismo Ferns quien nos ofrece testimonios de esa conducta. Del famoso Lord Ponsomby, de quien ha dicho que "nunca se le ocurrió usar la fuerza para resolver dificultades, sino que estaba dispuesto para buscar cualquier otro camino" (p. 177), transcribe esta carta a Dorrego, que no tiene desperdicio; "Vuestra excelencia no puede tener ningún respeto por la doctrina expuesta por algunos torpes teóricos de que América debería tener una existencia política separada de la existencia política de Europa"; el comercio y el común interés de los inviduos han creado lazos entre Europa y América, lazos que ningún gobierno ni tampoco acaso ningún poder que el hombre posea puede ahora disolver. Y mientras esos lazos existan, Europa tendrá el derecho y ciertamente no carecerá de los medios ni de la voluntad de intervenir en la política de América, por lo menos en la medida necesaria para la seguridad de los intereses europeos" (p. 200). En el período de la lucha entre la Confederación y el Estado Libre de Buenos Aires, se deja ver muy a las claras la mano del Foreign Office. "Siempre en el centro y a veces en la periferia de este confuso y cambiante escenario —dice Ferns— encontramos una serie de agentes diplomáticos británicos... que les hacían zancadillas (a los dirigentes argentinos) cuando avanzaban demasiado y que daban a otros un empujón en la dirección que les parecía conveniente. No había sin embargo nada fortuito o librado al azar en esta acción de los agentes diplomáticos, pues obedecían a aquel gran designio político de Castlereagh adaptado ahora a las necesidades del momento por Malmesbury y Clarendon. Se esforzaban porque surgiera una Argentina unida, pacífica y liberal, y asignaron exactamente este orden a sus objetivos" (p. 299/300). Por tales motivos, Ferdinand White, agente de la Baring, escribía contra el "decidido y a mi juicio muy cuestionable papel que las autoridades británicas están desempeñando en las disensiones internas de aquí" (p. 305). Con ello se refería a la actitud del Almirante Hothan, quien "estaba ansioso por ver triunfar a Urquiza" (p. 306) o la del diplomático W. D. Christie quien dijo al ministro de Urquiza que "la Confederación debería considerar que la actual posición anómala de Buenos Aires, de hecho independiente... es una situación que no cabe esperar que las potencias extranjeras que poseen allí importantes intereses puedan aceptar para siempre" (p. 319), sugiriendo acto seguido el uso de la fuerza naval británica.

Dentro de esa línea de conducta debe inscribirse la gestión que realiza el mismo Christie en las elecciones de Buenos Aires para imponer el candidato urquicista. Christie "aconsejaba que el gobierno nacional estuviera pronto a gastar 2.000 onzas de oro en la elección de Buenos Aires. Christie agregaba que estaba dispuesto a adelantar de su propio peculio 2.000 pesos fuertes (aproximadamente 120 onzas

(3) Ortega Peña, Rodolfo y Duhalde, Eduardo Luis, *Bring Brothers y la Historia Política Argentina (La banda británica y el proceso histórico nacional de 1824 a 1890)*. Buenos Aires, Sudesteada, 1968, p. 188.

de oro) para los gastos de la elección... él tenía a su disposición fondos del "Servicio Secreto", cuya contabilidad era también secreta"⁴.

Si nos apartamos de Ferns destaquemos algunos de los datos que él mismo ofrece, y que no contribuyen precisamente a abonar su tesis. En el orden máximo de las amenazas militares, describe cuatro situaciones a lo menos, que ilustran sobre esa actitud. La primera durante los combates del 80 por la cuestión de la Capital de la República, lo que "determinó que los intereses británicos en la Argentina pidieran una intervención política británica" (p. 375). Que no prosperó porque el embajador Egerton "observó que las fuerzas navales británicas disponibles en el Río de la Plata eran menores que nunca y que por primera vez la armada argentina era superior a las fuerzas navales europeas" (p. 390). Cálculo, como se ve, que nada tenía que ver con el supuesto respeto por la independencia argentina. Para justificarlo Ferns invoca la excepción de toda regla. "Parece que el Foreign Office estaba tan preocupado por los principios económicos de Gladstone que tenía poco tiempo para considerar los principios diplomáticos de Castlereagh" (p. 393). La segunda amenaza se registra por la cuestión de las especulaciones de la Sucursal de Rosario del Banco de Londres para quedarse con el paquete accionario del Banco Provincial. Ante la demanda judicial entablada, las autoridades del Banco recurren a su embajada. "El Encargado de Negocios, St. John, no era hombre amigo de apelar a las leyes. Ya había llamado un cañonera que se hallaba en Montevideo. Cuando el buque de Su Majestad, Beacon, remontó el río hasta Rosario, St. John y el doctor Quintana, consejero legal del Banco de Londres y Río de la Plata, se entrevistaron con el doctor Irigoyen, Ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, St. John, con mucho tacto, dejó que el doctor Quintana mencionara al Ministro de Relaciones Exteriores la presencia de la cañonera" (p. 384), consiguiendo en definitiva que se revocara la liquidación ordenada de la entidad bancaria. La tercera se produce en el noventa, a petición nuevamente del gerente del Banco de Londres ante Salisbury. "La condición del país es tal que sólo la intervención de otras potencias puede determinar un buen gobierno—rezaba el memorándum elevado por el subsecretario inglés— y lo más efectivo de todo sería que, de acuerdo con otras, alguna potencia interviniera y estableciera un Gobierno provisional. Ninguna estaba tan interesada como Gran Bretaña" (p. 462). Pero con habilidad buscaban que otros les sacaran las castañas del fuego: "Podría solicitarse el concurso de los Estados Unidos, pero probablemente éstos no se lanzarían a semejante empresa" sugería el subsecretario. Salisbury tuvo que soportar "la creciente presión, por parte de la City de Londres (para impedir que lo) obligase a intervenir políticamente en Argentina". El asesor de la Corona pensaba "sin embargo que si los Estados Unidos protestaban y obtenían satisfacción, Gran Bretaña podía reclamar el mismo trato en virtud de la cláusula de nación más favorecida" (p. 464). Más, como "el Gobierno de los Estados Unidos (expresó que) está dispuesto a impedir aquí toda intervención extranjera en el caso de que surjan dificultades por la deuda externa argentina" (p. 466), la cosa quedó en nada. El último intento que registra Ferns en esta materia es el de la colectividad británica en la Argentina por la detención en Mendoza del contrabandista Edelman, cuyo reclamo no prosperó,

(4) Scobie, James R., *La lucha por la consolidación de la nacionalidad argentina 1852-62*, Bs. As., Hachette, 1964, p. 182.

pero hizo exclamar al diario inglés belicosamente: "¿Es nuestra civilización un fracaso? ¿O se ha desplazado a la raza caucásica?" (p. 474). Una civilización cuyo distintivo parecía ser el de la prepotencia armada.

Pero le concedemos la razón a Ferns, en cuanto señala que no hubo propiamente intervenciones militares en la Argentina. La regla fue, desde luego, la influencia indirecta, por interpósita persona, a través de los políticos de la oligarquía liberal argentina. Si estos estaban dispuestos a servir incondicionalmente a Inglaterra, ¡qué necesidad tenía de invasiones armadas!

Es Ferns quien recuerda, por ejemplo, que José Evaristo Uriburu "era hombre bien conocido, en quien se confiaba mucho... en los círculos financieros de Europa, especialmente en Inglaterra" (p. 451). Victorino de la Plaza fue removido "del puesto de agente financiero en Londres, alegando... que estaba demasiado en manos de la firma de los señores Morgan" (470). Que otro reiterado ministro de Hacienda, Norberto de la Riestra era socio de Nicolson, Green y Company principal accionista del Ferrocarril Sud (p. 349), quien abandonó "su cargo de Ministro de Hacienda de la provincia de Buenos Aires pocos meses antes de convertirse en accionista de la nueva compañía bancaria" (p. 360), el Banco de Londres. Omitió recordar sin embargo, que este señor, que también fue ministro de Derqui y Avellaneda, antes había sido dependiente principal de la casa Hut, Genning y Cia. de Liverpool; el mismo que contrató los empréstitos "Bonos Diferidos" y "Guerra del Paraguay", con la casa Baring, por lo que le fue obsequiada una estatua de Canning fundida en plata, con una laudatoria constancia y un cofre de oro con un gran topacio similar a la corona de Escocia. El mismo de quien Sir David Robertson decía que "su nombre en Londres es un verdadero baluarte"⁵. Era por fin, el sujeto que el diplomático Christie quería imponer como gobernador de Buenos Aires. "El ministro británico, mientras tanto, entró en una intriga que apoyaba la elección de Norberto de la Riestra, hombre muy favorable a los intereses británicos"⁶. No creemos necesario explayarnos en la lista de los numerosos seguidores de De la Riestra, entre los que se cuentan Uladislao Frías, I. Chavarría, Exequiel Ramos Mejía, C. Saavedra Lamas, Roberto M. Ortiz, Manuel Quintana, Federico Pinedo, Guillermo Leguizamón y tantos otros que fueron abogados de los ferrocarriles ingleses al mismo tiempo que funcionarios del Estado argentino.

Y aún sin necesidad de referirnos a los empleados del capital inglés, era tan intensa la anglofilia de los principales hombres públicos argentinos, que las sugerencias británicas eran aceptadas como órdenes. Ferns recuerda como a raíz del triunfo de los liberales en Pavón "se produjo un equilibrio de los intereses y casi inmediatamente comenzaron a afluir capitales a la Argentina" (p. 313); y cómo en la crisis del 90 "el general Roca y Pellegrini llegaron a la conclusión de que la Argentina no podía romper con los banqueros y suscriptores de Europa" (p. 454). Colusión política internacional que Ferns prefiere llamar "armonía". "Había—dice— una armonía de fines por parte de los grupos políticamente dominantes en la Argentina y del cuerpo gobernante de Gran Bretaña" (p. 372), por lo que a partir del 90 "no hubo casi ninguna tensión política directa entre Gran Bretaña y la Argentina" (p. 484).

(5) Tamagno, Roberto, *Sarmiento, los liberales y el imperialismo inglés*, Bs. As. Peña Lillo, 1963, p. 334, nota 7.

(6) Scobie, James R., *op. cit.*, p. 185-6.

Claro que no toda la Argentina participaba de esa "liassons". "Desde 1874 hasta 1881, las empresas ferroviarias y los bancos británicos sufrieron ataques en la prensa y en el Congreso. Se sentía resentimiento por la competencia extranjera con las empresas del país, por los altos precios de los ferrocarriles y porque el Gobierno pagaba garantía a ferrocarriles que prestaban un servicio deficiente. Se alimentaba la creencia de que empresas del país o el Gobierno mismo podrían prestar ese servicio a satisfacción del público" (p. 381).

II — TESIS DE LA DISTRIBUCIÓN DE LAS ÁREAS ECONÓMICAS

"Los beneficios globales de los inversores británicos fueron lo bastante buenos para permitirnos sostener la hipótesis de que los grandes intereses de la Argentina no dominaron los campos ocupados con tanta amplitud por la empresa británica, porque las ganancias eran mayores en los campos que dominaban los argentinos. El aumento del valor de las tierras, y los beneficios obtenidos en las empresas ganaderas, en la agricultura comercial y en el arrendamiento de tierras parecen haber sido las mejores fuentes de riqueza en los años que van de 1860 a 1914" (p. 487/8).

"Parece bastante claro que en esa época la comunidad argentina, a diferencia de la comunidad mercantil británica de la República Argentina, no estaba preparada para emprender sola la expansión económica" (p. 335). "Los miembros de la comunidad británica, y especialmente los que vivían en la Argentina, eran, durante esa fase primera de desarrollo, los únicos capacitados, en lo que se refiere a ese conocimiento (técnico)" (p. 334). "Gran Bretaña era entonces, banco, corredor de bolsa, constructor de ferrocarriles y abastecedor de la República Argentina" (p. 428).

"Las grandes empresas no se formaron como medio de proporcionar elevados beneficios a los inversores, sino como medios de estimular las ganancias del capital y aumentar las oportunidades de mercado para intereses ya existentes. Las recompensas a los inversores tendían a ser suficientes para inducir a la inversión: nunca mucho mayores que el 7% garantizado por el gobierno argentino y frecuentemente mucho menos" (p. 340).

Ante todo es bueno saber en qué condiciones trabajaron las principales empresas en el país. Para saberlo no hay que ir muy lejos; el mismo Ferns nos lo dirá. "En la Argentina las nuevas autoridades proyectaban, mediante la acción y garantías del Estado, alentar la formación de empresas extranjeras... La ley de Mitre constituía una prueba de las ventajas de contar con los recursos financieros de la provincia de Buenos Aires. La ley garantizaba a los que invirtieran dinero en la construcción del ferrocarril de Rosario a Córdoba, un dividendo del 7% sobre un capital de £ 6.400 por milla. La ley suministraba la tierra necesaria para la construcción de líneas, estaciones, depósitos, etc. Además, acordaba liberales exenciones de impuestos y una garantía contra la congelación de los precios, de hasta el 15% sobre el capital. Casi simultáneamente la provincia de Buenos Aires acordó una concesión en términos aún más favorables, pues garantizaba el 7% sobre un capital de £ 10.000 por milla, conjuntamente con muchos otros beneficios accesorios, tales como las tierras, exenciones de impuestos y garantías contra la congelación de los precios. Al cabo de un año de esta legislación ferroviaria inicial, se incluyó en el Registro Público una ley que regía la deuda pública... se declaró que las deudas eran una carga que pesaba sobre todas las rentas del Estado..."

Todas las deudas públicas, a menos de que no se lo estableciera de otra manera, serían pagaderas en Londres al cambio de 65 chelines y medio por onza de oro" (p. 327/8).

Antes de sostener que los "argentinos no tenían interés ni en invertir ni en fiscalizar tales empresas", admite que "el Gobierno argentino era el accionista más grande de la compañía (del F.C.A.), pues poseía 17.000 acciones de las 65.000 y la provincia de Buenos Aires poseía 350" (p. 336)... "el gobierno argentino fue durante algunos años un gran accionista" (p. 337). Los promotores del Banco de Londres aseguraban que "tienen la seguridad de los representantes de estos Estados de que los respectivos gobiernos miran favorablemente el establecimiento de tal institución, que consideran un poderoso medio para contribuir al afianzamiento de las relaciones comerciales con Gran Bretaña" (p. 359). "Que los inversores europeos invirtieran su dinero en la Argentina dependía en parte de las garantías que daban las autoridades argentinas, en parte de la responsabilidad directa de pagar que asumía el Estado, y en parte de la existencia en la Argentina de una comunidad comercial británica capaz de organizar con sentido práctico empresas como los ferrocarriles y plantas congeladoras de carne. A pesar de la creencia general, el inversor británico recibía ayuda y protección del Gobierno Argentino, no del Gobierno británico" (p. 487).

Hubiera sido altamente interesante que Ferns nos hubiera proporcionado los datos sobre una protección similar del Gobierno argentino a los productores agropecuarios o industriales nativos. Lamentablemente lo único que cita es el caso del ferrocarril del Oeste. El reprocha a los doctrinarios liberales que "se cuidaban siempre de no mencionar el Oeste, que era un éxito financiero y también como servicio público" (p. 405). "No es especulación por completo inútil y ociosa preguntarse si la provincia de Buenos Aires estaba lo bastante poblada y tenía los suficientes conocimientos en las artes y la técnica de la producción para hacer frente de modo independiente al proceso de acumulación de capital. El Oeste era una empresa muy pequeña..., pero arrojó beneficios desde el principio. No hay razón alguna para suponer que no hubiera duplicado, sin inversiones extranjeras, los grandes beneficios de un ferrocarril como el Gran Sur de Buenos Aires, empresa que comenzó con capital británico, pero que se amplió en gran medida con sus propios recursos financieros internos. Lo mismo puede decirse de las otras obras públicas que exigieron grandes inversiones de capital. El uso del puerto de Buenos Aires y las ventajas económicas de la ciudad eran bastantes para dar pie a la suposición de que la acumulación de capital interno, ya por obra de las autoridades públicas, ya por obra de concesionarios privados, bien podría llevar al aumento de las instalaciones físicas mediante reinversiones" (p. 316). Y bien qué es lo que se hizo al respecto? Cerrarle el paso. Ferns lo documenta: "La compañía (del Sud) habría preferido construir su primera extensión de líneas desde Chascomús, en ángulos rectos respecto de la línea ya existente, de suerte que el Ferrocarril Sur comenzaría a formar un perímetro alrededor de Buenos Aires y constituyera un medio de impedir que el Oeste, perteneciente al Gobierno, penetrara en las pampas meridionales... Al fin se llegó a un arreglo... El Gobierno convino en permitir una extensión de la línea hacia el oeste, a la región de Las Flores, Tandil y Azul, con lo cual el Ferrocarril Oeste quedaba contenido en esa dirección. Este acuerdo de concilia-

ción con el Gobierno de esa época, tuvo la máxima importancia en el futuro de la compañía, porque aseguró al Ferrocarril Sur la mitad oriental de la provincia de Buenos Aires, lo cual fue la base del importante sistema ferroviario en que posteriormente hubo de convertirse el Ferrocarril Sur" (p. 355). Eso es lo que hizo el Gobierno argentino por sus propios intereses.

El segundo tema a considerar es las posibilidades reales de los argentinos, estancieros o no, de intervenir en la compra de acciones de las empresas inglesas.

Relata al respecto el autor: "Otro rasgo de la compañía del Ferrocarril Sur era su carácter "inglés". La primera lista de accionistas muestra de manera predominante nombres ingleses y domicilios ingleses, unos pocos escoceses, unos pocos irlandeses y unos pocos argentinos (N.A. ¿N. de la Riestra?); pero no había alemanes, ni franceses, ni belgas, ni judíos ni austriacos. Una norma de la compañía fue que en las futuras emisiones de acciones debía darse primero la oportunidad de adquisición a los accionistas ya existentes... cuando uno vuelve las páginas de los volúmenes cada vez más gruesos de las listas de accionistas, queda la impresión del carácter inglés de la compañía y de que la empresa era una propiedad de individuos ingleses... Las acciones del Ferrocarril del Sur se cotizaban en el London Stock Exchange, pero nunca fue fácil comprarlas. Parece que tenían el carácter de bienes de familia guardados con mucho celo por los Parish, los Baring" (p. 349). Asimismo "las acciones del Banco de Londres y Río de la Plata no podían obtenerse en el London Stock Exchange" (p. 360). Y "cuando comenzó 1886, de los 19 ferrocarriles angloargentinos cotizados en el London Stock Exchange sólo 3 se cotizaban con un valor disminuido" (p. 408), con lo que se advertirá las posibilidades de compra que existían.

Lo que sí podían los argentinos era contribuir a formar fondos de esas compañías sin participación en las utilidades. Aparte del hecho conocido de que las acciones del estado argentino en el F.C.A. no devengaban interés alguno, está el señalado por Ferns, con respecto al Banco de Londres, en el "que los ciudadanos argentinos... encontraron en la institución el medio de depositar haberes en una forma que tenía un valor bastante más estable que el dinero local" (p. 361). Un capital, que aparentemente, no tendrían según Ferns...

Muy interesante resulta también examinar las nóminas de propietarios de tierra y de criadores de ganado, para saber si los ingleses no se dedicaron a esa "área", por estar dominada por los argentinos nativos.

Hagamos una pequeña reseña para averiguar la verdad del asunto.

Ya en "1828, los hermanos John Parish y William Robertson poseían 1.000 acres de huertos y plantaciones, 2.500 acres destinados al cultivo de cereales y 12.500 acres de tierras de pastoreo sin cercar..." "Varios de los peones de chacra se hicieron ricos, después de haber sido lecheros y haberse convertido en propietarios rurales. Uno de ellos, Tomás Young, murió poseyendo más acres que el duque de Bedford. Varios otros fundaron dinastías rurales en la provincia de Buenos Aires, cuyos nombres eran aún bien conocidos a fines del siglo XIX como dignatarios locales en Quilmes, San Vicente y Chascomús" (Ferns, p. 149-50).

Estos Robertson —que intervinieron ventajosamente en el primer empréstito con la Baring— le habían comprado sus establecimientos a los Gibson, que tenían cinco estancias en Monte Grande sobre el camino a Cañuelas, a seis leguas de Buenos Aires; luego compraron cuatro leguas en el Rincón del Tuyú por fuera

del río Salado, que pronto aumentarían a diez, fundando la famosa estancia "Los Ingleses" que constaba primitivamente de 28.000 hectáreas con 100.000 cabezas de ganado. De allí pasaron a explotar nuevas tierras en la costa del Samborombón, en el partido de Chascomús⁷. A estos pioneros les siguieron: "Hannah, el mayor propietario del partido de Ranchos (hoy General Paz) y luego dueño de una de las mejores estancias del país"⁸. Tomás Armstrong "fiel amigo y consejero de la administración nacional... que poseía una de las estancias más hermosas de la provincia de Santa Fe... En su extensa propiedad santafesina de cien leguas cuadradas, fundó colonias agrícolas". Diego Barton "que poseía, además diez leguas de campo en lo que hoy es Bella Vista y Hurlingham". Diego Black, empleado de un depósito de madera "hombre de empuje, supo elevarse desde una humilde posición a su llegada (de Escocia), como muchos de sus compatriotas en el Río de la Plata, a un elevado nivel... con Juan Huldett adquiere la estancia "Las Cabezas", en Gualaguay (Entre Ríos) y trece años más tarde compra a los herederos de éste la parte que le correspondía. Dedicado a sus estancias de Entre Ríos, Black acumuló una fortuna cuantiosa". El escocés Alejandro Gifford, que "en el departamento de Colonia (Uruguay) poseía la estancia "El Riachuelo". Alejandro Mackinley "dedicado a la ganadería poseyendo en 1836 una propiedad rural en lo que hoy es el partido de Avellaneda". Duncan Macnab que "dedicóse a la ganadería en Monte Grande"; Samuel R. Phibbs, dedicado "al mejoramiento de la raza caballar"; Constant Santa María, que "fundó en Atalaya los famosos saladeros... miembros de los primeros directorios del ferrocarril del Sud... hombre de extensas propiedades en diversos puntos de la República"; Pedro Sheridan que con Whitfield "establece una cabaña para la cría de merinos en "Los Galpones", cerca de lo que es hoy Jeppener (F.C.S.) ayudado con tal éxito que llegaron a vender por el valor de un millón de pesos en un año"⁹.

El viajero Mac Cann describía este panorama de Entre Ríos: "En esta región de la provincia se halla varias estancias de propietarios ingleses y entre ellos la mayor extensión de tierra perteneciente a un súbdito británico en esta parte del mundo. La familia de la señora Brittain —de Sheffield, según creo— posee doscientas leguas cuadradas de tierra (500.000 ha.) incluso un buen pueito. El número de sus ganados se calcula en 250.000 cabezas con un valor de cincuenta mil libras esterlinas"¹⁰. Pero el mayor latifundio de la pampa húmeda argentina era propiedad de Eduardo Casey, con 300.000 hectáreas de tierra en los partidos bonaerenses de Tres Arroyos, Coronel Suárez, Puán y Saavedra, en los que se fundaron tres colonias con familias extranjeras, poblándolos con 50.000 yeguas, 20.000 vacunos y 200.000 lanares. Por separado Casey tenía 72 leguas de campo en Venado Tuerto (Santa Fe). Constituyó la sociedad "La Curamalán S.A." y obtuvo de la firma Baring un préstamo de 500.000 libras esterlinas, con hipoteca. A raíz de la crisis del 90 la firma prestamista se hizo cargo de la sociedad fundando "The Curamalán Land Co. Ltd." que luego se negocia en 1902 otra sociedad anónima.¹¹ Ferns cita el caso, adjudicándose una extensión de 600.000 acres, indicando que "en 1888, la compañía em-

(7) Sbarra, Noel, *Historia del alambrado en la Argentina*, Buenos Aires, Eudeba, 1964, p. 36/7.
 (8) Navarro Viola, Jorge, 1841-1941, *El club de Residentes Extranjeros*, Breve Reseña Histórica en Homenaje a sus fundadores, Buenos Aires, Coni, 1941, p. 51.
 (9) Navarro Viola, Jorge, *op. cit.*, ps. 110, 115, 116-7, 139, 158, 160, 174, 175.
 (10) Mac Cann, William, *Viaje a caballo por las provincias argentinas*, 1847, Traducción de José Luis Bustanache, 2ª ed., Buenos Aires, 1933, p. 223.
 (11) Sbarra, Noel H., *op. cit.*, p. 89-91.

pleaba a 500 hombres que, con sus familias, hacían que la población de la estancia alcanzara a 2.000 almas. No menos de cuatro estaciones del Ferrocarril Gran Sur de Buenos Aires se hallaban dentro de los límites de la estancia. En 1887 los cereales lanzados al mercado alcanzaron a un valor de 120.000 £ y la compañía molió parte para venderlos como harina. En la estancia había 175.000 ovejas, 36.000 vacas y 13.500 caballos. Se estima el valor de la tierra en 930.000 £. En 1889, Baring Brothers lanzó al mercado 500.000 £ de bonos de primera hipoteca a un interés del 7%, con cuyo producto la compañía se propuso aumentar la producción y la mano de obra a 10.000 hombres, dentro de un período de 15 años. Los bonos de 200 £ se cotizaron a un 5% de ventaja, apenas fueron ofrecidos". (p. 426). Otro caso famoso del que también habla Ferns es el de la "Argentine Land and Investment Company Limited" subsidiaria del Ferrocarril Central Argentino que sucedió a la "Central Argentine Land Company", que según los Mulhall ("Handbook of the River Plate of 1885") recibió tres millones de acres en donación (1.200.000 ha.), aunque la cifra que ellos oficialmente registraban era de 346.727 ha. Al respecto dice Ferns que "los directores de la Compañía de Tierras Central Argentina se sentían trabados por los beneficios que obtenían de la venta de tierras... estaban distribuyendo dividendos de más del 20%, y en 1888 dieron a entender que únicamente el temor al escándalo público les impidió pagar el 40%" (p. 423, 425). Similar origen tuvo la "Santa Fe and Córdoba Great Southern Land Company Limited" que llegó a explotar 1.754.000 ha. en Santa Fe y el Chaco; La Argentine Southern Land Company que compró 647.000 ha. en Río Negro y Chubut, y la Argentina Concessions Limited que recibió tierras en San Luis. Según el censo de 1914 en la Patagonia era donde radicaban los mayores latifundios del país, todos en manos de compañías inglesas. Estos datos fueron corroborados por el ing. Melitón Díaz de Vivar al levantar la "Memoria y la Dirección General de Tierras y Colonias para el período 1922-1928". De esas fuentes extraemos los siguientes resultados:

Argentine Southern Land	650.000	ha.
The Lochiel Sheep Farming	1.000.000	ha.
Valle Huemules Co.	240.000	ha.
The Argentine Soulhein	225.000	ha.
The Southern Patagonia Sheep Farming Co.	125.000	ha.
Sockid Sheep Farming	250.000	ha.
Patagonia Sheep	214.000	ha.
The Tecka Land Coy Ltd.	400.000	ha.
San Julián Sheep	141.921	ha.

Y con sumas superiores a las 30.000 ha.: La Victoria de Courtze, Hamilton, Río Negro Land, The Lucacho Farming Sheep. Co., Monte Dinero Sheep, The Bermejo Estancia Coy Ltd., Sociedad Ganadera Heil Haeton. Todo ello sin contar a Bridges y Reynolds socios de Menéndez Behety y Braun, que sumaban aproximadamente 2.855.000 ha. en propiedad y 3.759.000 en arrendamiento, propiedad del fisco. Por todo ello en una carta patente del 21 de julio de 1908 se incluía a Santa Cruz como dominio inglés¹². Para concluir con esta lista de terratenientes ingleses del sur, citamos a Douglas Hnos., con las estancias "La Esperanza" y "Los Morros"; Soc. Las Vegas, estancias "La Carlina", "El Chingolo" y "Rubén

(12) Borrero, José María, *La Patagonia Triguera*, Buenos Aires, Americana, 1957, p. 7.

Aike"; Santiago Halliday, estancias "Hill Station" y "Moy-Aike"; Juan Rudd, estancias "Cabo Buen Tiempo" y "Tres Lagunas"; Leslie Cameron, estancia "Guer Aike"; George McGeorge, estancia "Río Coyle"; Guillermo Dikie, estancia "Bon Accord"; Payne y Atkinson, estancia "Lago Argentino"; S. Smith, estancia "Falso Oterel-Aike"; Carmack y Baden, estancia "Río Pelque"; William Ness, estancia "La Esperanza"; Waldron y Wood, estancias "El Cóndor" y "Monte Dinero"; Suc. Mc Donald, estancia "La Vanguardia"¹³.

Pero volviendo a la pampa húmeda, donde las extensiones son menores, pero los rendimientos enormemente superiores, Ferns reconoce que "de los 10.533 súbditos británicos que se sabía vivían en la Argentina, 5.971 residían en las partes rurales de la provincia de Buenos Aires". Y siguiendo a Mulhall calcula que "esos propietarios poseían 26,4% del ganado ovino y el 4,6% del ganado vacuno y equino de la República... había 1.100 estancias de ovejas pertenecientes a súbditos británicos... Algunos criadores de ovejas llegaron a la Argentina sin otra cosa que sus conocimientos y algunas veces hasta carecían de ellos... no eran numerosos, pero sí prósperos y estaban establecidos, en la mejor provincia y en el sector que más progresaba en la economía de la época" (p. 367/8).

Así era en efecto. En la lista de socios activos de la Sociedad Rural Argentina el día 31 de marzo de 1869 figuraban los siguientes propietarios ingleses: Bell, Diego; Brid, Manuel; Coffin, C. B.; Clark, Jorge, Drisdale, Tomás; Duggan, Miguel; Goulton, Arturo; Hale, Samuel B.; Hannah, Juan; Hughes, Juan; Halbasch, Francisco; Keen, Carlos; Mac Clymont, G.; Mac Douglall, Hugo; Newton, Ricardo y Carlos; Plowes, Federico; Prange, Antonio; Reed, Patricio; Robson, Pedro; Smith, Juan, Thomkinson, Enrique; Thwaites, Carlos¹⁴. Y en la Guía de Contribuyentes de la Provincia de Buenos Aires de 1928 figuran:

Duggan	129.041	Ha.	Perkins	40.245	Ha.
Drysdale	77.500	Ha.	Lyne Stevens	36.074	Ha.
Drabble	74.417	"	Rooth	34.000	"
Mulhall	23.467	"	Hale	32.389	"

Y en el Padrón territorial de Entre Ríos para 1930:

Estancias Bovril	96.742	Ha.	Mc Neil Hnos.	16.110	Ha.
Flia. Creson	60.700	"	O'Connor D.	11.136	"
Alexander Gilmaur ..	31.998	"	Rosebroock Hnos.	11.105	"
South American Farm	27.758	"	Berón Wilfred	10.935	"
J. A. y A. de White-head	23.653	"	Liebig's Extr.	10.775	"
Sword Hnos.	19.488	"			

Con razón concluye Raúl Scalabrini Ortiz, recordando que "cuando, en 1885 los hermanos Mulhall recorren las zonas del Central Argentino y las entregadas por las provincias para pago y permuta de las expropiaciones, aquellas regiones parecen condados ingleses. Los criollos han desaparecido. Los principales terratenientes se llaman Casev, que posee 204.000 hectáreas; Tomás Armstrong, que tiene 99.000 hectáreas, Mackenzie, cuya estancia mide 40 leguas cuadradas. Se llaman Runciman, Turner, Daly, Gordon, Maxwell, Brett, Gahn, Lett, Kavanagh, Hutchinson, Mooney,

(13) Borrero, José María, op. cit., p. 63/5, nota 1.

(14) Panietieri, José, *La crisis ganadera. Ideas en torno a un cambio en la estructura económica y social del país (1886-1871)*, U. N. de la Plata, Fac. Humanidades, Dep. Historia, Monografías y Tesis, VI, 1965, p. 115/8.

(15) Oddori, Jacinto, *La Burguesía terrateniente Argentina*, 3ª edic. Bs. As. p. 187-7, 255-6.

Leahy, Mc Nelly, Loughrey, Darnett, Wnterbotham, Slater, Pilling... Es imposible calcular cuánto ganaron con las tierras los organizadores de la compañía del Ferrocarril Central Argentino... Pero si imaginamos que un ciudadano argentino se le hubieran regalado 346.727 hectáreas en una zona feraz, libre de todo gravamen, aun de contribución territorial, cruzadas por su justo centro por una línea ferroviaria y en cuya superficie se fundaron treinta pueblos todas cuyas últimas parcelas pertenecían a un mismo propietario, ese ciudadano sería uno de los hombres más ricos de la República, tendría 100 a 200 millones, además de las rentas que habría ido gozando. Pero la Argentina Land Investment Co. imita la técnica de los ferrocarriles: infla su capital oportunamente, disimula ganancias en fondos de reservas, conocidos y confidenciales, y distribuye dividendos numéricamente tan bajos que despiertan conmiseración" ¹⁶.

Tanto Thomas J. Hutchison, como M.G. y E. T. Mulhall, como Wilfredo Latham (Los estados del Río de la Plata), como Richard Seymour (Un poblador de las pampas), para no citar sino fuentes inglesas han probado que los que se beneficiaron con el alza del valor de las tierras por el paso del ferrocarril, fueron británicos que individual o colectivamente las recibieron con anterioridad por venta o donación.

No sucedía otra cosa en el territorio de La Pampa. Contra la antigua versión de que las tierras públicas de ese territorio se habían adjudicado a militares argentinos participantes en la Campaña del Desierto, una reciente investigación ha demostrado que 1.550.000 hectáreas se concedieron a 73 beneficiarios ingleses, en "el N.E. de la provincia, en la región más fértil y más accesible al principio, la que va a ser servida por los ferrocarriles, un verdadero "barrio inglés" ¹⁷.

Con respecto a las generalizaciones que hace Ferns a partir de los negocios de los ingleses, estimando que todos los propietarios rurales ganaron sumas exorbitantes en la década del 80, aún en la carencia de un estudio definitivo sobre el tema, creemos con Alberto B. Martínez que se trata de un error. Dice el estadígrafo argentino que hasta 1902 la tierra argentina tenía un valor insignificante. "Que la tierra en 1879 valía 2.00 francos la legua, en 7897 sólo valía 1704 francos la legua, con opción a pagar en cinco años los títulos" ¹⁸.

No parece que el capital de ninguna empresa británica sufriera semejante depreciación. Mientras Martínez explica el fenómeno por la abundancia en la oferta de tierras, Juan Alvarez, que estimaba la desvalorización sufrida en ese período en un 60%, la atribuía a las hipotecas en el extranjero. "Como buena parte, de los capitales que usamos son ajenos —decía— nuestras tierras suben o bajan siguiendo la tasa mundial del interés, accionadas por causas accidentales o irremediables. Es así como el acto más normal y frecuente de los negocios argentinos sobre inmuebles ha consistido en hipotecar cuanto antes, atar por el mayor tiempo posible a la tierra el fugitivo capital extranjero que tan hondamente influye en nuestra vida económica. La crisis europea, arrastrando al capital que ambulaba por el mundo en busca de intereses elevados, nos hirieron, pues, de lleno" ¹⁹. Naturalmente que los hermanos

Mulhall que siguieron la suerte de los inversores británicos describen las cosas de otra manera; pero es que ellos están —como Ferns— en el otro extremo de la balanza.

Que esos propietarios argentinos luego mejoraran de suerte y se enriquecieran, no es motivo suficiente para determinar que en el tiempo que Ferns analiza se hubieran voluntariamente alejado de los negocios comerciales porque la tierra diera más. El hecho de que la oligarquía política liberal deviniera, por razón del poder, en terrateniente, tampoco, permite formular un juicio generalizado sobre los propietarios argentinos. Durante un largo tiempo los estancieros como clase no pudieron ser identificados sin más con la oligarquía. Su conformidad ulterior con la política de ésta ha demostrado en todo caso que han sido "más yunque que martillo" como dice Julio Irazusta o como aseveraba Scalabrini Ortiz, que la clase ganadera "sin calcular que así se suicida, hizo coro a todas las exigencias inglesas. La oligarquía ganadera, inepta hasta en la defensa de sus conveniencias, apoya las pretensiones inglesas" ²⁰. "Los vacunos argentinos —agrega Irazusta— se dejaban despojar de sus estancias, consolándose con puestos públicos para sus hijos o parientes" ²¹.

De ello deriva que la tesis sobre el alejamiento voluntario de los argentinos del campo industrial sea redondamente falsa. "Mientras la hojalata, el bronce y el cinc pagaban el 25%, los artículos elaborados pagaban el mismo derecho o estaban libres de gravamen. El hierro en planchas o lingotes pagaba el 10 %, los artículos elaborados con hierro el 5%". "Las fábricas de paños de Angel Prat se presentó a una licitación para proveer ropas al ejército. Su presentación fue desestimada, adquiriéndose telas importadas" ²². Lo mismo sucedía en "el litoral que recibía una importante cantidad de ropa hecha de Europa, incluyendo el uniforme de los vigilantes, como se quejaba Diego de la Fuente en el comentario preliminar del Censo" ²³. Tal era el proteccionismo al revés que practicaba el Estado argentino. Ello sin contar la acción decidida de los británicos para impedir ese desarrollo. Como relata Scalabrini, "cuando el Ferrocarril Oeste pertenecía a la Provincia, toda iniciativa hallaba en él un eco protector. Cuando la Western Railway lo sustituye, lo no agropecuario fue lentamente corroído y eliminado. En la orilla del río Las Conchas existían muchísimo molinos hidráulicos que aprovechaban la corriente del agua. El primero de ellos fue construido en 1854 por dos franceses, Blumstein y Laroche. Un americano, Mr. Taggart que se ahogó al salvar unos niños, estableció otro mejor dotado. Numerosos vecinos siguieron sus ejemplos y prosperaron con el apoyo del Ferrocarril Oeste. Todos ellos sucumbieron bajo la dominación de la Western Railway" ²⁴. Por eso mientras todavía en 1876 había artesanía —"mientras cuatro remedones aquí florecen, mil fabricantes de calzado extranjero no pueden vender un sólo par de zapatos", se quejaba el señor De la Riestra— en 1918 en cambio la clase industrial estaba representada por Pedro Christophersen (Bolsa de Comercio de Bs. As.), Harold Ford y Jacobo Salavsky (Centro de Exportadores de Cereales), J. F. Macardam y D. E. Rubbens (Centro de Importadores y Anexos) F. H. Boxvell y L. Grandval (Centro de Navega-

(20) Scalabrini Ortiz, Raúl, *Política británica en el Río de la Plata*, 2ª edic., Buenos Aires, Fernández Blanco, 1957, p. 157.

(21) Irazusta, Julio, *Balanza de siglo y medio*, Buenos Aires, Thelia, 1966, p. 138.

(22) Cortés Conde, Roberto, *Problemas del crecimiento industrial (1870-1914)*, en: *Argentina, Sociedad de Masas*, Buenos Aires, Eudeba, 1965, Primera Parte, cap. III, p. 68/69.

(23) Cortés Conde, Roberto y Gallo, Ezequiel B., *La Formación de la Argentina Moderna* Buenos Aires, Paidós, 1967, p. 77.

(24) Scalabrini Ortiz, Raúl, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, cit. p. 62.

(16) Scalabrini Ortiz, Raúl, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, 2ª edic. Bs. As., Devenir, 1958, ps. 127, 132-3.

(17) Gainard, Roumain, *Origen y evolución de la pequeña propiedad campesina en la pampa seca argentina (el caso de la provincia de La Pampa)* en: *Revista de Desarrollo Económico*, abril-junio, Buenos Aires, 1966, vol. 21.

(18) Martínez, Albert B., *Baedeker of the Argentine Republic*, Barcelona, 1914 p. 51/52.

(19) Alvarez, Juan, *Las guerras civiles argentinas*, 2ª edic., Buenos Aires, Eudeba, 1966 p. 107/8.

ción Transatlántica), Pedro Mihanovich y Carlos Attwell (Centro e Cabotaje Argentino), G. Lloyd Davies y William Edbrooke (Compañías Importadoras de Carbón), S. G. O'Farrell y G. E. Leguizamón (Compañías de Ferrocarriles Ingleses)²⁵.

Así era la suerte de los nativos. Pero los nativos historiadores han aplaudido a Ferns por haberles dado argumentos para la lucha social interna. "Pues aun aceptando la defensa que se formula en favor de Inglaterra —dice el marxista Llanos— no podríamos dejar de preguntar si ese argumento de inocencia también se hace extensivo a la oligarquía argentina que se benefició con unas relaciones financieras harto irregulares"²⁶. El odio de clase les permite aceptar la absolución de Inglaterra si al mismo tiempo se condena a la burguesía argentina. Y, perdonémoslo la digresión, advierta el lector cómo mientras los liberales (de Elizalde) se avienen a tolerar los dictérios contra los próceres a cambio de la defensa de Inglaterra, los marxistas empujados por su resentimiento contra los bienes de esos liberales, vienen a coincidir en el elogio al "maestro británico".

Una última pregunta sobre este tema del agrarismo voluntario argentino —que si existió sólo fue obra de la división internacional del trabajo—, es la que surge al encontrar que un linde de los negocios, como parece que era Mr. Drabble, se haya ocupado de invertir en actividades no remuneratorias. Porque el caso de Drabble es epónimo. "El promotor y charmain, durante largos años, del Banco de Londres y Río de la Plata, fue George W. Drabble. Figura prominente... sería estanciero en Uruguay y Argentina, "manager" de compañías de gas y tranvías, concesionarios del Ferrocarril Sud, y aventajado representante de la "Cotton Supply Association"²⁷. Según Ferns de posiciones modestas adquirió una influencia central en el proceso argentino, "la influencia de Drabble se ramificó a través de todas las principales empresas y penetró en la esfera de la política argentina, por su acción de ajustar la administración, de convertir ferrocarriles de bajo rendimiento en empresas productivas, por promover fusiones de compañías insistiendo siempre en que lo que se logre tiene que estar a la altura de las promesas hechas" (p. 335).

Así es como proyectó la fusión del Ferrocarril Buenos Aires-Rosario con el Central Argentino, "pues Drabble era accionista de esta empresa, y en un momento dado el accionista individual más fuerte, ya que había comprado las 17.000 acciones del Gobierno argentino" (p. 410). La pregunta es pues, cómo este señor dilapidaba su dinero que en tierras debía rendir cuando menos el 18 % para invertirlo en ferrocarriles que sólo arrojaban un esaco 7 % de dividendo? Que Ferns y sus seguidores despejen la incógnita.

Y con esto pasamos finalmente al tema de las verdaderas ganancias de las empresas británicas.

Vayamos puntualizando, primero con Ferns, los beneficios de alguna de esas actividades.

El Banco de Londres y América del Sud —y aquí los datos de Ferns están tomados de la segura fuente de David Joslin— en "el primer año no pagó dividendo, pero el volumen de las operaciones del banco movió a los directores a aumentar el capital autorizado a \$ 1.000.000 —duplicando el capital original—. Al terminar

(25) Cúneo, Dardo, *Comportamiento y Crisis de la clase empresarial*, Buenos Aires, Pleamar, 1967 p. 44 y 99.

(26) Llanos, Alfredo, *Historia del vasallaje en el Plata*, Buenos Aires, 1963, Devenir 1963 p. 90.

(27) Ortega Peña, B.chofo y Duhalde, Luis Eduardo, Felipe Varela contra el Imperio Británico, Buenos Aires, Sudestada, 1966 p. 118.

el segundo año los dividendos eran de un 11 y $\frac{1}{4}$ % y se mantuvo una reserva de 10.000 £. En 1865 los dividendos alcanzaron al 15 % y las acciones del Banco... no podían obtenerse en el London Stock Exchange... luego en la crisis "declaró un dividendo del 15 %... En 1870 los directores informaron que en siete años el Banco de Londres y Río de la Plata tenía una reserva de 100.000 £. y había pagado el 87 y $\frac{1}{4}$ % sobre el capital en dividendos y estipendios" (p. 360/1).

La Compañía de Gas de Buenos Aires, arrojó dividendos que "oscilaban entre el 20 y 30 % anual" (p. 364). "La Compañía de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires se estableció con un capital de 75.000 £. Drabble vaticinaba que se obtendría un beneficio de un 40 % por año. Y no estaba muy equivocado... Al terminar el año la compañía disponía de 5.660 £ para distribuir en dividendos. El capital de la compañía creció de una manera constante hasta que llegó en 1874 a 450.000 £, con una reserva de 120.000 £" (p. 357). En cuatro años aumentó seis veces el capital. En materia de frigoríficos, "The River Plate Fresh Meat", con un cambio aparente de firma "comenzó a pagar beneficios que alcanzaron al 25 % en las acciones ordinarias durante la guerra de los boers y al 50 % en el año 1903" (p. 419).

Atento lo que surge de estas estadísticas, uno no termina de explicarse ¿cómo los inversores británicos (en muchos casos las mismas personas), preferían derivar sus capitales hacia los ferrocarriles (el 18,6 % del total del capital británico en la Argentina) que nunca sobrepasaban las utilidades del 7 % anual, mientras a bancos, tranvías, frigoríficos y gas, que rendían bastante más, se canalizara tan poco capital (6,4; 3,2; 2,3 y 0,8 respectivamente, p. 329)? ¿La solución a tan serio enigma, no estaría en el hecho de que los ferrocarriles tenían garantido por el Estado argentino un dividendo de hasta un 7 %, y que su obligación de reembolsar ese adelanto nacía al sobrepasar esa tasa? ¿No serían mayores, muchísimo mayores las ganancias de los ferrocarriles, que las que declaraban para manejo del Estado argentino?

Un director local de esas empresas se indignaba ante tal suposición, sosteniendo que había "una razón de orden moral, que está por encima de todo para destruir el rumor o la leyenda a que vengo refiriéndome: la probidad de los caballeros— a quienes los accionistas confían sus intereses. ¿Cuál sería el objeto de la doble contabilidad? ¿Ocultar ganancias? ¿Y a dónde irían a parar éstas si no fueran distribuidas entre los accionistas? Basta enunciar estas preguntas para demostrar lo absurdo de la especie referida"²⁸.

Que la masa anónima de pequeños ahorristas ingleses —con los que tanto se enternece Ferns— se viera perjudicada por las maniobras de los directores de las compañías, no cabe duda alguna. "Como al fisco argentino, las compañías estafaban a los accionistas ingleses"²⁹. En cuanto a los diferentes, ya se sabe la técnica en lo que se refiere a los gastos de explotación. "son abultados en exceso por una mayoría de administradores que ordenan en una empresa las compras de las que se beneficiarán en otra como vendedores"³⁰. Permitásenos contestar pues, a los argumentos de los ferrocarriles con la monografía más seria, documentada y que con aguda noción del interés argentino, se ha escrito sobre estos temas en el país.

(28) Iturbe, Atanasio, *Algunas leyendas sobre los ferrocarriles*, en: Revista de Economía Argentina, año 12, N.º 127, t. XXI, Buenos Aires, 1929, p. 558/9.

(29) Irazusta, Julio, op. cit., p. 52.

(30) Irazusta, Julio, op. cit., p. 154.

"Repartir acciones que luego simulan provenir de genuinas inversiones, es una práctica corriente en la gran mayoría de las sociedades anónimas inglesas de carácter internacional", expresa Don Raúl Scalabrini Ortiz. "Su primera preocupación es incrementar el monto nominal de sus capitales. Las ganancias pasarán, así, inadvertidas bajo dividendos numéricamente bajos. Recibir una renta de \$ 100.000 como el 10 % de un capital de \$ 1.000.000 es lo mismo, aparentemente, para el capitalista, que recibir esos mismos 100.000 pesos como el 5 % de un capital de \$ 2.000.000. Pero el dividendo alto es llamativo y autoriza a los gobiernos a intervenir en la fiscalización de la fuente de ingresos, las tarifas en el caso de los ferrocarriles. El dividendo bajo puede justificar futuras extorsiones y nuevas liberalidades. "Es el caso de la Western Railway que inicia el agumiento de su capital al año de haber sido establecida... Para ello, aunque tiene medios provenientes de explotación del ferrocarril, paga los dividendos aconsejados por la asamblea mediante certificados de debentures, obligaciones... Esta es una típica inflación de capital, terminantemente interdicta en todas las legislaciones. Si hay ganancia en un negocio, se prorratea. Si no hay, no se reparte dividendo. Pero se prohíbe abonar dividendos con títulos que constituyen capital... La W. R. pide préstamos a bancos: ¿Por qué, pues, pagar interés a los bancos, si la W. R. tiene fondos propios desde sus primeros tiempos? De esta manera, el dinero que de la Argentina salió sigilosamente para formar "fondos de reserva", a la Argentina vuelve como "capital británico" recién invertido, con la ventaja de que al emigrar obtienen una libra por cada 17 pesos y al retornar por el cambio libre, en cada libra ganan 20 %... La W. R. utiliza los fondos que debían obrarse en pago de dividendos con la misma libertad con que maneja los fondos de renovación y reserva. Lo reinvierte en el país, los atesora "congelados", los transfiere a Londres y los abona o los retiene a su entera y exclusiva conveniencia... Los ingleses que ganaron dinero, con la valorización de las tierras, dicen nomás que ganaron dinero, como cualquier terrateniente, pero los que ganaron con empresas ferroviarias dicen que "invertieron capitales". Los unos tienen sus campos, los otros las acciones ferroviarias".

Igual cosa sucedió con el Central Argentino, cuyos "capitales nominales debieron octuplicarse para disfrazar ganancias exorbitantes... Pero no ganar un 12 %, por mucho que se abulten los capitales, es de por sí una tarea de inteligencia y diligencia... Dos medios tienen a su disposición el ferrocarril para disimular sus ganancias y no exceder los límites legales, que en el caso del F.C.A. es del 12 %' 1º) Simular gastos, que disminuyen las ganancias líquidas y que se contabilizan aparte. 2º) Aumentar su capital nominal para que los ingresos al repartirse sobre un capital numéricamente mayor, presenten un dividendo más bajo... Además, por táctica, el financista inglés odia los dividendos llamativos"... A ello agregará las fusiones de compañías de idénticos dueños, como la de 1902 que le significará una simulación del 38 % de su capital ³¹.

Si hubiera existido la posibilidad que las investigaciones parlamentarias que encabzaron los diputados Magnasco y Pera en distintos oportunidades, corroboraran sus presunciones como lo pudo hacer Lisandro de la Torre con los frigoríficos al sorprender el embarque clandestino de la doble contabilidad del "Anglo" en el

(31) Scalabrini Ortiz, Raúl, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, cit., ps. 69, 70, 74, 75, 81, 83, 84, 85, 148, 157, 158, 168.

vapor "Norman Star", muchas de las dudas que a algunos les quedan sobre los auténticos beneficios de las empresas inglesas se hubieran disipado definitivamente.

Por ahora recordemos con Ferns que "una abstracción llamada la Argentina daba buenos rendimientos sobre el capital". (p. 332); que "el inversor británico estuvo bien recompensado" (p. 333); que "el Ministro británico en la Argentina expresó su creencia de que los hombres de negocios británicos trabajaban en esa República porque obtenían mayores beneficios que en su patria" (p. 338); que el director de *The South American Journal* expresó "que no hemos incurrido en ninguna exageración al afirmar, como lo hemos hecho frecuentemente, que ningún país del mundo ofrece al capital extranjero mayores ventajas que la República Argentina" (p. 393); que el primer Cónsul británico en Buenos Aires también "había creído siempre que la Argentina era una de las mayores fuentes de riqueza del mundo" (p. 350); o que, por último, "a fines de 1888, la Argentina se había convertido en una de las maravillas del mundo: el sueño de los aventureros de los Mares del Sud había cobrado vida" (p. 433) y que "como resultado de ello, la Argentina se convirtió con rapidez en un infierno ferroviario" (p. 409).

III — TESIS DE LA EXPANSIÓN DE LA INVERSIÓN BRITÁNICA Y SU CORRELACIÓN CON EL COMERCIO EXTERIOR

"Los capitales, los hombres de negocios y los técnicos, que convirtieron el "dinero en instalaciones productivas, fluyeron al Río de la Plata con fuerza casi torrencial en la década de 1880" (p. 16).

"El año 1889 fue en verdad un *annus mirabilis*, en el cual la Argentina absorbió entre el 40 y el 50 % de todas las inversiones británicas hechas fuera del Reino Unido" (p. 397).

"Si queremos comprender por qué en Gran Bretaña un entusiasmo casi "fanático por la Argentina hizo presa de las clases inversoras con intensidad cada vez mayor entre 1886 y 1889, debemos tener en cuenta estos favorables hechos comerciales. Las perspectivas de los inversores en otras partes "del mundo no eran halagüeñas, pero en el hemisferio sur se percibía un "resplandor que no era sólo un espejismo. Las inversiones determinaban un "aumento de producción y la producción un aumento de ventas" (p. 407); "pues tales inversiones ayudaron a mejorar la venta de productos industriales británicos, mientras, al mismo tiempo, estimularon la influencia a "los mercados europeos de "materias primas industriales baratas y algunos "alimentos baratos" (p. 395).

En resumen, sintetizamos esta tesis, en que el aumento del capital invertido y la división internacional del trabajo produjo un sano resultado para ambas partes.

En primer lugar hay que examinar la composición del llamado "capital extranjero".

Y nuevamente ante este tema liberales y marxistas, historiadores del pasado argentino, vienen a coincidir paradójicamente con las tesis británicas. Los primeros, emocionados ante la cuantía del aporte progresista, los segundos indignados por el monto que se venía a sumar a la explotación capitalista nativa. Lo cierto es que los dos dan por buenas las cifras que los ingleses proporcionan acerca de sus inversiones directas en la Argentina. Y eso que ya hace muchos años que la escuela nacional de la historia vienen demostrando —sin refutación— que "los llamados capitales in-

vertidos no son más que el producto de la riqueza y del trabajo argentino contabilizados a favor de Gran Bretaña”³². Esto motiva de que “la Argentina sea el paraíso de los pseudoinversores extranjeros, quienes en complicidad con la clase gobernante espuman su ingente riqueza y la exportan como ganancia legítima”³³.

Bien sabido es que las mismas Naciones Unidas en sus estudios sobre “Las inversiones extranjeras en América Latina” han determinado que gran parte de la “expansión que han experimentado las inversiones directas... se ha debido a la “reversión de ganancias por las empresas interesadas”, cerca del 60 % “se debió a las ganancias por filiales de las empresas respectivas. En el caso de las sucursales el aumento de las inversiones se contabiliza como afluencia de capital procedente del exterior, con independencia de si se trata o no de ganancias reinvertidas”³⁴. Ello sin tener en cuenta los procesos de subfacturación de las exportaciones y sobrefacturación de las importaciones. “La reversión de ganancias no significa, necesariamente, que el inversor efectúe un sacrificio con vista al futuro. Generalmente se piensa que el inversor que reinvierte parte de sus ganancias se priva de un ingreso presente con vista a uno mayor en un futuro lejano. Pero ello no es así necesariamente como decimos. Cuando una empresa reinvierte parte de sus ganancias, generalmente emite acciones por el nuevo valor agregado al capital, que entrega a sus accionistas. Estos reciben, entonces, no dinero en efectivo, sino títulos negociables en el mercado, y muchas veces pueden venderlos por un valor mayor al nominal... Si no entrega acciones, las existencias aumentarán de precio, ya que representarán un mayor valor real. Es decir, que los accionistas, al poder vender sus acciones, pueden, si quieren percibir el total de las ganancias obtenidas por la empresa”³⁵.

Estas aclaraciones valen como un índice general para las maniobras más o menos lícitas de los inversores: pero cuando se afirma que las inversiones foráneas localizadas en el país no eran sino riqueza argentina contabilizada como capital extranjero, se quiere decir mucho más que eso.

Acá se habla de los aguamientos liso y llanos del capital, de las falsas fusiones, de las condiciones excepcionales de privilegio en que se movían, del costo reconocido y garantido por el Estado a su activo físico, etc.

Antes que nada detengámonos en la comparación de montos que ofrece Ferns. “En 1875 se habían establecido —dice— las líneas principales de la participación británica en el desarrollo económico argentino. Las inversiones británicas estaban destinadas a aumentar quince veces antes de la primera guerra mundial y su carácter fue haciéndose cada vez más audaz” (p. 372). “Antes de la presidencia de Roca las inversiones británicas en empresas por acciones de la Argentina llegaban a una suma de alrededor de 25 millones de libras. En 1885 esa suma había aumentado a 45 millones de libras. Cuando en 1890 se precipitó la crisis de Baring, las inversiones británicas alcanzaban a unos 150 millones de libras. Algunos observadores calcularon un valor mucho mayor: el secretario comercial de la Legación británica en Buenos Aires estimó las inversiones en una cifra que superaba los 200 millones de libras, y, el presidente de la República, en unos 250 millones de libras. Aún cuando rechazamos las cifras de 200 millones (y buenas razones hay para rechazarlas)

(32) Scalabrini Ortiz, Raúl, *Política Británica en el Río de la Plata*, cit. p. 53

(33) Irazusta, Julio, op. cit., p. 12.

(34) Scalabrini Ortiz, Raúl, *Capital Extranjero en la Argentina*, Bs. As., FOETRA, 1965, p. 70/1.

(35) Scalabrini Ortiz, Raúl, op. cit., p. 78.

y nos atengamos a la estimación más baja que puede permitir un cálculo minucioso, las inversiones británicas durante la década del 80 aumentaron a una velocidad asombrosa” (p. 398). En 1886 “The Economist”, al considerar el cuadro general de las inversiones realizadas en América del Sur, estimaba que las inversiones británicas en la Argentina llegaban a un capital autorizado de 45.602.000 £ y su valor en el mercado era de 45.997.000 £. Cabe abrigar dudas de que pudiera hacerse un cálculo tan exacto, pero no cabe de que se consideraban favorablemente las empresas por acciones en la Argentina” (p. 408). “El cálculo de las inversiones británicas en la Argentina que hizo en 1890 el Secretario Comercial de la Legación Británica, indica que la totalidad de las inversiones británicas en empresas varias, incluso servicios públicos, alcanzaba en forma aproximada a 20 millones de libras. Un cálculo hecho diez años después por la firma bancaria argentina Tornquist y Compañía estableció que las inversiones varias alcanzaban una cifra similar. El cálculo de Tornquist y Cia. indicaba que las inversiones británicas alcanzaban aproximadamente a 95 millones de libras en 1900” (p. 479).

Imaginamos que el lector, como nosotros, quedará verdaderamente perplejo ante cifras tan contradictorias. Por si fuera poca la confusión, en el Apéndice estadístico de la obra se establece para el año 1890 la cantidad de 174.768.000 de libras. “Esta estimación —agrega— se basa, después de haber sido objeto de muchas revisiones y correcciones, en el cálculo que hizo Arthur Herbert, Secretario Comercial en Buenos Aires, publicado en *Parliamentary Papers*, 1892, LXXXI, págs. 92-99. El total que daba Herbert era de 204 millones de libras. Dos cálculos modernos son el de J. F. Rippy, “The British investment Boom of the 1880's in Latin America”, H.A.H.R., XXIX, 1949, págs. 282 y siguientes; y el de J. H. Williams, *Argentine International Trade Under Inconvertible Paper Money, 1880-1900* (Cambridge, Mass., 1920), pág. 103. El total de Rippy es de 154.338.385 £ y el de Williams, para todas las inversiones extranjeras al 1º de enero de 1892, es de 184.500.000 £” (p. 491/2, nota 9). Para dar una idea aproximada de las cifras contenidas en Ferns, para el año 1890 podríamos hacer el siguiente cuadro:

(en millones de £)

p. 398	p. 479	p. 491	Herbert	Rippy	William
150	20	174	204	154	184

¿Cuál será la verdadera?...

Probablemente si el autor se hubiera explayado en indicios sobre la formación de ese capital (aporte originario extranjero y argentino, valuación y revaluación de los activos, debentures por dividendos, reinversiones, fondos de reservas, capitales nominales en las fusiones, etc.) la verdad hubiera aparecido.

El caso tipo de todo este asunto son los ferrocarriles ingleses, y por lo tanto sobre ellos dirigiremos la mirada para entender algo de ese proceso.

“No se crea —expone Scalabrini Ortiz— que los capitales nominales provienen de auténticas remisiones de dinero. Los capitales iniciales invertidos de cualquier

manera fueron cubiertos tres o cuatro veces y por lo tanto restituidos con una lar- guezza sin precedentes. Prevalidos de la impunidad con que actuaban, fueron re- taponiéndose las ganancias, agregando a la suma del capital propio los resultados excedentes logrados en la explotación de la riqueza y del trabajo argentinos... agua- ron sus capitales para disimular sus beneficios, que transformaron en debentures de pago obligatorio sus capitales iniciales para asegurar sus rentas, que han desparra- mado en empresas similares, que incrementaron su activo con los mismos beneficios logrados en la Argentina obteniendo así verdaderos intereses compuestos y que una proporción fuerte de ganancias la exportan en forma de productos del país" 36.

Según el mismo Scalabrini hubo en la Argentina seis categorías de "ferrocarrí- les ingleses", a saber:

- a) Ferrocarriles *construidos por el gobierno nacional* y luego gratuitamente en- tregados a los financistas ingleses. Ejemplo: Ferrocarril Central Córdoba, sección norte. Ferrocarril Andino, luego desmembrado entre el Ferrocarril Pacífico y el Central Argentino.
- b) Ferrocarriles *construidos por las provincias* y graciosamente entregados a los financistas ingleses. Ejemplo: Ferrocarril del Oeste.
- c) Ferrocarriles *construidos por las provincias* y entregados a los *tenedores de empréstitos*, con grandes premios en dinero o en títulos que daban a la cesión un aire de obsequio. Ejemplos: Ferrocarril de Santa Fe y Ferrocarril de Entre Ríos.
- d) Ferrocarriles *construidos por empresas inglesas* con los *capitales* propor- cionados con diversos pretextos *por el gobierno argentino* en condiciones y cantidades tales que las sumas entregadas superan el capital nominal que dicen haber invertido. Ejemplos: Ferrocarril Nodeste Argentino y Ferrocarril Trasandino.
- e) Ferrocarriles *construidos por empresas inglesas*, con *capitales* proporcionados por el *gobierno argentino*, bajo la forma de *servicio directo de interés de las acciones y obligaciones* de las susodichas empresas. Ejemplo: Ferrocarril Pacífico.
- f) Ferrocarriles *ingleses* construidos con aportes *especiales* del gobierno, *sus- cripción original de acciones*, inmensas *concesiones de tierras* y apoyo in- condicional del *crédito local*, que en total superaba en mucho los capitales reales requeridos para las primeras líneas elementales. Ejemplo: Ferrocarril Central Argentino". 37

En tal sentido Scalabrini ha demostrado que en el F.C.A., mientras el capital inglés ascendía a \$f. 2.275.000, el capital argentino era de \$f. 2.725.000, que con- formaban un total de \$f. 5.000.000 que figuraban como "inversión británica".

Pero la demostración más acabada del importe real de esos desembolsos la ha dado —sin quererlo— un discípulo de Ferns. Sobre la base de estadísticas oficiales inglesas ha formulado el siguiente cuadro:

País	Año	Monto total de inversiones británicas para 1900 (en millones de £)	Monto total invertido en ffcc. 1900 (millones de £)
Argentina	1900	200	93,6

"Exportación de material ferroviario desde el Reino Unido (comprende vagones para pasajeros y carga, y sus partes, rieles de hierro y acero, locomotoras, durmientes, "chairs", ruedas, ejes y otros elementos de hierro para ferrocarriles), 1851|1900. Valores absolutos para la Argentina: £ 4.150.700" 38.

Como se advierte sobre 93 millones de libras sólo 4 millones corresponden a bienes físicos, de manera que casi los 90 millones restantes, son "aire", es decir, "capital británico invertido en la Argentina".

Una de las formas de inventar ese capital ha sido "el costo kilométrico" reco- nocido por el Estado Argentino a las diversas empresas británicas.

Así mientras el costo proyectado por el Ing. Allan Campbell para la línea de Rosario a Córdoba era de \$f. 12.561 equivalentes a 3.600 £, a la empresa del Fe- rrocarril Central Argentino que la construyó se le reconocieron por ley \$f. 20.000 ó £ 6.400 por kilómetro. Mientras el Ferrocarril Oeste en 1860 tenía un costo kilo- métrico de \$f. 13.460, a su competidor el Ferrocarril Sud se le garantiza sobre un costo de \$f. 31.056 39. Aún así Ferns sostiene que "un factor de gran importancia en la historia del Ferrocarril Sud fue su bajo costo de construcción y de funciona- miento" (p. 352).

Y esos costos en lugar de disminuir con los años, aumentaron. El F.C.A. en 1884 registra un costo de \$f. 28.000, en 1888 de \$f. 36.630, en 1891 de \$f. 44.190. El capital declarado sufre idéntica inflación: en 1902 es de o\$. 66.034.036 y en 1908 de o\$. 152.828.911. El capital promedio que en 1909 era de o\$. 41.288 en 1930 es de o\$. 71.496 por kilómetro 40.

En cuanto a la real integración con respecto a los capitales nominales, Ferns determina que el F.C.A. sobre 80.000 acciones de 20 £ cada una de capital nominal se integraron 50.000 de 6 libras 10 chelines (p. 345) de las cuales el "Gobierno compró 17.000, que declaró libre de dividendos... De manera que el Gobierno venía aportar 1/4 del capital sin derecho a dividendos" (p. 346). Las acciones de 20 £ del Ferrocarril Sud se integraron con 3£ por acción (p. 348).

No se puede reseñar aquí, por motivo de espacio, todas las privilegiadas condi- ciones en que se movieron estas empresas. Limitémonos con Ferns a indicar que "por otro lado el Ferrocarril Sur no pagaba impuestos. La mano de obra no espe- cializada era barata y los precios de pasajes y fletes tendían a ser lo que el tráfico podía soportar... Los directores sabían rebajar los costos. El carbón, por ejemplo, vendido en el mercado de Buenos Aires durante las décadas de 1860 y 1870 a precios que iban de 18 a 23 chelines la tonelada, era adquirido por el Ferrocarril Sur en 1875 a 10 chelines, 3 peniques la tonelada" (p. 354).

(38) Zalduendo, Eduardo A. Imperialismo Económico británico y Ferrocarriles en el siglo XIX - Buenos Aires, Instituto T. Di Tella Centro de Inv. Econ. 1965 - Nº 13 - ps. 18 y 23 - (La suma correspondiente al último dato la hemos sacado nosotros, desde que Zalduendo no ofrece sino los parciales).

(39) Scalabrini Ortiz, Raúl. Historia de los Ferrocarriles Argentinos cit. p. 33 y 109.

(40) Scalabrini Ortiz, Raúl, Historia de los Ferrocarriles Argentinos, cit., ps. 160, 171, y 173.

(36) Scalabrini Ortiz, Raúl, Política Británica en el Río de la Plata, cit., p. 35.

(37) Scalabrini Ortiz, Raúl Bases para la reconstrucción nacional, cit., p. 94

Sobre tales bases se producen, pues, las inversiones que según Ferns ayudarían a mejorar el intercambio anglo-argentino. "Un estudio —dice— de las relaciones anglo-argentinas durante estos años no sería completo, si no se consignara los efectos que tuvieron sobre el comercio anglo-argentino los fenómenos que hemos descrito... La inversión de capitales y el desarrollo económico que siguió a esas inversiones modificó en forma singular el comercio anglo-argentino. Gran Bretaña comenzó a vender a la Argentina más de lo que le compraba... En 1872 y 1873 el coeficiente de expansión de las ventas británicas a la Argentina era considerablemente superior al coeficiente de expansión de las ventas al mundo en general. También comenzó a cambiar el tipo de las mercaderías británicas. En los años inmediatamente anteriores al comienzo de las inversiones de capital, el 75% de todas las exportaciones a la Argentina estaba representado por artículos textiles, y el combustible y las manufacturas de metal representaban sólo el 11% del tráfico. En 1875 los artículos textiles alcanzaban sólo al 42% de todas las exportaciones y el combustible y las manufacturas de metal a casi cerca del 25% (p. 372).

De nuestros datos no surge tal cosa con respecto a la composición de las importaciones. Según el Anuario de Comercio Exterior de 1885, la integración en porcentajes para los años inmediatamente posteriores fue la siguiente:

	1878	1879	1880	1881
Bienes de consumo	89,5%	85,8%	87 %	86,6%
Bienes Intermedios:				
Materias Primas	6,2	7,3	7,4	7,6
Combustibles	1,7	1,8	1,9	2,0
Bienes de Capital	2,6	5,1	3,7	3,8

Más discriminadamente "La Estadística del Comercio Exterior y de la Navegación Interior y Exterior de la República Argentina - Año 1880" en pesos fuertes, establece los siguientes ítems de las importaciones:

Comestibles	4.175.085	Tejido de algodón	5.494.043
Bebidas (aguard.-lic.)	1.553.047	" " lana	1.375.275
Vinos	4.455.263	" " Seda	166.681
Cerveza	218.007	" mezclas y diversos ..	3.139.705
Tabacos	705.670	Ropa hecha y confec.	1.080.358
Cigarros y cigarrillos	188.333	Sombreros y Gorras	566.411
Azúcar	3.186.714	Calzado	484.821
Café	498.588	Moblaje, quincallería, arte ..	4.212.457
Té	274.549	Muebles	202.584
Yerba	1.695.967	Librería	253.795
Cacao y chocolate	46.434	Porcelana, loza y cristalería ..	465.481
Coca	23.141	Combustión e iluminación ..	1.702.599
		Art. plindustria y construc.	7.904.988
		¹² TOTAL	44.066.996

(41) cit. por: Di Tella, Guido y Zymelman, Manuel, *Las etapas del desarrollo argentino*, Buenos Aires, Eudeba, 1967, p. 196.

(42) Fraboschi, Roberto O. - *Industria y Comercio*, en *Historia Argentina Contemporánea - A. N. H. Vol. III - Historia Económica*, p. 238.

Si se piensa que el 30% de tales importaciones venían en esa década de Gran Bretaña, se advertirá cuánto nos estaban los ingleses ayudando a nuestro "desarrollo".

IV - TESIS: LA ECUACIÓN DEL DESARROLLO ARGENTINO

"Puede decirse que en el ámbito de la política comercial, Mitre completó "el proceso que comenzó durante la Revolución de medio siglo atrás y por "el cual se creó en la Argentina un libre intercambio de bienes y servicios "dentro del territorio de la República y se dispuso la admisión, dentro de "la comunidad, de hombres y bienes de Estados extranjeros, en los términos "más libres posibles compatibles con la recaudación de rentas mediante un "sistema de impuestos indirectos. La repuesta que recibió la política del "general Mitre de alentar las inversiones extranjeras fue casi instantánea. "Al cabo de tres años, hombres de negocios e ingenieros británicos habían "establecido bancos y compañías ferroviarias y tranviarias en la Argentina; a "éstas siguieron poco después obras de utilidad pública como el gas, aguas "corrientes y sistema de cloacas (p. 328/9).

"Un examen de estas inversiones (empréstitos al Gobierno, £ 12.970.000 "56,2%) hace saltar a la vista inmediatamente la enorme importancia del "poder del Estado en cuanto a asegurar el proceso en virtud del cual fondos "de Gran Bretaña eran destinados a la adquisición de bienes y servicios que "contribuían directa o indirectamente al desarrollo económico argentino y en "virtud del cual una parte de los nuevos capitales creados se transfería a "su vez a los dueños de los fondos originales. El Estado era responsable del "capital y los intereses de los empréstitos hecho al Estado —más del 55% "del total de las inversiones— y era garante de un beneficio mínimo de los "capitales invertidos en ferrocarriles... De manera que una proporción que "se acercaba al 80% de las inversiones hechas por capitalistas británicos o "a través del mercado financiero de Londres, dependía directa o indirecta- "mente, en esta fase primera, de la capacidad y voluntad que tuvieran las "autoridades argentinas de recaudar impuestos con un mano y transferir con "la otra una proporción apropiada de las rentas públicas a los inversores "privados" (p. 329).

En términos esquemáticos este planteo se puede expresar así:

INVERSION:

Ahorrista inglés —————> Prestamista inglés —————> Estado Argentino —————>
 garantía a Inversor inglés —————> superestructura a capitalista argentino.

REEMBOLSO:

Inversor inglés (devolución garantías) —————> Estado Argentino —————>
 Capitalista argentino (impuesto) —————> Prestamista (inglés) —————> Ahorrista (inglés)

Un teorema teóricamente perfecto.

Veamos la realidad.

Siguiendo a Ferns, nos encontramos que ya al principio de tal desarrollo, en Buenos Aires después de Caseros, las cosas no resultaban del todo claras. "El go-

bierno comenzó a realizar planes de construcción de caminos, mejoras en el puerto y colonización de tierras. Las cuentas públicas de 1854-5 indicaban que sólo un poco más de un 4% del presupuesto estaba destinado a caminos y obras públicas, alrededor del 40% a atender la deuda interna y alrededor del 36% a las fuerzas armadas. El porcentaje del presupuesto destinado directamente a obras públicas alarmó a Parish, el Vicecónsul, quien pensaba que tales partidas debían aplicarse a la "liquidación de esta deuda justa", es decir el empréstito de 1824. Parish consideraba inútiles los gastos que hacían las autoridades en planes de desarrollo" (p. 315). Se trataba, como se ve, del primer empréstito Baring Brothers, que tomado por £ 5.000 en 1824, se saldaba en 1904 con \$f. 23.734.766.

Como el sistema empezó a aplicarse hacia la década del 70 en toda su magnitud, las consecuencias también se fueron por entonces mostrando paladinamente. Dice Ferns que "el costo de una rápida y grande expansión... fue enorme". "Esta carga vino a pesar sobre el pueblo argentino y los inmigrantes... cargada como se hallaba con vastas inversiones extranjeras, la Argentina se veía obligada a exportar o declararse en bancarota y esto equivalía a concentrarse en un renglón limitado de productos de exportación, con todas las consecuencias morales e intelectuales, de la intensa especialización en las actividades agrícola-ganaderas" (p. 316/7).

Para los británicos, en cambio, la circunstancia argentina fue excelente: "En la época en que se alcanzó ese grado de eficiencia, la carne ovina congelada era más barata en Gran Bretaña que la carne fresca en Buenos Aires"; por lo que los ingleses que podían "permitirse pagar un precio mayor se alegraban de que sus hermanos más pobres puedan obtener carne buena y tierna a tan bajos precios" (p. 416).

El cuadro completo que surge de las citas de Ferns es el que sigue "en esta especialidad la la economía argentina mostró por un tiempo lo que llegó a ser un rasgo característico de elasticidad, es decir, la capacidad de aumentar la producción frente a la caída de los precios" (p. 342). "Durante los años 1883 y 1884 la diferencia entre los bienes argentinos de exportación y las importaciones se acentuó de modo extraordinario, teniendo en cuenta el ritmo de todas las experiencias anteriores, aún cuando las exportaciones aumentarían de volumen. Parte del aumento de tal diferencia puede atribuirse a una declinación que sufrieron los precios de los artículos de exportación" (401 p.). "La caída de los precios debida a factores que la Argentina no podía dominar" (p. 437). "En 1875 el pago de intereses y amortizaciones de empréstitos en libras absorbía el 25% de los ingresos del gobierno nacional. A primera vista semejante aumento repentino de las obligaciones financieras podría parecer peligroso, y en efecto lo era" (p. 341). "Las deudas contraídas por las autoridades públicas argentinas, los debentures de las compañías ferroviarias y las garantías ferroviarias eran todas obligaciones en libras... Estas obligaciones pesaban sobre toda la comunidad y toda la comunidad las pagaba a través de los impuestos y de los altos precios de los ferrocarriles" (p. 420).

El cuadro no parece muy alentador para la población local, sobre todo si se le agrega el resultado de las obras y servicios prestados. Ferns nos habla de las "empresas inútiles y a menudo deshonestas que con tanta frecuencia dilapidaron recursos argentinos y británicos al construir ferrocarriles a través de pantanos, desiertos y montes, con el sólo objeto de que contratistas y promotores obtuvieran beneficios"

(p. 351/2). Cita el caso del Ferrocarril del Norte de Buenos Aires, como caso tipo, que luego de haberse embolsado las 150.000 £ de garantía que le adelantara el Estado argentino, no llegó a prestar ningún servicio. "La historia del Norte —añade— nos deja con la impresión de incompetencia, codicia y estupidez, que se vieron con posterioridad recompensadas en alto grado cuando la compañía vendió por una inmensa suma su acceso a una posición central de Buenos Aires el Ferrocarril Central Argentino" (p. 357). Y el del mismo F. Central que en 1888 "aumentó en un 36% los fletes. Habitantes de Cañada de Gómez se quejaban de que transportar una tonelada de cereales a Rosario costaba más que transportarla de Rosario a Liverpool... la práctica ya existente de aumentar los precios cada mes y hasta cada semana... estaba despertando críticas extremadamente peligrosas por parte del público". Tanto que "George Jenner, el nuevo Encargado de Negocios Británicos, manifestó preocupación por la insensatez y codicia de algunas compañías" (p. 412/3). Otro caso digno de mención fue el puerto de Buenos Aires. "En marzo de 1890 se inauguraron las grandes obras del puerto Madero; pero ningún barco pudo entrar en las dársenas con alguna confianza, porque los canales estaban mal proyectados y dragados. Ese fiasco parecía revelar el carácter de la administración de Juárez Celman: un enorme gasto en algo que se necesitaba, pero que no funcionaba" (p. 450). Resumiendo el panorama de esas inversiones admite Ferns que: "son abrumadoras las pruebas de que la garantía de dividendos otorgada por la autoridades pública respaldaba la mala administración, la mala financiación y la mala planificación de los ferrocarriles argentinos" (p. 475).

Por otro lado los empréstitos con que se financiaban esas obras tenían también más de un bemo. La misma Comisión de la Corporación de Tenedores de Bonos Extranjeros de Londres "aceptaba el hecho de que los intereses sobre préstamos a la Argentina habían sido en general altos, comparados con los títulos de otros Estados" (p. 475). Y como todas esas deudas eran de interés fijo y en moneda extranjera, "la economía argentina no sólo tenía que producir y pagar lo más rápido posible, sino que debía producir lo bastante para pagar en oro o en libras... Las autoridades públicas argentinas estaban comprometidas a pagar en forma directa o indirecta una parte considerable de las obligaciones contraídas, esto significaba que el pago estaba directamente relacionado con la capacidad que tuvieran las autoridades públicas para pagar en oro o en libras" (p. 438).

Para hacer frente a esos reembolsos se tendrían que haber aumentado enormemente los impuestos y obligarlos a pagar en oro, "pero en 1889 el Gobierno argentino no tenía ni la inclinación ni la determinación de referir los impuestos a la cotización del oro. Cuando dio un paso a medias en ese sentido, sobrevino una revolución a los pocos días" (p. 440). Con la venta de tierras poco podía obtener el Estado ya que éstas "eran transferidas en grandes bloques a precios nominales". De las empresas comerciales tampoco era posible sacar nada, aun cuando "podían haber dado un beneficio, pero tanto los bancos como los ferrocarriles estaban financiados por préstamos del extranjero" (p. 441). Así se llegó a una situación en que el mismo Herbert, Encargado de Negocios británicos indicaba que los recursos "no llegaban a cubrir los servicios de pago necesarios para atender a su deuda pública" (p. 441).

Cuando sobreviene la crisis del 90 la ecuación del desarrollo se completó con la venta a los acreedores prestamistas de las mismas obras públicas (F. Andino,

Oeste, Obras de Salubridad, etc.) que se habían construido con los préstamos extranjeros, y por si fuera poco el país salió endeudado por un siglo. "Que las autoridades estuvieran dispuestas a no echar mano a una porción de estos productos y transferirla a los acreedores de la Argentina era una cuestión de política" (p. 442), y como tal se resolvió en contra de los intereses nacionales.

Por ello el presidente de E.E. U.U., Wilson, en su primer discurso a los representantes de Hispanoamérica en vísperas de la primera guerra mundial, dijo, que en "materia de empréstitos han tenido (los hispanoamericanos) que someterse a condiciones mucho más gravosas que cualquier otro país de la tierra. El interés que se les ha exigido no se le ha impuesto a ningún otro, dando como razón que el riesgo que se corre con ellos es más grande. Por otra parte, las garantías obtenidas destruían toda posibilidad de riesgo, admirable sistema para aquellos que estipulan las condiciones" 43.

De esa manera se fueron acumulando los distintos empréstitos y luego sus respectivas conversiones (1857, "Bonos Diferidos" —tomado por £ 1.641.000, pagado parcialmente en 1865 con £ 2.130.600; "Guerra del Paraguay" —tomado en 1865 por £ 2.500.000, pagado parcialmente en 1883 con £ 4.000.000; "Obras Públicas" de 1870 por £ 6.122.400; de "ferrocarriles" de 1880 por £ 2.450.000; de "Obras de Salubridad y Puerto del Riachuelo" de 1881, por £ 817.000; de "Fondos Públicos" de 1882, por £ 1.700.000; de "Obras Públicas" de 1883, por £ 2.000.000; de la Provincia de Buenos Aires, nacionalizados, de "Ferrocarriles" de 1870, por £ 8.400.000, y de "Obras Sanitarias" del mismo año, por £ 2.040.800. De manera tal que en 1891 la deuda exterior sumaba 105.125.000 £ y el servicio anual £ 7.767.076).

Se había formado la rueda aplanadora del interés compuesto. Con razón Scalabrini indica que "un simple préstamo, por cuantioso que sea, no basta para encadenar eternamente, si el préstamo es un hecho aislado e invariable... para ello hay que mantener siempre una correlación constante entre la capacidad fiscal y las obligaciones anuales". Cuenta también el destino del préstamo. En la Argentina "a veces el pretexto es pagar intereses atrasados, a veces exteriorizar una indemnización que se regaló a los residentes extranjeros perjudicados por las guerras y revoluciones, otras construir un ferrocarril que se cederá, luego, a los ingleses sin amortizar el empréstito que le dio origen. A veces el pretexto es construir obras de salubridad que no se construyen con esos fondos, sino con otros, o garantizar emisiones de bancos nacionales, o convertir empréstitos internos en externos de título menor, o pagar intereses de los empréstitos anteriores o rescindir las garantías estadales dadas a los ferrocarriles particulares ingleses o cancelar deudas bancarias, o liquidar fondos particulares bloqueados... Lo destinado a obras públicas en general, oscila alrededor del cinco por ciento de los gastos totales... El Estado derrocha sus bienes y los que obtiene en préstamos en mantenerse a sí mismo, sin crear nada perdurable y útil para la comunidad... "El que usa los fondos prestados para el inmediato consumo o para mantener manos ociosas, había dicho Adam Smith, no podrá restituir nunca el capital ni aún pagar el interés sin enajenar alguna parte de sus bienes". Es lo que ha sucedido. El pródigo Estado argentino fue enajenando todos sus bienes, sus tierras, sus concesiones y sus ferrocarriles, sus puertos, su libertad de opinión in-

(43) Wilson, W. Mensajes y discursos, New York-Londres, Appleton, 1919, cit. por Irazusta, Julio, op. cit., p. 83.

internacional. Cuando no tuvo otra cosa que enajenar, enajenó la Soberanía nacional con el pacto Roca-Runciman. Para que los gobiernos tuvieran pretextos aparentes de continuar contrayendo nuevos empréstitos exteriores, era indispensable que vieran en mora. Para vivir en mora no basta gastar mucho, es preciso que las entradas no cubran las salidas. Gastos exagerados y rentas insuficientes fue la conducta que la política invisible del capitalismo inglés dictó solapadamente a nuestros gobiernos" 44.

Por eso pudo parodiar Sarmiento en su verso a los gobiernos del "desarrollo":
"Calle Esparte su virtud. / Sus hazañas calle Roma. / Silencio, que al mundo asoma. / La gran deudora del Sud".

V — TESIS: CAUSAS DE LA CRISIS DEL 90 Y LA RECTIFICACION POSTERIOR

"En la década de 1890 se registraron agudas y continuas dificultades en "el campo de los servicios públicos... Si hubiera habido una estrategia de "alto nivel en la empresa británica en la Argentina, el campo de los servicios públicos bien podría haber sido abandonado y se habría enjugado "las pérdidas" (p. 478). "El hecho de que el aumento de inversiones precediera al incremento productivo y físico en un considerable espacio de "tiempo, ayuda a explicar en parte la súbita detención de la afluencia de capitales que precipitó la crisis de Baring en 1890" (p. 409).

"Nos parece que en esa época existía una especie de equizofrenia que dominaba a las partes interesadas —inversores, banqueros, promotores, inmigrantes y políticos argentinos— y que los impulsó a tomar actitudes incompatibles y contradictorias" (p. 437).

"En los años anteriores a la crisis Baring, la Argentina había vendido en general mucho menos a Gran Bretaña de lo que había comprado. Pero eso "va no siguió siendo así... A partir de entonces la Argentina posevó los "medios de evitar las crisis financieras como la que debió soportar en 1890-1. "Poseía el superávit suficiente para cubrir las demandas de los inversores "del exterior y para pagar los múltiples servicios que adquiría en el extranjero. Los principales factores de este feliz estado de cosas fueron el enorme aumento de la productividad argentina y las condiciones favorables en que el país vendía sus productos en el mercado internacional... "En algunos años el balance comercial fue fantásticamente favorable a "la Argentina". (p. 483|4).

Esta tesis antes expuesta por A. G. Ford (Argentina and the Baring Crisis of 1890), de tenor "desarrollista", quiere venir a significar que en definitiva sólo habría faltado tiempo, en 1890, para que se percibieran los beneficiosos efectos de la inversión extranjera; que luego, al destinarse principalmente al sector privado permitieron una feliz estabilización del sistema. Sin embargo con su método de proporcionar datos verdaderos para después resumirlos en una conclusión falsa, Ferns mismo nos ilustrará sobre la realidad de la cuestión.

Puntualicemos nuevamente algunos aspectos del problema de la crisis del 90. que Ferns y su discípulo prefieren denominar "crisis Baring".

En primer lugar es cierto que el elemento detonador fue la posibilidad de la quiebra de la casa prestamista londinense ¿Pero cuáles fueron los motivos?

(44) Scalabrini Ortiz, Raúl, Política británica, cit., p. 124/128.

El origen está en el arrendamiento de las obras de Salubridad de Buenos Aires que se licitó a instancia de la Baring en o\$s 21.000.000. La licitación la obtuvo la sociedad inglesa "Buenos Aires Drainage and Water Supply Co.", por un lapso de 40 años. Como debía pagar el precio por adelantado en tres plazos, emitió bonos por 25 millones de pesos oro, que la Baring se encargaría de colocar en Europa, girando generalmente letras contra el Banco de Inglaterra.

Entonces la Baring entró en apuros. "Los apuros de Baring Brothers —dice Ferns— provenían de que el público inversor se negaba a comprar títulos argentinos... a fines de 1889, los altos intereses bancarios de Londres, el alza del oro en Buenos Aires, lo que decían los inmigrantes sobre la miseria del país, la bancarrota de varias empresas importantes como el Banco Constructor y los bien fundados rumores sobre intentos de pagar en papel el empréstito en pesos fuertes, todas estas cosas combinadas minaron seriamente la disposición del público inversor a comprar más títulos argentinos, aún cuando los recomendara Baring Brothers" (p. 456).

Pero la Baring se ayudó y recibió ayuda de muchas maneras. Una, fue la reducción de los salarios y la prolongación de la jornada de trabajo en la Argentina. "En todo intento de comprender la crisis Baring —anota Ferns— hay que tener siempre presente que la base de su solución fue el trabajo en extremo intenso con salarios reales muy bajos... El trabajo vino a ser una fuerza barata en una época en que la naturaleza se mostró amable... Si se desea una explicación de por qué Baring no terminó por quebrar y por qué se llegó a un acuerdo con los acreedores de la Argentina, esta es una". (p. 447).

Pero con esto no hemos sino introducido el tema, ya que la pregunta fundamental es ¿qué tenía que ver la Argentina con la quiebra Baring?

Aclaremos el confuso panorama. "El oro y las acciones de propiedad del Estado Argentino depositada en los Bancos de Londres eran importantes. Al comienzo de la crisis existían 20 millones de pesos oro en concepto de la venta de Obras de Salubridad de Buenos Aires; 4 millones de pesos oro por la venta del ferrocarril del norte y 6 millones por la venta del ferrocarril Andino. En total 30 millones de pesos oro a disposición del Estado Argentino. Existían también otros valores, entre los cuales se hallaban las acciones del Ferrocarril Central Argentino, transferido hacia poco tiempo a los ingleses. El valor nominal de esas acciones era de o\$s 5.880.300 que al tipo de cotización de la Bolsa de Londres, representaban entonces \$ 8.495.963 oro sellado. Habían también otros valores en oro o papel. Todos esos bienes, que sumaban no menos de 50 millones de pesos oro en un abrir y cerrar de ojos fueron absorbidos por los banqueros de la City" 45.

Ese era el disponible del gobierno argentino en Londres. Pero los términos de la cuestión eran estos: por un lado Baring Brothers debía al Gobierno Argentino, por su intermediaria Water Supply la tercera cuota del precio del arrendamiento de las Obras Sanitarias, que ascendía a 7 millones de pesos oro; pero la Baring Brothers era a su vez acreedora del servicio anual de la deuda pública argentina con ella contratada, cantidad que oscilaba alrededor de los 15 millones de pesos oro. Si las sumas se hubieran compensado parcialmente la Argentina sólo hubiera tenido un saldo deudor de 8 millones de pesos oro, que hubiera podido fácilmente enjugar con sus disponi-

(45) Sommi, Luis V., "La Revolución del 90", Bs. As., Montevideo, 1948, p. 57.

bilidades en Londres por 50 millones de pesos oro. La solución de la cuestión era bien sencilla y de por sí no podía aparejar ninguna crisis.

Pero como la Baring tenía otros problemas en los que nada teníamos que ver, como la hipoteca a favor de la Curamalal S. A. por 500.000 libras, más la depreciación de las libras frente al oro, más el aumento de la tasa de interés en Londres por obra del Banco de Inglaterra para impedir la salida del oro hacia Norteamérica, su situación era crítica.

Por su lado apeló a una típica maniobra fraudulenta. Como el total de sus obligaciones ascendían a 21 millones de libras, decidió transformarse en sociedad anónima "bajo el nombre de "Baring Brothers y Co. Limited", con un capital de 1.600.000 de libras" 46.

La segunda maniobra, mucho más trascendente para nosotros, fue solicitar a la Argentina el pago puntual de su crédito por el servicio de la deuda pública al mismo tiempo que la dispensa del pago por su parte de la tercera cuota del precio del arrendamiento de las Obras de Salubridad. Y acá viene lo tremendo: el Gobierno Argentino accedió a ambas peticiones, con lo que automáticamente "debimos afrontar las consecuencias del desastre" 47. La Baring nos trasladaba así su situación de falencia. Pero la cosa no termina allí.

El Gobierno argentino para hacer la remesa total de los 15 millones del servicio a la Baring, como lo explicó cumplidamente Carlos Pellegrini en su mensaje presidencial del año 1891, hizo una emisión de 60 millones de pesos papel, la convirtió a oro y la giró a la casa prestamista; para ello a su vez tiene que disponer de los fondos del Banco Nacional, del Banco Hipotecario y del Banco Provincia, lo que desencadenó la crisis interna, con las subsiguientes corridas bancarias y las liquidaciones de esas entidades.

Para pagar tan bello gesto, "cuando en el mes de abril el Gobierno Argentino quiso traer de Londres 500.000 libras de los tres millones que tenía depositados allí, la casa Baring se opuso con el aplauso de toda la prensa de la City" 48. De esta manera la Argentina no pudo hacer frente al resto de sus compromisos exteriores y tuvo que soportar las imposiciones del Comité Rothschild (que se había hecho cargo de las obligaciones de la Baring, de común acuerdo con el Banco de Inglaterra y el Ministro de Finanzas inglés) y las ominosas condiciones del empréstito Morgan.

Pero las mayores consecuencias se plantearon dentro de la economía interna. Aparte de la bancarrota general de los propietarios, comerciantes, industriales y banqueros argentinos, que por ondas sucesivas fueron recibiendo el impacto inflacionario, se produjo el gran asalto de las empresas británicas a la liquidada economía argentina, para alzarse con todo lo que pudieran conseguir.

Ferns —que no ha explicado ni remotamente el origen de la cuestión— da cuenta sin embargo de parte de esa maniobra. El mismo Pellegrini "había acusado a los bancos extranjeros de acumular oro en sus bóvedas y proveer a viciosas especulaciones. También los acusó de distribuir grandes dividendos en un momento de crisis" (p. 460[1]). Acusaciones perfectamente fundadas: "El Banco de Londres y Río de la Plata obtuvo un beneficio neto (en 1890) de 395.578 libras, sobre un capital in-

(46) Ortega Peña, Rodolfo y Duhalde, Eduardo L., "Baring Brothers y la historia política Argentina", cit., p. 202.

(47) Tamagno, Roberto, op. cit., p. 425.

(48) Sommi, Luis V., op. cit., p. 61.

vertido de 750.000 libras. Se declaró un dividendo del 15%; se destinaron 100.000 libras a fondos de reserva y el resto se colocó en una cuenta especial: "Beneficios en Suspense". Bien puede comprenderse la envidia que se sentía por el Banco de Londres y Río de la Plata, que podía mostrar tales resultados en un momento en que los bancos del país se veían amenazados por la bancarrota. En 1891 se pagó el 10% de dividendos, se destinaron 50.000 libras a la reserva, se abrió una sucursal en Río de Janeiro y se elevó el capital a 900.000 libras. En 1892 el dividendo fue del 12½%, se destinaron 50.000 libras a la reserva y se creó un fondo de 10.000 libras para pensiones y obras de beneficencia entre los empleados. Y así continuaron los negocios del Banco de Londres y Río de la Plata. En 1896 los directores distribuyeron el 16%" (p. 478). Entre otras cosas, este simpático Banco, se quedó con el Ferrocarril del Oeste (p. 451).

Los empresarios de ferrocarriles también salieron muy bien parados. "Los ferrocarriles de propiedad privada que funcionaban sin garantía pasaron bastante bien la crisis. . . En 1892 los beneficios totales de los ferrocarriles habían subido un 47% con respecto al año anterior" (p. 477|8). "El capital integrado del Ferrocarril Grau Sur de Buenos Aires en 1890 era de 8 millones de libras. . . En 1895, el capital integrado era de 12 millones de libras. . . En 1900, el capital había aumentado a 13.775.000 libras. . . Del mismo modo, el capital del Central Argentino aumento de 6.750.000 libras, que tenía en 1890 a 8 millones de libras en 1900, a pesar de los bajos ingresos que tuvo durante los años de la crisis" (p. 479|80). Precisamente por esos bajos ingresos se benefició, ya que uno de los destinos del empréstito Rothschild fue "para pagar obligaciones existentes, incluso las garantías ferroviarias" (p. 459). Lo que no implicaba ninguna reciprocidad. "Sin duda —dice Ferns— el Gobierno argentino tenía motivos de quejas contra el Ferrocarril Central Argentino y también los tenía el público que usaba esa línea. El generoso subsidio de tierra que se había acordado con la concesión original se había vendido a otra compañía por una magra suma. Esta compañía estaba ahora pagando el 15% anual. Durante los años difíciles, el gobierno argentino no sólo había pagado de acuerdo con las cláusulas de garantía, sino que había comprado buena cantidad de acciones por las que no pretendía ningún dividendo. Un sentido elemental de justicia habría sugerido que con el advenimiento de la prosperidad y de las buenas entradas, era menester reembolsar al Gobierno argentino o por lo menos volver a invertir el superávit en equipos capaces de suministrar al público un servicio bueno y barato. Pero los directores del Central Argentino. . . no estaban resueltos a hacer justicia ni a prestar un buen servicio" (p. 404|5).

"Pero el negocio más fabuloso —sostiene Sommi— consistió en cobrar en oro constante y sonante cuando todos los demás partícipes de la economía argentina cobraban en un papel cada día más depreciado. En esos años en que el capital nacional dejó de cobrar, por insolvencia general, el imperialismo cual Shylock de nuestra economía, continuó cobrando puntualmente en oro hasta el último centavo. . . El país empobrecía y los trabajadores pasaban hambre. El capital nacional sufría serios quebrantos y los capitalistas pequeños y medianos de la ciudad se arruinaban. En esas circunstancias sólo el imperialismo enriquecía, abultando enormemente sus valores en el país. Y los aumentaba sin importar nuevas remesas de oro, sino capitalizando lo que le entregaba el país. . . El capital extranjero durante la crisis creció, aunque, como hemos dicho, se haya interrumpido la afluencia de oro extranjero. El aumento

se operó en base a la absorción de los bienes argentinos. . . en dos años de plena crisis económica, cuando casi habían cesado las inversiones exteriores, el capital extranjero duplicó sus valores en oro en la República Argentina. . .

Sólo las acciones de los ferrocarriles en poder de la Nación cayeron por debajo de su valor nominal y fueron entonces absorbidos por los banqueros ingleses, por una insignificancia" 49.

Volviendo pues sobre la tesis central de Ferns y sus discípulos acerca de la supuesta imprevisión de los inversores que fueron sorprendidos por la crisis del 90, estamos ya en condiciones de responder con Scalabrini Ortiz:

"Suponer una inversión caótica del capital extranjero es ingenuidad de juicio. . . la simple medición de las fuerzas en litigio da inmediatamente una visión más ajustada a la lógica y más de acuerdo a los hechos comprobables. . . Resumamos los resultados. El capital inglés consiguió: aumentar la deuda pública del Estado que era de 115 millones de pesos oro en 1885 a 427 millones en 1893. Los títulos radicaban casi exclusivamente en Inglaterra. Los de la deuda externa por aceptación directa; los de la deuda interna obtenidos en pago de cauciones. Consiguió además, la posesión de 4.045 kilómetros de vías férreas que habían sido construidas por el gobierno nacional o las provincias en las zonas más fértiles y valiosas del país: Fueron: Ferrocarril de Córdoba a Tucumán, con sus ramales a Catamarca. Ferrocarril de Buenos Aires a Trenque Lauquen, llamado del Oeste, 1.250 kilómetros. Línea de Villa Mercedes a Villa Dolores, 145 kilómetros y línea de Villa Mercedes a Mendoza y San Juan, llamada el Andino, 660 kilómetros. Ferrocarril de la provincia de Santa Fe de 800 kilómetros. Ferrocarril de la provincia de Entre Ríos. Además consiguió el capital inglés la posesión de todas las células hipotecarias a oro; la hipoteca de casi todas las tierras de pan llevar, cedidas en garantía de préstamos, y extensiones incommensurables de tierra, adquiridas muchas veces a veinte centavos la hectárea. El capital ferroviario inglés pasó de 93 millones oro en 1884 a 473 millones en 1893. En poder del Estado quedaron las vías que cruzaban eriales. . . Y eso es lo que quisieron evitar aquellos previsores y sagaces financistas ingleses: que la República Argentina fuese una nación próspera, fuerte y libre de su control" 50.

¿Qué Argentina podía surgir después de la colosal maniobra envolvente de la crisis del noventa?

Ferns ha asegurado que se inició una época feliz; mas no tiene otro remedio que agregar: "pero ni una era de abundancia, ni los saldos favorables del balance comercial borrarán la bien arraigada ambivalencia de la comunidad argentina frente a la empresa extranjera" (p. 484).

¿No tendría algún motivo esa "bien arraigada ambivalencia"?

Quizás este cuadro —tomado de los datos de los profesores norteamericanos V. L. Phelps (The International Economic Position of Argentina) y J. H. Williams (Argentina International Trade Under Inconvertible Paper Money)— permita aclarar esa duda:

(49) Sommi, Luis V., op. cit., p. 59/60.

(50) Scalabrini Ortiz, Raúl, Política Británica, etc., cit., ps. 150-135.

(en millones de pesos oro)

Año	BALANZA COMERCIAL (saldos)	BALANZA DE CAPITALES (saldos)	BALANZA DE PAGOS
1891	36,0	-22,3	12,7
1892	21,9	-15,9	6,0
1893	- 2,1	-20,2	-22,3
1893	8,9	-30,6	-21,7
1895	25,0	-21,0	4,0
1896	4,6	- 2,8	1,8
1897	2,9	- 5,7	- 2,8
1898	26,4	- 4,4	22,0
1899	68,0	-29,7	38,3
1900	41,1	-31,1	10,0

"En algunos años el balance comercial fue fantásticamente favorable a la Argentina" (p. 484), fue "la edad de oro de las relaciones angloargentinas" (p. 483). Si, para los ingleses que endeudándonos con sus llamadas inversiones y empréstitos nos dejaban con un balance de pagos mínimamente favorable o deficitario cuando los excedentes de la exportación sobre la importancia eran enormes a favor de la Argentina. "Estas olas de préstamos extranjeros aumentaron la deuda externa argentina a 922 millones de pesos oro hacia 1892, a 1.013 millones hacia 1900 y a 3.250 millones hacia 1913. Los pagos del servicio de la deuda externa habían aumentado de un promedio de 57 millones de pesos oro en 1899-1900, a un promedio de 156 millones de 1911-14"⁵¹.

Tal fue el resultado de la relación libre e independiente angloargentina que produjo un notable desarrollo en nuestro país, según dice el imparcial historiador—y novelista— H. S. Ferns.

ENRIQUE DÍAZ ARAUJO

SECCIÓN BIBLIOGRÁFICA

(51) Ford, A. G., El patrón oro: 1880-1914. Inglaterra y Argentina, Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella, 1966, p. 155.