

La conducta de los empleados del frigorífico Anglo al negar los libros a una comisión del Senado, y esconder en las bodegas las planillas de costos para llevarlas fuera de su alcance, obligó a que el ministro Saavedra Lamas gestionase la modificación de algunos artículos del tratado al vencer los tres años de vigencia de éste. Dado el escándalo del debate, Gran Bretaña no pudo negarse. Cuando Miguel Ángel Cárcano reemplazó a Duhau en el Ministerio de Agricultura, y el calmo Roberto Ortiz al impetuoso Pinedo en el de Hacienda, se gestionará por medio del embajador en Londres, Manuel Malbrán, las correcciones que quitarían, en lo posible, la mala imagen del Reino Unido. Por lo menos que el manejo de la cuota de exportación la tuviera la Argentina.

La diplomacia inglesa no deja de sacar tajada. Daría la cuota a la Argentina, a cambio «de considerarse equitativamente los intereses del capital británico». Es decir, un tratamiento más benévolo a los ferrocarriles y tranvías amenazados por la competencia de los automotores. Y el mantenimiento del Banco Central.

El resultado fue el convenio *Malbrán-Eden*, de 1936. No se limitó al «tratamiento benévolo» a las inversiones inglesas: la distribución de la cuota por la Argentina costaría un adicional a la introducción de las carnes argentinas, con el objeto de que el *Evening News* no siguiera su grito por el olvido en que la metrópoli tenía a los dominios (Beaverbrook, su propietario y editor, era canadiense).

El nuevo convenio (similar al antiguo, tal vez con cláusulas más lesivas) rigió en el papel hasta 1948 en lo que respecta a la exportación de carnes. Durante los años de guerra no se exportó *chilled*, cuyo precio era prohibitivo para un país en guerra. La cuota no pudo cumplirse normalmente, ni pagarse satisfactoriamente, pues la libra esterlina había perdido fuerza.

Finalmente el 12 de febrero de 1948 se firmó en Buenos Aires el tratado llamado de *Los Andes*. No interesaba la carne enfriada, y el convenio se refirió exclusivamente a la exportación a Gran Bretaña de carne congelada y enlatada, comprometiéndose ésta a comprarla en determinada cantidad, como así también despojos de trigo, grasa y oleaginosos, a cambio de 2.585.160 toneladas de petróleo, 1.000.000 de carbón y algo más de 100.000 de acero. Ya no hubo tratamiento benévolo para los británicos.

En 1956 terminó el último tratado bilateral con Inglaterra. La metrópoli era otra.

## B) REESTRUCTURACIÓN FINANCIERA

### Política financiera del ministro Hueyo

La política del primer ministro de Hacienda de Justo, Alberto Hueyo, ante el grave problema de la crisis mundial y su repercusión en la Argentina, no difería de la empezada por el anterior ministro Enrique Uriburu. Consistía en restringir los gastos y reducir los sueldos (menos los militares), emitir un «empréstito patriótico» interno y crear un banco central que controlase a los bancos extranjeros. Se necesitaba energía y patriotismo para llevarla a cabo.

Se presentaron problemas que la conciencia nacionalista-liberal de Hueyo no le permitió aceptar. Las concesiones del pacto Roca-Runciman, todavía elaborándose en Londres, y la injerencia británica en el Banco Central le hicieron comprender que no estaba en su lugar.

Fue reemplazado en agosto de 1933 por Federico Pinedo, el hombre para la hora.

## Sir Otto Niemeyer

Desde septiembre de 1932 el embajador argentino en Londres, Manuel Malbrán, había informado que el gobernador del Banco de Inglaterra mandaría un experto para arreglar «nuestro sistema económico y financiero».

La nota de Malbrán decía textualmente que «el Banco de Inglaterra anhelaba estar en alguna forma vinculado con el Banco Central que hubiera de crearse en la Argentina, y estaba dispuesto a enviar todos los expertos que el Gobierno argentino deseara»<sup>25</sup>.

En 1934 llegó el vicegobernador del banco, sir Otto Niemeyer, acompañado por el director del Departamento para Asuntos Exteriores F. Powell, «trayendo en su cartera —dice Ibarguren, abogado consultor del Banco de la Nación— un proyecto de Banco Central calcado en el molde hecho para los que funcionaban en los dominios británicos. Este proyecto fue el que, con variantes sin importancia, se estableció por ley tiempo después»<sup>26</sup>.

Federico Pinedo (que había sucedido a Hueyo en el Ministerio de Hacienda) confesaba que tomó «hasta en la redacción literal» el proyecto de Niemeyer:

«Excusado es decir que no hubo de parte del Gobierno de 1935 el menor propósito de apartarse por placer del proyecto presentado por el perito británico sir Otto Niemeyer, el que por otra parte tomó algunas disposiciones del anterior proyecto argentino en cuya redacción intervine, y en el cual a su vez se habían incluido algunas disposiciones tomadas de otros proyectos anteriores de sir Otto hechos para otros países (...) porque los redactores de los proyectos de 1932 no descubrimos al señor Niemeyer cuando vino éste aquí, ni nos informábamos por primera vez de sus enseñanzas (...).

Más bien hubo parcialidad excesiva a favor del proyecto británico del cual adoptamos no sólo muchas ideas, sino también la fraseología (...). Lo hicimos porque no queríamos crear inconvenientes inútiles a la sanción de los proyectos y sabíamos que por una curiosa modalidad del espíritu colectivo en ese momento se posibilitaba la adopción de las iniciativas del Gobierno si podíamos presentarlas como coincidiendo en mucho con lo aconsejado por el perito extranjero»<sup>27</sup>.

Se tenía previsto en Londres hasta el nombre de los representantes argentinos que «defenderían» nuestros intereses en un *Banco Central de la República Argentina*, consorcio anglocriollo que sería en adelante (y hasta 1946) el dueño del crédito y la emisión de moneda. Habría que ir a los tiempos de Rivadavia y los privilegios del Banco Nacional de 1826 para encontrar algo semejante. La habilidad británica (o la difícil situación de la metrópoli en vísperas de un colapso) no permitió a los ingleses comprender el efecto contraproducente que medidas de esa naturaleza producirían —como en 1826— en la opinión argentina.

Los proyectos traídos por Niemeyer en 1932 fueron demorados en el Ministerio de Hacienda hasta 1935. Como no se los modificó, sino en detalles, debe suponerse que hubo una condición *sine qua non* exigida por sir Otto. Conjeturalmente sería que el radicalismo, partido indudablemente mayoritario, reconociera la legalidad del Gobierno de Justo.

Conseguida el 3 de enero de 1935, se convocó de inmediato al Congreso a sesiones extraordinarias, y el 19 de enero le fueron sometidos. El 28 de marzo eran leyes de la nación:

Creación del Banco Central (ley 12.155).

Regulación de Bancos (ley 12.156).

Instituto Movilizador de Inversiones Bancarias (ley 12.157). Modificación de la ley orgánica del Banco Nación (ley 12.158). Modificación de la ley orgánica del Banco Hipotecario (ley 12.159).

Organización del Banco Central (ley 12.160).

<sup>25</sup> C. Ibarguren, *La historia que he vivido* (ed. Peuser, Buenos Aires, 1955), p. 442.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

## El Banco Central

Se sustituye la Caja de Conversión de 1899 por un *Banco Central de la República Argentina* instalado en su mismo edificio. No sería argentino sino de nombre, pues lo gobernaría un directorio con prevalencia de representantes del capital extranjero. Sus facultades no serían las de 1899 de acopiar oro y cambiar (en tiempos normales) los pesos papel emitido manteniéndose el valor de la moneda. No sólo tendrá facultad de emitir, sino la de prestarlo a los bancos particulares.

Formalmente sería una *sociedad mixta* formada por el Estado y los bancos particulares, con un capital nominal de treinta millones de pesos. El Estado tendría *en las dos primeras series de acciones* el 50 por 100; el otro 50 por 100 sería de bancos, nacionales o extranjeros. La tercera serie de veinte millones para completar el capital, que no se emitiría por el momento, sería con el aporte exclusivo de los bancos privados.

Lo manejaría un directorio de un presidente, un vicepresidente y doce directores. Los dos primeros, que deberían ser argentinos, los nombraría el Gobierno con acuerdo del Senado dentro de una terna preparada por la *asamblea de bancos accionistas*.

De los demás, a quienes no se requería la condición de argentinos: uno representaría al Banco de la Nación; otro al de la provincia de Buenos Aires y demás bancos provinciales; tres, a los bancos privados argentinos (de nombre argentino pero capital extranjero en su mayoría); tres, a los bancos privados extranjeros, y los cuatro restantes —elegidos por la asamblea de bancos accionistas a propuesta del directorio— serían un ganadero, un agricultor, un comerciante y un industrial, que podían no ser argentinos.

Carlos Ibarguren, abogado asesor del Banco de la Nación, consultado por éste, se opuso:

Dijo que el Banco de la Nación, «sin las facultades y los medios para actuar como regulador, había suplido, y suplía, con su acción eficiente (a un banco central) (...) y si atenuó los males de la inflación y más tarde los de la rápida deflación, si desempeñó las funciones de un banco central de reserva sin la estructura pertinente, lo lógico era investirlo de esa función organizando adecuadamente un departamento especial, en vez de crear un banco nuevo como el propuesto por el señor Niemeyer, que no era parte integrante del Estado; banco basado en planes ajenos a nuestro medio y que era fruto de visiones extranjeras en la organización de su Gobierno»<sup>28</sup>.

No solamente la estructura había sido estudiada en Inglaterra —una semejante se proponía en esos días a la India, que el entonces Dominio británico no aceptó— sino trascendió en la Argentina que los funcionarios argentinos encargados de ponerla en ejecución eran conocidos en Londres antes de designarse en Buenos Aires. Se sabe, por relato de José Luis Torres, lo que le pasó a Manuel A. Fresco, presidente en aquel entonces de la Cámara de Diputados. Encontrándose en 1934 en Londres fue presentado a un Mr. Follet-Holt vinculado con las inversiones británicas en nuestro país. Mr. Follet-Holt le preguntó por la ley del Banco Central, que suponía trataba en esos momentos el Congreso argentino. El presidente de la Cámara de Diputados nada sabía, pues el ejecutivo aún no la había remitido, y el inversionista británico le entregó un ejemplar del «proyecto» redactado en inglés. Le preguntó su concepto sobre el doctor Raúl Prebisch.

«—No lo conozco. ¿Por qué me lo pregunta?»

«—El doctor Raúl Prebisch desempeñará las funciones de Gerente General del Banco Central de la R. A.»<sup>29</sup>.

Pese a lo que dice Pinedo, el proyecto Niemeyer sufrió correcciones en el Ministerio de Hacienda. Curiosamente más favorables a los intereses extranjeros que el original británico. Así la votación en la asamblea de bancos accionistas no se hacía por acciones —como decía el

proyecto— sino por entidades, de manera que los bancos argentinos más fuertes (el Nación y el Provincia) no predominasen.

Si Federico Pinedo y Raúl Prebisch supieran historia argentina, podrían atribuir esa disposición a la idéntica del Banco Nacional de Rivadavia de 1826 para limitar la influencia del Gobierno en el Banco Nacional que se creaba: «Aunque el Gobierno compre acciones (del Banco Nacional) —dijo Julián Segundo de Agüero en el Congreso al discutirse el articulado— no podría ejercer perjuicio alguno porque su influencia jamás la tendrá sobre el capital que él tenga». Los votos de los accionistas serían proporcionales al número de acciones poseídas: una acción daba derecho a un voto; más de cien acciones (caso del Gobierno) a un voto cada diez. Así el Banco Nacional —cuya triste historia se repitió— quedaba atado de pies y manos al extranjero<sup>30</sup>.

Casi no se debatió en el Congreso. De la Torre, en el Senado, observó las facultades del poder ejecutivo que en el proyecto nombraba al primer directorio provisorio y en los siguientes elegía al presidente y vice por un período de siete años, superior al período presidencial. No vio las prerrogativas del capital extranjero sino exclusivamente las facultades del ejecutivo argentino. Llevado por su espíritu opositor consiguió limitarlas aún más sin darse cuenta, debe descontarse, que beneficiaba a la asamblea extranjera.

<sup>27</sup> F. Pinedo, *En tiempos de...*, I, 160.

<sup>28</sup> C. Ibarguren, *La Historia...*, p. 444.

<sup>29</sup> J. L. Torres, *La oligarquía maléfica*, (ed. Centro Antiperduélico argentino, Buenos Aires, 1953), pp. 121-122.

<sup>30</sup> J. M. R., *Defensa y pérdida de nuestra independencia económica; Rivadavia y el imperialismo financiero; Historia argentina* tomo IV, R. Scalabrini Ortiz, *Política británica en el Río de la Plata, etc.*

## El Instituto Movilizador

Gran Bretaña mandaba a Niemeyer a poner orden en el sistema bancario argentino, que estaba próximo al colapso por la crisis mundial. En todos los bancos había un activo incobrable por la caída de valor de los bienes dados en garantía. En algunos de ellos —Tornquist, Español, Hispano-Argentino y el Hogar Argentino— el estado de falencia se encontraba artificialmente detenido por el Banco Nación.

*El Instituto Movilizador de Inversiones Bancarias* (un presidente, elegido por el ejecutivo con acuerdo del Senado, y tres vocales, nombrados por el Banco Central) dispondría de las ganancias de la ex Caja de la Conversión por el revalúo del oro (considerablemente acrecido desde su cierre en 1929), canje de moneda y además diez millones que le facilitaría el Banco Central para comprar los inmuebles devaluados o letras incobrables que los bancos tenían en garantía de los créditos otorgados. Éstas pasaban al Instituto, que concertaría arreglos con los deudores. Salvaba a los bancos particulares y a sus deudores, que pasaban de deudores ejecutables (de los bancos) a deudores a largos plazos y con módico interés o buenas «quitas» del Instituto Movilizador.

Se reflató a los bancos de su estado de falencia, y de paso a los comerciantes y ganaderos —la «oligarquía»— con padrinos en el Instituto para conseguir arreglos satisfactorios.

## C) COORDINACIÓN DE TRANSPORTES

### Crisis de los transportes británicos

Los ferrocarriles no sufrieron mayormente la crisis de 1929: la baja de los productos recaía sobre el agricultor o ganadero. Si no le resultaba productivo levantar la cosecha o vender sus vacunos porque el precio no compensaba el transporte, dejaba de hacerlo.

La amenaza para los ferroviarios estaba en los proyectos de vialidad. Uriburu había imaginado una red de caminos que significaba un golpe para el monopolio ferroviario al transporte. No pudo llevarla a cabo, y la retomó Justo con la Dirección Nacional de Vialidad. A gran estrépito de propaganda, y con inauguraciones presidenciales, se construyeron rutas pavimentadas a Rosario, Mar del Plata, Córdoba, etc. Necesarias desde luego. Pero las rutas pavimentadas que corrieran junto a los ferrocarriles y tuvieran como principal objetivo el transporte de los productos rurales al puerto fueron dejadas para una etapa siguiente. La red de vialidad tal como se construía entre 1932 y 1938, perjudicaba relativamente a la red ferroviaria británica.

Otra cosa era el problema de los tranvías en la ciudad de Buenos Aires. Eran el medio económico de transporte para la gran ciudad. Los «coches de plaza», arrastrados a caballo, y los automóviles a taxímetro no le hacían mayor competencia. Todas las líneas tranviarias acabaron por ser monopolizadas por el capital británico. Cuando se instalaron, con retardo, los primeros ómnibus, de difícil desplazamiento por sus dimensiones, la mayor parte de las concesiones acabaron por caer en manos de los dueños de los tranvías y no hicieron competencia a éstos. Las líneas subterráneas también fueron propiedad de las compañías tranviarias.

Los prolegómenos de la crisis de 1929 trajeron el «colectivo». Los automóviles a taxímetro se encontraron inmobilizados por falta de pasajeros, y sus propietarios idearon el transporte de pasajeros individuales: por 0,20 los llevaban a lo largo de una ruta determinada. Un medio veloz y cómodo, con horario regular, que tuvo gran éxito. El público los prefirió a los tranvías lentos e incómodos, de horarios irregulares.

El pacto Roca-Runciman se comprometía a defender las inversiones británicas en servicios públicos; y en consecuencia se buscó la manera de salvar a los tranvías ingleses y al transporte ferroviario suburbano, amenazado por los colectivos.

En 1933 el presidente del ferrocarril Sur (hoy Roca), la empresa británica más floreciente, informó a sus accionistas que «el 83 por 100 de la disminución de pasajeros corresponde al tráfico suburbano debido a la competencia sin precedentes de ómnibus y colectivos»<sup>31</sup>.

En 1934 Justo la repitió en su mensaje inaugural al Congreso:

»En el tráfico de los pasajeros, la competencia —a los ferrocarriles ingleses— se hace sentir en las zonas suburbanas por la mayor elasticidad y modicidad de tarifas y formas de servicio del ómnibus y similares»<sup>32</sup>.

En cumplimiento del Pacto, el Gobierno nombró una comisión que estudiase la «coordinación de transportes» formada por los abogados de las empresas ferroviarias. Ésta proyectó las medidas salvadoras de una *Coordinación de Transportes*, donde tranvías y colectivos dependerían de una empresa común cuyo capital se integraría por el valor del material que cada uno aportase: el 95 por 100 a los tranvías, y el 5 por 100 a los colectivos.

«La baratura de un servicio resulta así causa suficiente para procurar su extirpación legal», comenta Scalabrini Ortiz<sup>33</sup>.

En el Congreso se estudian en 1935 (el partido radical había levantado la abstención) dos proyectos de ley de coordinación de transportes. Por uno se creaba una *Corporación* que manejaría todos los transportes urbanos (colectivos, tranvías, subterráneos) de la capital y por

el otro una *Comisión* se encargaría de expropiar, a favor de los ferrocarriles, a los automotores de pasajeros y carga en el Gran Buenos Aires.

Correspondió a los nacionalistas de la Liga Republicana y a los radicales forjistas denunciar el atropello. El diario *Crisol* y los boletines de FORJA pusieron el grito en el cielo. No así la Legión Cívica y otros grupos nacionalistas, que no vieron el problema y apoyaron a la mayoría del Congreso. «El nacionalismo ha debido tomar resueltamente, y desde un principio, la defensa del gremio perjudicado. Pero eso es precisamente lo que no ha hecho —trató inútilmente Roberto de Laferrere de interesar al coronel Molina—. La Liga Republicana ha levantado su voz de protesta en un manifiesto pero está demasiado sola frente al enemigo, que crece a costillas de la miseria ajena. Él está, por otra parte organizado y es poderoso; nosotros en cambio no»<sup>34</sup>.

El argumento del nacionalismo »de derecha« para no defender a los colectivos, era que su sindicato estaba en manos de presuntos anarquistas, y hasta denunciaron un posible plan de taponar con colectivos las calles centrales para facilitar una acción revolucionaria en el centro.

La Cámara de Diputados se va a reunir en septiembre de 1935 para tratar las leyes de coordinación. Los nacionalistas de la Liga Republicana y Unión Nacionalista de Estudiantes Secundarios (luego «Alianza de la Juventud Nacionalista») llenan las calles de volantes agresivos: «El monopolio de los transportes, tramitado venalmente por la Anglo-Argentina, sería una entrega del Congreso al capitalismo extranjero»<sup>35</sup>. Con estrofas de Lizardo Zia y humorísticos dibujos de Muñiz (que fuera de *Crisol* ningún diario reproduce) se empapan las cercanías del Congreso con una parodia de la Marcha de San Lorenzo:

#### MARCHA COORDINADA

Febo asoma. Ya sus rayos  
Iluminan el histórico Congreso.  
Tras sus muros se oyen voces  
*¡Coordinemos! ¡Coordinemos! ¡Coordinemos!*  
Son las huestes que maneja  
Gran Bretaña para entrar en nuestro suelo.  
Y el clarín,  
que allá en Londres sonó  
dio la orden: *¡Coordinen!*  
Y se nos coordinó.  
Febo asoma. Los tranvías,  
y los trenes y los micros no son nuestros.  
Pertenece a Inglaterra.  
Inglaterra es la que manda en nuestro suelo.  
Pero es poco un amo solo;  
dos patrones precisamos por lo menos.  
Y el clarín  
en Nueva York vibró  
*¡Pronto tendrá el teléfono  
nueva coordinación!*

La Cámara votó el primer proyecto. No ha sido fácil la mayoría: algunos conservadores se han opuesto y no han creído en la amenaza del peligro anarquista. Los socialistas, radicales de Entre Ríos y demócratas progresistas también se oponen.

José Arce, diputado demócrata nacional por Buenos Aires que estaba en Chile, es mandado llamar con premura. Su voto es indispensable para la mayoría. Llega en avión, medio entonces poco usual. El 26 de septiembre, y con su presencia, se consigue aprobarlo.

Como protesta el gremio de colectiveros declara la huelga, pero nada puede contra los recursos del Gobierno. El Senado, por gran mayoría, la convierte en la ley 12.311.

Sólo quedaba a los opositores el derecho al pataleo. Nuevos volantes de Lizardo Zia llenan la ciudad:

### ELEGÍA DEL COLECTIVO

Con su pique raudo, con su arranque vivo,  
ya no lo veremos de la meta en pos.

Tienen los ingleses un nuevo cautivo.

¡Adiós, colectivo!

¡Colectivo, adiós!

Golpe imperialista, cínico y lesivo,  
que la Gran Bretaña justifica en los  
pagados favores del venal nativo.

¡Adiós, colectivo!

¡Colectivo, adiós!

Modesto, ligero, diligente, activo,  
ganaba por uno, cumplía por dos.

¡Y ya es de Inglaterra sirviente cautivo!

¡Adiós, colectivo! ¡Colectivo, adiós!<sup>36</sup>

<sup>31</sup> R. Scalabrini Ortiz, *Política británica en el Río de la Plata* (ed. Reconquista, Buenos Aires, 1940), pp. 149 y ss.

<sup>32</sup> *Ibíd.*

<sup>33</sup> *Ibíd.*, p. 153.

<sup>34</sup> F. Ibarguren, *Orígenes...*, p. 259.

<sup>35</sup> *Ibíd.*, p. 317.

<sup>36</sup> Estos volantes fueron recopilados, más tarde, en un folleto, *Captamos en inglés*.

### D) LA CADE

#### Pequeña historia de la electricidad en nuestro país

En 1877, un argentino progresista, Rufino Varela —el *manco* Varela—, instaló la primera usina eléctrica en Buenos Aires, en la calle San Martín frente a la Catedral, que distribuye corriente a un centenar de lámparas de casas de comercio y familias vecinas.

En 1893 hay varias empresas: la Compañía Primitiva de Gas y Electricidad, Compañía de Electricidad de Buenos Aires y la *River Electric Light and Traction*. Es que han empezado a electrificarse las compañías de tranvías, antes impulsadas a caballo. Ya no son de propietarios