

Revista

de

Ciencias Económicas

Publicación mensual del Centro Estudiantes de Ciencias Económicas

Director:

Luciano Carrouché

Administrador:

Miguel G. Di Ció

Secretario de Redacción:

Italo Luis Grassi

Redactores:

**Mario V. Ponisio - Mauricio E. Greffier - Agustín A. Forné
Jacobo Waisman - Dívico A. A. Fürnkorn. - Luis Marforio**

Año III

Octubre de 1915

Núm. 28



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES



Política agraria

En la presidencia Sáenz Peña

(Se publica hoy, por primera vez, la carta que va a continuación, del doctor Eleodoro Lobos, refutando las aseveraciones de la que dirigiera al presidente Sáenz Peña, su ministro de obras públicas señor Ezequiel Ramos Mexía, a raíz de la divergencia suscitada con su entonces colega de agricultura, doctor Lobos, sobre la manera de cumplir lo que se dió en llamar ley de fomento de los territorios nacionales y que fué publicada en el número anterior de esta misma revista. No solamente demuestran ellas, la altivez con que fueron sostenidos desde sus respectivos puntos de vista los principios profesados; revelan también que, en aquella histórica presidencia, tuvieron cabida saludables prácticas de gobierno y sabias reglas de administración. Hechos posteriores a aquellos acontecimientos y cuyas consecuencias gravitan sobre nosotros aún, dieron la razón a quien la tenía. Por nuestra parte vemos en la tierra pública de que aun disponemos un patrimonio colectivo que debemos mantener a todo costo y en cuyo uso apropiado, previsora y sabiamente regido, debemos cifrar la esperanza de una total transformación operada por presencia en nuestros hábitos de producción).

Carta del ex ministro doctor E. Lobos

Señor presidente:

Cumplo con el deber de expresar a V. E. las observaciones que me sugiere la carta de mi distinguido colega el señor Ramos Mexía sobre las dificultades financieras con que tropieza la construcción de los ferrocarriles de la ley número 5559 y que él atribuye a lo que llama la política agraria del infrascripto.

Debo, desde luego, manifestar mi completa conformidad con este medio de definir y de armonizar las ideas de sus consejeros constitucionales. Si se hubiera usado antes por mi distinguido colega, cuando manifestaba que tales dificultades procedían del ministerio de hacienda sin que yo pudiera ni sospechar siquiera que esta responsabilidad debía también alcanzarme, todo estaría ya en claro en beneficio del ministerio de agricultura, que ha sufrido sin duda las consecuencias de tan rara impresión del ministro de obras públicas, y de los demás intereses comprometidos en este asunto.

Tiene sus precedentes en nuestras mejores prácticas de gobierno y sobre todo en las de los Estados Unidos, donde un artículo de la constitución recomienda o facilita esa opinión escrita de los ministros. Se ha recordado con razón que el patriotismo de Washington no habría podido conciliar en su gabinete, sin ese procedimiento prudente, el concurso de dos de los políticos más eminentes de su tiempo; ni el de Lincoln, el consejo no siempre uniforme, de Seward y de Chase. Sarmiento y Avellaneda siguieron ese ejemplo para bien de la república, y cuando el primero llegó a disentir francamente con el segundo desde un ministerio, fundó su conflicto dentro del gabinete con franqueza o lo exteriorizó en el parlamento mientras presentaba su renuncia. No es éste sin duda el caso ocurrente desde que no reconozco ninguna importancia a la presencia del infrascripto en el gabinete, pero de todos modos, esta cuestión administrativa de verdadera consideración, si no llegara a resolverse por un procedimiento tan discreto, siempre serviría para que el presidente, haciendo sobre ella la luz, fije su propio pensamiento, ya anticipado con acierto en sus programas de candidato y de gobernante.

No hay política agraria del actual ministro de agricultura. La que éste realiza es la del presidente de la nación, que se conforma con las leyes vigentes, y cuando estas han demostrado su ineficacia, se ha solicitado su reforma. La política agraria del presidente actual y de su ministro de agricultura, tendría, por otra parte, muy pocos meses de vida, y es una injusticia del ministro de obras públicas el considerarla como causa de sus dificultades financieras cuando es notorio que estas se manifestaron uno o dos años atrás, durante la presidencia anterior, en los días sin duda en que se disponía del fondo de la ley de irrigación, que es ley urgente, para cubrir necesidades de la ley número 5559, que considero menos urgente.

“Encaro con igual criterio la manera de reducir el latifundio, ha dicho V. E., por medio del impuesto progresivo como necesario divisor de la tierra”. Las oficinas de tierras deben ofrecerla al inmigrante “para que pueda adquirir allí con la orientación de su destino, la pequeña propiedad a pagar con su trabajo. No resisto las empresas colonizadoras que nos aportan capitales efectivos, pero es sistema que no excluye la división parcelaria de la tierra que ha de ser el patrimonio del pobre cultivador”.

Esta es la política agraria proclamada por V. E., como más conforme con el concepto económico y social de la tierra, con las conveniencias de estos pueblos, con opiniones tan autorizadas como las de Rivadavia (desde 1812), de Mitre (1854) y de Avellaneda (1865) y con antecedentes tan respetables como la misma ley vigente de 1903 cuya revisión se ha promovido precisamente para ajustarla mejor a ese principio de la democratización de la tierra que V. E. ha renovado en sus programas de candidato y gobernante. De esta manera poblaremos el país, obtendremos más renta y más riqueza que rematando nuestras reservas sin condición alguna, como lo desea el señor ministro de obras públicas; seguiremos el ejemplo de los Estados Unidos y del Canadá; no retrocederemos un siglo y, por medio de su cultivo y de su habilitación económica, facilitaremos la construcción de esos y otros ferrocarriles superiores en costo a los que reclama por hoy la tierra desierta.

Verdad es que V. E. dijo, también en su discurso de candidato, refiriéndose a la ley número 5559, que le eran simpáticos “los proyectos destinados a valorizar las tierras públicas antes de transferirlas al dominio privado”; pero cuando V. E. habla de “valorizar la tierra”, se refería, como se hace en estos días en los Estados Unidos (“National Reclamation Ld.”—1902) y lo ha propuesto V. E. al congreso, a la irrigación y a las obras públicas destinadas a hacer posible la población y el cultivo, las que deben ser previas a la transferencia al dominio privado, y no al remate sin limitación de vastas extensiones que no pudiendo trabajarse, van forzosamente a la especulación capitalista, a la conservación del desierto y al latifundio estéril. Tan buscaba V. E. la población antes de todo, que en el mismo documento expresaba la esperanza patriótica, en que lo acompañó vivamente, de incorporar cuanto antes nuevas provincias a la Federación Argentina.

Ese sistema vetusto, retardatario y contrario a las conveniencias económicas y sociales del país, de sacar inmediatamente dinero a toda costa a fuerza de martillo, para caer en el empobrecimiento y en la situación de los ferrocarriles de la Patagonia destinados a recorrer, por varios años ociosos y silenciosos, la tierra vendida sin condiciones a la especulación, lo expresa el ministro de obras públicas en su carta, diciendo: "La venta directa y simple a golpe de martillo, sin condiciones ni trabas de ninguna especie, sobre ferrocarriles ya construídos, es la solución final y seguramente honesta del problema de la distribución de la tierra pública. El código civil y la calumniada especulación, se encargan de conjurar el riesgo del latifundio".

Disiento completamente con este sistema, en la forma permanente con que se lo recomienda, y pensando así creo estar de acuerdo con la opinión citada de V. E. y aun con la del mismo señor Ramos Mexía que, habiéndolo propuesto en 1901, pareció reaccionar contra él en su segundo ministerio de agricultura, para reincidir ahora, por lo visto, en el mismo error.

Desde luego, como lo demostraré detenidamente más adelante, ese sistema financiero de construir ferrocarriles costosos en la Patagonia, ya ha fracasado, desde que aun vendidas "a simple martillo" no sólo 400 leguas sino 2.000 leguas, no le dará la suma que se pide, en las condiciones de pago de la ley número 5559. Aunque se hubieran vendido 4.000 leguas, lo que habría sido absurdo e injustificable, por el precio que se imagina el distinguido colega, no tendríamos de los 100 ni de los 80 millones que se piden, dadas las condiciones de pago de esa ley. El resultado habría sido perder la tierra sin asegurar los ferrocarriles.

Mi distinguido colega propuso en efecto, ese mismo sistema desgraciado de enajenación de la tierra fiscal, como sistema ordinario, al presidente Roca, en 1901, y felizmente no fué aceptado. Al año siguiente la misma presidencia inicio con el concurso del doctor Escalante la actual ley de tierras que no acepta sino como excepción el uso del martillo, librando a nuestra legislación agraria de que se dijera de ella lo que se dijo durante muy breve tiempo de la norteamericana, antes de 1820, es decir, que "uno de los puntos repugnantes que la desacreditan, según la expresión del senador Benthon, es la venta al mejor postor". La venta de la tierra, se decía ya en ese tiempo reproduciendo el viejo concepto expresado

en el siglo anterior por Burke, no trae la población. El trabajo, el cultivo, sí, produce la población, y esta es la verdadera riqueza y poder de las naciones.

Tampoco puede decirse que sea el medio más honesto de distribuir la tierra, si no hemos de referirnos al peligro de la deshonestidad gruesa del código penal. No es en rigor honesto el estado cuando priva al trabajador de una tierra que es naturalmente suya, o que la pide para cultivarla o para vivir, y se la adjudica en cambio al capitalista, para que la mantenga ociosa o imponga su ley al mismo trabajador. Por otra parte, para administrar la tierra pública, no basta la honestidad personal e insospechable. Las violaciones más completas de la ley en materia de venta y arrendamiento de tierras, las he visto subscriptas por funcionarios de una honestidad completa. El señor Ramos Mexía cuando desconfía de nuestra aptitud administrativa y supone que hemos de aprovechar mejor esa tierra poniéndole martillo que preparándola para venderla al trabajador, olvida que durante ninguna presidencia se ha hecho más que en esta por regularizar ese servicio. Los desórdenes que se han corregido o los funcionarios que se han enviado a la justicia del crimen o que se han reemplazado por culpables o por ineptos, venían de años atrás. No basta además, para ser eficaz, que una administración sea honesta y activa si no es medianamente previsora. No se concibe, por ejemplo, esa administración regular, sin registros reales de la tierra en todas las condiciones en que sale del estado, y esos registros no han existido jamás.

Tampoco puedo conciliar la actual confianza en “la venta en remate sin trabas ni condiciones” del señor ministro de obras públicas con su adhesión tan decidida, en otros casos, al arrendamiento y aun a la venta directa de tierras no conocidas.

Como procedimiento transitorio, o como medio financiero, se explica, aunque no se justifique. En ese carácter lo propuso el señor Ramos Mexía en la ley 5559, y cuando podía pensarse que reaccionaba contra él en vista de sus resultados en Valcheta y de la declaración de la página 22 de los “Veinte meses de administración” sobre la capacidad limitada del mercado para comprar tanta tierra, y sobre la necesidad de activar la división agraria por otros medios que el régimen sucesorio (página 10), se nos sorprende hoy con que basta el régimen sucesorio para fraccionar y poblar la tierra y con que la misión del estado delante de ese instrumento de tra-

bajo y de producción, no difiere de la de un simple martillero público.

Pero aun como recurso financiero para cubrir de golpe el costo de cinco ferrocarriles caros en el desierto, es insuficiente porque el señor Ramos Mexía insistiendo en una fórmula de su anteproyecto de ley de tierras de 1901, hizo sancionar las facilidades de pago a 15 años, con que la ley actual favorece la especulación y el latifundio, sin ventaja alguna para esos ferrocarriles; y el resultado no ha podido ser más desfavorable.

Cuando tuve el honor de desempeñar el ministerio de hacienda, debió llamarme la atención la ley de fomento que encontré ya proyectada y en tramitación ante el congreso. Desde luego, no me pareció que apenas realizada la conversión de la deuda interna y en plena exageración en la emisión de títulos, se autorizase otra por tantos millones con el nombre de "bonos de fomento", y con la buena voluntad del presidente doctor Figueroa Alcorta y del ministro señor Ramos Mexía, se obtuvo una modificación fundamental en la base financiera del proyecto. Se autorizó así un adelanto de 25 millones de pesos oro que se serviría fácilmente con el producto de la venta de las tierras, venta que en estas condiciones, como se comprende, no era necesario apurar, fuera de que el propio monto de la suma, indicaba ya que no se emprendería sino la construcción del ferrocarril que se pudiese costear con ella y no los cinco ferrocarriles y demás obras previstas por la ley número 5559, como se ha hecho, cediendo a una impaciencia patriótica que hace mucho honor a mi distinguido colega.

Esta misma exageración en el plan de ejecución de dichas obras, que no me fué dado observar desde que me retiré del ministerio antes de la sanción definitiva de la ley, no habría tenido las consecuencias financieras que deploramos si el gobierno, con el concurso influyente de mi distinguido colega, no se hubiese visto en la necesidad de hacer frente a 200 millones de nuevos gastos militares; pero, como he dicho en otra ocasión, hay que tomar las cosas como son, desapasionadamente, para estudiar su solución antes de improvisar, como lo hace el señor Ramos Mexía, juicios infundados sobre la responsabilidad que comporten.

Reconozco que, como lo recuerda el señor ministro de obras públicas, sostuve en el congreso la conveniencia de la ley de fomento. Cumplida gradual y sucesivamente, como de-

bió serlo, no puede suscitar otras observaciones que las que se refieren a la venta en remate y sin condiciones de la tierra fiscal desconocida, y estas mismas observaciones no se habrían hecho en ese caso porque bastando los recursos, no se habría acudido a tanto abuso de martillo. Por otra parte, tenía que serme simpática una iniciativa destinada a ejecutar al fin la ley número 3658, de diez años atrás, cuyo antecedente complementario e indispensable era la ley número 3646, promovida por el presidente Sáenz Peña durante el ministerio del interior del doctor don Lucio V. López y verdadero origen de la actual ley de irrigación. Por eso la sostuve y sigo pensando que aplicada sin el martillo en la mano y mientras se presta preferente atención a la de irrigación, es una ley útil.

Y precisamente porque es útil, pienso que se la debe modificar en todo lo que conspire contra sus buenos propósitos. El señor presidente sabe que desde nuestras primeras conversaciones sobre tierras, he llamado su atención sobre el error de esas ventas en remate que autoriza dicha ley conspirando contra su plan poblador, sobre el error de excluir al capital privado en la construcción y explotación de las obras que comprende, y sobre la conveniencia de atraer a las empresas serias de colonización hacia las regiones que han de servir esos ferrocarriles. Realizar todo esto, por una fácil reforma legislativa, mientras se da más impulso a las obras de irrigación en las tierras de la zona de influencia de los ferrocarriles, es trabajar por el triunfo de la ley número 5559. Mi colega de obras públicas piensa, por el contrario, que esto es trabajar por el fracaso de esa ley.

Como es lógico, un error conduce a otro, y en su ofuscación, entiende que cuando el ministerio de agricultura tiene entre tierras con mensura contratada, ofrecidas en venta y por contratarse su mensura (a la firma de V. E.) la enorme extensión de 9.500.000 hectáreas, no ha hecho lo suficiente por amenazar al mercado con más remates; que cuando el ministerio de agricultura, promueve la fundación de colonias agrícolas en el Chaco, viola la ley de fomento de ese territorio, y que cuando el ministerio de agricultura saca a licitación la explotación regular de nuestros bosques y obtiene entradas cuyo aumento ha de llegar hasta servir el capital de los ferrocarriles, viola también la ley de fomento, olvidando el señor ministro de obras públicas que uno de los antecedentes más respetables de la ley 5559 fué, precisamente, la demostración pública, en 1904, de que esa riqueza forestal de los territorios

del norte, por sí sola, bastaba para costear sus vías férreas.

Para poner en claro, hasta la evidencia, el error de esos tres cargos al ministro actual de agricultura, relativo el uno a la demora en los remates de tierras por falta de mensuras, y los otros a la población agrícola y explotación forestal que estimulamos en el Chaco, V. E. me permitirá, para mayor claridad, que empiece por reproducir textualmente las disposiciones aplicables a la ley de fomento número 5559 de 11 de septiembre de 1908 y de sus decretos reglamentarios.

LEY N.º 5559

(Artículos citados por el señor ministro de obras públicas):

Art. 13. — El poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas por esta ley, por ventas, contratos de arrendamiento o permisos de ocupación en las regiones servidas por las obras proyectadas. Las ventas de las tierras ubicadas en las zonas de influencia de las obras autorizadas por la presente ley, quedarán en adelante sistemáticamente subordinadas al adelanto de las que se ejecuten para colocar dichas tierras en condiciones de explotación económica y al pago del costo de las obras. *La zona de influencia será fijada por el poder ejecutivo, dentro de los doce meses de la promulgación de la presente ley, con un minimum de valor aproximado al duplo del costo de las obras.*

Art. 14. — Las tierras propias para la agricultura quedarán reservadas, mientras no se hayan puesto en comunicación con los centros comerciales del país por obras proyectadas o a proyectarse con ese fin y luego serán destinadas a la colonización, de acuerdo con las leyes vigentes.

Art. 15. — Las reservas de las tierras a que se refieren los artículos anteriores, durarán en cada zona, hasta tanto se haya amortizado el importe de las obras que las afecta. En caso de que algunas de las obras autorizadas no hubieran podido tener principio en un término de cinco años, el poder ejecutivo dará cuenta al honorable senado para resolver sobre la disponibilidad de las tierras.

Art. 16. — Al realizarse la venta de tierras de pastoreo comprendidas en la zona de influencia, se acordará el título definitivo al aprobarse el remate, quedando constituida una hipoteca a favor del gobierno de la nación, por el valor total de la venta, en las condiciones determinadas por la ley orgá-

nica del banco hipotecario nacional, en todo lo que no sea modificada por la presente.

Art. 17.—El pago de las tierras así adquiridas, se hará abonando un servicio semestral de cinco por ciento de interés anual y de por lo menos, un cinco por ciento de amortización anual acumulativa. El primer semestre se abonará en el acto del remate al firmarse el boleto de compra cuyo importe será devuelto íntegro en el caso en que la venta no fuese aprobada por el poder ejecutivo. La desaprobación de los remates deberá hacerse dentro de los 60 días de realizados, pasados los cuales quedarán de hecho aprobados.

DECRETO EN ACUERDO DE MINISTROS DE SEPTIEMBRE 16 DE 1908

Art. 4.—La dirección general de tierras y colonias procederá a medir y dividir en lotes las tierras de propiedad de la nación ubicadas a ambos lados de las líneas que se vayan construyendo para ofrecerlas al público en las condiciones determinadas por la ley número 5559, a medida que se vayan entregando al servicio trozos de ferrocarril de 60 kilómetros de largo.

DECRETO DE SEPTIEMBRE 10 DE 1908

FIJANDO LA ZONA DE INFLUENCIA DE LOS FERROCARRILES:

	Pesos oro	Pesos m/n
Costo de los ferrocarriles de la Patagonia	48.144.336	109.287.646
Costo de los ferrocarriles del Chaco.....	18.367.612	41.694.480
Costo de los ferrocarriles de Formosa...	13.289.901	30.168.076

Costo total aproximado de los ferrocarriles sancionados por la ley N.º 5559: 79.801.849 181.150.202

Superficie afectada a la zona de influencia, que con arreglo a lo dispuesto por el artículo 13, debe ser como minimum de un valor aproximado al duplo del costo de las obras.

Río Negro	8.145.000	hectáreas
Neuquen	375.000	"
Chubut	10.540.000	"
Santa Cruz	4.526.000	"
Formosa	6.750.000	"
Chaco	6.210.000	"
Total.....	36.546.000	"

o sean 14.618 leguas cuadradas.

DECRETO DEL 30 DE NOVIEMBRE DE 1909

REGLAMENTANDO LA VENTA DE LAS TIERRAS FISCALES UBICADAS EN LA ZONA DE INFLUENCIA DE LOS FERROCARRILES

Art. 1.º — La enajenación de las tierras públicas en las zonas de influencia de los ferrocarriles autorizados por la ley N.º 5559, con excepción de las que resulten aptas para la agricultura o con bosques susceptibles de aprovechamiento industrial, se hará en remate público en la forma que establece el presente decreto.

Art. 9.º — La dirección general de tierras y colonias al formular las instrucciones para los agrimensores que deben ejecutar las mensuras de las zonas que se ofrezcan en venta, cuidará que se efectúen relacionando todas sus líneas con las vías de los ferrocarriles existentes en ellos y tratará asimismo que los lotes pastoriles sean de una superficie de diez mil hectáreas, y sus líneas divisorias trazadas de manera que permitan una subdivisión fácil en lotes de 2.500 hectáreas. Los agrimensores contratantes de mensuras tendrán la obligación de dar posesión a los compradores de lotes medidos por ellos, hasta 90 días después de aprobados los remates.

Art. 11. — Las tierras de bosques susceptibles de explotación industrial ubicadas en la zona de influencia de las obras autorizadas por la ley 5559, serán divididas en lotes y ofrecidas en licitación, en las condiciones establecidas por la reglamentación de bosques vigente, tan pronto como lleguen hasta ellos las vías en construcción.

Art. 12. — Las tierras de agricultura situadas en la zona de influencia serán colonizadas de acuerdo con la ley n.º 4167 en la oportunidad determinada por la ley 5559 y el producto de su venta lo mismo que el de la explotación forestal, será depositado en el Banco de la Nación Argentina en la cuenta prescripta por la ley 5559.

DECRETO DEL 10 DE DICIEMBRE DE 1909

ORDENANDO LA VENTA DE LAS TIERRAS UBICADAS EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL FERROCARRIL DE SAN ANTONIO A VALCHETA

“Debiendo inaugurarse próximamente la primera sección del ferrocarril de San Antonio a Nahuel Huapí, comprendida entre el primer punto nombrado y Valcheta, y siendo oportuno

tuno disponer la venta de las tierras ubicadas dentro de la zona de influencia fijada por decreto de 10 de septiembre próximo pasado, a cuyo efecto es necesario mensurarlas y subdividir las, *operación que para evitar demoras en lo sucesivo conviene hacerla sobre mayor extensión de la que se enajenará en los primeros remates*... Por este decreto se dispone la mensura de 800 leguas en dos fracciones de 400 leguas cada una, ubicadas al norte y al sur de la línea férrea y lindando con ella.

Ejecución de la ley número 5559, por el ministerio de agricultura

Es fácil demostrar cómo el ministerio de agricultura se ha adelantado siempre al de obras públicas en la ejecución de la ley número 5559.

La zona de influencia de los ferrocarriles se ha determinado dentro del término fijado por la ley (decreto del 10 de septiembre de 1909). Inmediatamente después se reglamentó la venta de tierras (decreto del 30 de noviembre de 1909) y se ordenó la enajenación de una zona y la mensura de otras tierras (decreto del 10 de diciembre de 1909).

La venta de la primera sección del Río Negro, se realizó los días 25, 26 y 27 de abril de 1910, es decir *antes de ser presentada la mensura de los terrenos*. Se vendieron 882.383 hectáreas, esto es, cerca de 380 leguas, obteniéndose por ellas la suma de siete millones trescientos seis mil doscientos noventa y un pesos moneda nacional con veinte centavos, (7.306.291.20 \$ m|n.) con un promedio de 8.28 \$ m|n. la hectárea.

Se contrató además la mensura de la sección II del Río Negro, con una superficie de 400 leguas cuadradas, celebrándose el respectivo contrato en cumplimiento del decreto de 10 de diciembre de 1909, el 21 de enero de 1910, el que fue aprobado por decreto de 10 de febrero del mismo año. La mensura ha sido presentada en julio del corriente año (1911) *y las tierras que comprende son las que se rematarán el 2 de octubre próximo*, antes de aprobarse esa mensura y sin una exploración tan suficiente como hubiera sido de desearse. Todo esto se ha hecho, abreviando plazos y precauciones legales para sacar de apuros al ministro de obras públicas.

A pedido de la dirección general de tierras y colonias, — la que consideraba que había conveniencia en mensurar y sub-

dividir varias secciones de tierras fiscales dentro de la zona de influencia de los ferrocarriles, — se dictaron los decretos de 17 de mayo y 31 de agosto de 1910.

Por el primero se ordenó se procediera a celebrar los siguientes contratos de mensura.

	Leguas cuadradas	
	Parcial	Total
En el territorio de Santa Cruz: cinco secciones de 400 leguas cada una bajo la denominación de 1. ^a a 5. ^a sección o sea un total de.....	2.000	
En el territorio del Río Negro: las secciones III, IV, VI y VII, con un total de.....	1.510	
En el territorio del Chaco: dos secciones de 200 leguas, aproximadas, cada una.....	400	
		3.910
Por el segundo de esos decretos o sea por el del 31 de Agosto de 1910, se ordenó la mensura de las siguientes secciones:		
En el territorio de Formosa: dos secciones de 200 leguas cada una, formando un total de.....	400	
En el territorio del Río Negro: una sección denominada VIII, con una superficie aproximada de 2.500.000 hectáreas o sean.....	1.000	
En el territorio del Chubut: la sección J 1. ^a con una superficie de	400	1.800
El área total que comprendían las mensuras decretadas ascendía a		5.710

De estos contratos, sólo se ajustaron los siguientes antes del actual ministro de agricultura y cuando el ministro de obras públicas dispuso, sin duda, de todas las facilidades para vigilar la ejecución de la ley número 5559.

Río Negro, sección III: una superficie de 400 leguas — contrato celebrado el 30 de junio de 1910 y aprobado el 6 de agosto de 1910, — habiéndose presentado la mensura el 10 de julio de 1911.

Río Negro, sección IV: una superficie de 400 leguas, — contrato celebrado el 5 de julio de 1910, aprobado el 8 de agosto de 1910, — debiendo presentarse la mensura antes del 8 de febrero de 1912.

Río Negro, sección VI: una superficie de 400 leguas, — contrato celebrado el 27 de junio de 1910 y aprobado el 6 de agosto de 1910, — debiendo presentarse la mensura antes del 6 de febrero de 1912.

Río Negro, sección VII: una superficie aproximada de

310 leguas, — contrato celebrado el 1.º de julio de 1910 y aprobado por decreto de 6 de agosto de 1910, — debiendo presentarse la mensura antes del 6 de febrero de 1912.

Estos cuatro contratos de mensura de tierras del Río Negro, unidos al que corresponde a la sección II del mismo territorio, comprenden una superficie total de 1.910 leguas, importando el costo de esas operaciones la cantidad de pesos 929.520 *moneda nacional*, cantidad que, como es natural, debe sacarse del fondo de la ley número 5559.

Además de los contratos mencionados celebráronse otros dos por tierras del Río Negro y Chubut:

El primero que comprendía una superficie aproximada de mil leguas, de fecha 6 de septiembre de 1910 y la mensura de las tierras debía ser presentada antes de los 30 meses de aprobado el contrato. El segundo de fecha 5 de septiembre de 1910 comprendía una superficie de 400 leguas, y la mensura debía presentarse antes de los 20 meses contados de la aprobación del contrato.

Pero estos contratos elevados al ministerio de agricultura en su oportunidad, *no fueron aprobados por el señor ministro interino de agricultura señor don Ezequiel Ramos Mexía.*

Los demás contratos ordenados por diversas secciones ubicadas en los territorios de Santa Cruz, Chaco y Formosa, *no se ajustaron en su oportunidad, antes de la presidencia actual, por no haberse arribado a un acuerdo con los agrimensores nombrados sobre los precios unitarios que debían establecerse para la ejecución de las mensuras.* No fué, pues, imputable la demora al ministerio de agricultura, ni menos al infrascripto que no era aun ministro de este ramo.

Por decreto de fecha 25 de octubre de 1910 se dejó sin efecto el decreto de 31 de agosto de 1910, por desistimiento del ingeniero señor Argañaraz, en la parte que se refería a la mensura y subdivisión de la sección VIII, del Río Negro, y no se hizo lugar a la aprobación del contrato formulado para la mensura y subdivisión de la sección J 1.ª, del Chubut. Ese decreto de 25 de octubre de 1910, se dictó de acuerdo con el actual ministro de obras públicas.

Y por decreto de 28 de abril de 1911, se dejaron sin efecto los decretos de 17 de mayo y 31 de agosto de 1910, por los que se designaban las personas que debían ejecutar las mensuras de las tierras que los mismos decretos establecían, en los territorios de Santa Cruz, Chaco y Formosa y se nombró

una comisión (compuesta en su mayoría de ingenieros del ministerio de obras públicas) para que presidiera el concurso entre los técnicos que debían practicar las mensuras de las tierras que en el mismo decreto se indican, dentro de la zona de influencia de los ferrocarriles y que son los siguientes:

Territorio de Santa Cruz: 800 *leguas* de cuatro secciones de 200 leguas cada una. Las cuatro, a uno y otro costado de la línea férrea de Puerto Deseado a Nahuel Huapí.

Territorio de Formosa: 380 leguas en cuatro secciones de 95 leguas aproximadamente cada una, también ubicadas a uno y otro lado de la línea férrea.

Territorio del Chaco: 315 *leguas* en tres secciones de 105 leguas cada una, también ubicadas a uno y otro lado de la línea férrea.

La licitación de las mensuras decretadas que en cumplimiento del decreto de fecha 28 de abril de 1911 se ha llevado a cabo el 30 de junio del corriente año, comprende una superficie total de 1500 *leguas* y el decreto correspondiente se halla a la firma de V. E.

Una vez celebrados los contratos con los ingenieros a quienes se les adjudique las mensuras, éstas deberán ser presentadas de conformidad con lo establecido en el pliego de condiciones fijado por la comisión nombrada por el poder ejecutivo, dentro de los siguientes plazos:

En el territorio de Santa Cruz: dentro de los 10 meses contados a partir del 1.º de octubre del corriente año.

En los territorios del Chaco y Formosa dentro de los 10 meses contados a partir del 1.º de abril del año próximo, 1912.

Se desprende claramente de los antecedentes expuestos que si en la actualidad no se están midiendo tierras fiscales en los territorios de Santa Cruz, Chaco y Formosa, para ser vendidas en cumplimiento de las disposiciones de la ley número 5559, no puede imputarse el hecho "a la política agraria del actual ministro de agricultura" que no pudo impedir, durante la presidencia anterior, que su antecesor interino señor Ramos Mexía desaprobase unos contratos de mensura, o que ciertos agrimensores no se entendieran en ese tiempo con la dirección de tierras.

Más detalles sobre la ejecución de la ley número 5559— No ha habido demora alguna, de parte del ministerio de agricultura, en la ejecución de la ley, y si ésta no da más recursos financieros al de obras públicas, la causa ha de buscarse

en la ley misma. En efecto, examinemos la situación de cada ferrocarril con respecto de las tierras.

Línea de Río Negro: de San Antonio a Nahuel Huapí. Según informaciones suministradas por el ministerio de obras públicas, el ferrocarril está construído hasta Corral Chico. Este paraje se halla cerca del límite oeste de la sección II, cuyas tierras se rematarán el 2 de octubre próximo.

La dirección de tierras, tiene a estudio la mensura de la sección III, y por datos suministrados por el mismo ministerio de obras públicas podría indicarse en su plano, el trazado de la línea férrea. Según ésta en un término, más o menos, de cuatro meses y medio, podrían venderse las tierras fiscales de esa sección.

Pero, de acuerdo con el artículo 4.º del decreto de 16 de septiembre de 1908, ¿podrá ser entregado al servicio público dentro del mismo plazo, el trozo del ferrocarril comprendido en la sección III, lo que sería indispensable, según ese decreto del actual ministro de obras públicas para rematar dichas tierras?

Es seguro que no; pero, de todos modos, es evidente que con respecto de la línea del Río Negro, el ministerio de agricultura se ha adelantado al ministerio de obras públicas en la ejecución de la ley número 5559.

Debe además hacerse presente que todas las tierras que se han mensurado y se están midiendo en el Río Negro, *están ubicadas a uno y otro lado de la línea del ferrocarril.*

Línea del Chubut: de Comodoro Rivadavia a Sarmiento. En este territorio no se ha ordenado hasta ahora ninguna mensura de tierra fiscal ubicada sobre la línea férrea; pero es de notar que hasta el presente el ferrocarril *atraviesa en su totalidad terrenos ya medidos y cuya adjudicación en propiedad con arreglo a la ley número 4167, se ha comprometido por decretos anteriores a la ley número 5559.*

En efecto, se trata de tierras cuya venta se ha dispuesto por decretos de 9 de septiembre de 1905, 27 de octubre de 1906, 12 de febrero y agosto 27 de 1906, firmados o consentidos por el señor Ramos Mexía, formando ellas los conocidos ensanches de las colonias fundadas con familias de Sud Africa y el ensanche de la colonia Sarmiento. Si no pudo impedir este hecho el señor Ramos Mexía durante la presidencia anterior, ¿cómo pretende imputar sus efectos al actual ministro de agricultura?

Sin embargo de esto, la dirección general de tierras y co-

lonias ya ha manifestado la conveniencia de que se exploren las secciones C I.; H I e I 1.^a del Chubut, ya medidas, a fin de que una vez hechas las reservas que correspondan puedan venderse los terrenos que las componen en remate público de acuerdo con la ley 5559, y el ministerio de agricultura lo ha resuelto así, por decreto de 28 de abril de 1911, no habiendo terminado esa exploración por razón de los rigores de la estación.

Línea de Santa Cruz: del Puerto Deseado a Nahuel Huapí. De haberse formulado los contratos de mensuras dispuestos por decreto de 17 de mayo de 1910, podría tenerse en este año una superficie aproximada de 1.000.000 de hectáreas medida y subdividida para venderse en remate público, ubicada a uno y otro lado de la línea construida.

Pero, como ya se ha hecho notar, esos contratos no fueron celebrados por causas que no son imputables al ministerio de agricultura.

Por otra parte, es de notar que las mensuras de las 2.000 leguas dispuestas por el decreto antes recordado, hubieran importado un gasto de alrededor de 650.000 *pesos moneda nacional*, el que unido al de las mensuras que debían hacerse en el Chaco y Formosa y al ya comprometido por los contratos celebrados y en vías de ejecución, hubiese alcanzado a la suma de más de 2.000.000 *de pesos moneda nacional*.

¿Con qué recursos podían costearse esas mensuras, si se tiene en cuenta que la venta de las 380 leguas del Río Negro hecha en abril de 1910, sólo ha producido una cantidad al contado de 730.600 pesos moneda nacional?

Pero aun cuando en la actualidad no se tenga en Santa Cruz tierra medida y subdividida para poder ser enajenada con arreglo a la ley número 5559, *puede asegurarse que antes que el ferrocarril llegue, con la vía construida y lista para ser librada al servicio público, al extremo oeste de las secciones cuyas mensuras se han licitado, las tierras que ellas comprenden podrán estar en condiciones de ser vendidas.*

Línea de Formosa: de Formosa a Embarcación. El ferrocarril desde su arranque hasta punta de rieles, atraviesa en su mayor parte campos de propiedad particular y en una pequeña parte, terrenos fiscales que con arreglo al artículo 11 del decreto de fecha 30 de noviembre de 1909, *no pueden ser vendidos en remate sino licitados para explotación de bosques en las condiciones establecidas por la reglamentación de bosques vigente.* (Decreto de 4 de octubre de 1906).

De modo, pues, que hasta hoy no ha podido hacerse ninguna mensura en ese territorio que comprendiese una extensión apreciable de tierra fiscal sobre la línea férrea; pero ahora que ésta ha penetrado en una zona de propiedad de la nación, el decreto de 28 de abril de 1911 *se ha adelantado* con sus disposiciones al cumplimiento de la ley número 5559, ordenando la licitación de la mensura de cuatro secciones con un total aproximado de 386 *leguas* para ser oportunamente vendidas.

Además, es de advertir que también por tierras de este territorio se había ordenado por decreto de 31 de agosto de 1910 la celebración de contratos de mensura, y que si estos no llegaron a formalizarse, la causa *no puede imputarse al ministerio de agricultura*, pues como ya se ha dicho, no fué posible arribar a ningún advenimiento sobre el precio unitario de la mensura con los agrimensores nombrados, ocurriendo, además, esta dificultad en los últimos meses de la presidencia anterior.

Línea del Chaco: de Barranqueras a Metán. Con respecto a esta línea puede decirse lo mismo que lo que se acaba de manifestar sobre Formosa, pues hasta el kilómetro 95 *la línea atraviesa terrenos de propiedad particular y terrenos vendidos por el gobierno en cumplimiento del decreto de 25 de abril de 1907, por el que se creó la colonia pastoril del Chaco.*

Este decreto, enajenando a razón de tres pesos moneda nacional la hectárea más el costo de la mensura, los terrenos de la mencionada colonia, *fué subscripto por el señor ministro de agricultura en aquel entonces, señor Ezequiel Ramos Mexía.*

Del kilómetro 95 hasta el punto en que actualmente está construída la línea, el ferrocarril cruza campos fiscales y es precisamente sobre éstos que en cumplimiento del decreto de 17 de mayo de 1910 debían versar los contratos de mensura que no llegaron a realizarse por las causas ya mencionadas.

De acuerdo con las disposiciones del decreto de fecha 28 de abril de 1911 ya se ha licitado la mensura de tres secciones que en conjunto suman la superficie de 315 *leguas* y cuya mensura estará lista a más tardar en todo el año próximo. Son mensuras que no es fácil realizar en verano.

Indudablemente podría ordenarse la ejecución de otras mensuras por varias secciones, sobre todo en los territorios del Chaco y Formosa; pero *¿cómo se haría frente a los cre-*

cidos gastos que ellas importarían? ¿Con qué fondos podrían ser abonadas esas nuevas operaciones? No lo explica el señor ministro de obras públicas.

Otra observación. — Se dice que de haberse dado estricto cumplimiento a las disposiciones de la ley número 5559, habrían pasado al dominio privado más de 2.000 leguas en el norte y en el sur, las que, vendidas a un precio no menor de 40.000 pesos por legua, habrían representado para el fondo de la ley de fomento 80.000.000 de pesos moneda nacional.

Por el acuerdo de 16 de septiembre de 1908, se dispuso que el ministerio de obras públicas se encargaría de las construcciones de los ferrocarriles y por decreto de 10 de septiembre de 1909 se fijó la zona de influencia de dichos ferrocarriles; pero recién por decreto de 30 de noviembre de 1909 se reglamentó la venta de la tierra pública, y la ejecución del plan de enajenación de la misma empezó a regir *desde la fecha del decreto de 10 de diciembre de 1909*. Por consiguiente, las 2.000 leguas a que se refiere el señor ministro de obras públicas, habrían debido enajenarse en un lapso de tiempo que media entre la fecha de este último decreto y la fecha actual, o sea *un año y siete meses*.

Pero admitiendo la posibilidad de que se hubiese podido ofrecer a la venta esa extensión, es indudable que habría producido en el mercado un desequilibrio muy sensible que habría repercutido sobre el precio de la tierra, de donde es fácil deducir que no se hubieran podido obtener los altos precios que el señor ministro de obras públicas consigna en su carta (40.000 pesos la legua, o sea 16 pesos moneda nacional la hectárea).

Se cree que aun en los momentos normales de la plaza, no será posible obtener ese promedio, sino por excepción.

Otros errores del señor ministro de obras públicas.— El ministerio de agricultura no ha substraído de la venta ninguna extensión de terreno, en ningún territorio, dentro de la zona de influencia de los ferrocarriles que por la ley número 5559 y sus decretos reglamentarios debe venderse en remate público.

Se ha limitado a crear dos colonias agrícolas en el territorio del Chaco — no en Formosa — en los parajes que, según informaciones fidedignas de sus agentes directos (profesor Schulz de la escuela en Colonia Benítez e inspector Atwell, de la dirección general de tierras,) se prestaban a ello, *en cumplimiento de las disposiciones del artículo 14 de la ley*

antes citada y artículo 12 del decreto del 30 de noviembre de 1909.

Ha excluído también de la venta las tierras *con bosques susceptibles de explotación industrial, en cumplimiento del artículo 12 del mismo decreto, disponiendo la inmediata licitación forestal de esos bosques. Los derechos de esta explotación van al fondo de la ley número 5559, del mismo modo que ingresan a ese fondo las sumas que se perciban por venta de lotes en las colonias agrícolas.*

No sólo la ley autoriza y ordena la creación de esas colonias agrícolas y la explotación regular de los bosques, sino que esto conviene visiblemente al territorio y a la ley número 5559. Al territorio, porque se le lleva así población y riqueza; y a la ley número 5559, por que se le da dinero de esa manera, en mayor cantidad y en menor tiempo que rematando tierra a quince o dieciseis años de plazo.

La zona elegida contiene una gran extensión apta para la agricultura, según consta en los informes del agrónomo, del inspector de tierras y del gobernador. El agrimensor que hará la mensura, podrá, además, confirmar o rectificar esos informes.

El ministerio de agricultura no ha fundado ninguna colonia pastoril en la zona de influencia de los ferrocarriles. Este es otro error del señor ministro de obras públicas, tan completo como el de las colonias agrícolas y el de la explotación forestal.

Insisto, pues, en que no sólo no se ha violado la ley número 5559, sino en que todo lo que se ha hecho dentro de la zona de influencia de los ferrocarriles, lo ha sido, no sólo de acuerdo con esa misma ley y sus decretos reglamentarios, sino también con las conveniencias más claras y permanentes de los territorios y de esos mismos ferrocarriles.

Algo más. La ley número 5559 y esos decretos, prohíben la venta en remate público de las tierras aptas para la agricultura y de los bosques susceptibles de explotación industrial. Luego, hasta hoy se ha hecho lo que se debe hacer.

Hacer lo contrario, como lo pretende el señor ministro de obras públicas, esto es, vender tierra susceptible de explotación agrícola o forestal, sería hacer lo que la ley y su decreto reglamentario prohíben.

La venta de la tierra pública a destajo, directa, a golpe de martillo, como lo entiende el señor ministro de obras públicas, sin ninguna condición de población, ya se trate de tie-

rra de agricultura, con bosques, que tengan depósitos de sal, minerales, hulla, petróleo o fuentes de agua medicinales, sin excepción alguna, pues la ley número 5559 no ha hecho limitación de ninguna clase al respecto — si se exceptúa la tierra de agricultura — es un error tan grave que ni el *código civil* ni la *calumniada especulación podrían remediar*.

El señor ministro de obras públicas — antes de agricultura — subscribió el 4 de octubre de 1906, el decreto que reglamenta la explotación de los bosques nacionales, cuyo artículo 5.º establece que “todos los terrenos con montes pertenecientes al estado, susceptibles de una explotación industrial, son declarados provisionalmente reservas forestales y *no podrán ser enajenados en ninguna forma* hasta que no se ejecute el mapa forestal a que se refiere el artículo 12, por el que se establecerá *los que quedarán definitivamente reservados para su conservación y explotación*”.

Firmaba también el decreto de 25 de abril de 1907 por el cual se ha fundado una colonia pastoril en el Chaco, en la misma zona que debía cruzar el ferrocarril de Barranqueras a Metán, *exceptuándose de la enajenación los terrenos con bosques susceptibles de explotación industrial*.

Observaciones finales. — La ley número 5559 establece por su artículo 3.º que las líneas serán de carácter secundario. Serán declaradas de primer orden y sujetas a la ley general de ferrocarriles en vigencia, cuando el producto bruto pase del 6 o/o sobre el capital invertido y siempre que, a juicio del poder ejecutivo, el tráfico de ellas lo requieran.

Era evidente que lo que autorizó la ley fué ferrocarriles económicos, desde que estos debían atravesar en su totalidad zonas completamente despobladas y en su gran parte áridas, y desde que, por desgracia, la venta de la tierra pública afectada a la zona de influencia de esos ferrocarriles debía hacerse *sin ninguna obligación por parte del comprador de poblar la tierra*, quedando librada a la voluntad del adquirente el fomento de las regiones atravesadas por las vías.

Veamos cuál es el costo por kilómetro para cada línea férrea, según datos del ministerio de obras públicas:

Pesos m/nacional

Línea del Río Negro; de San Antonio a Nahuel

Huapí: 18.300 pesos oro sellado el kilómetro, equivalentes a 41.541 pesos moneda nacional.

Se han construido 200 kilómetros que están

	<u>Pesos m/nacional</u>
listos para ser librados al servicio público importando su costo total.....	8.308.200.—
Línea del Chubut; de Comodoro Rivadavia a Sarmiento: 21.650 pesos oro sellado el kilómetro, equivalentes a 49.145 pesos moneda nacional con cincuenta centavos. Se han construido 75 kilómetros listos para ser librados al servicio público, importando su costo la suma de....	3.685.912.50
Línea de Santa Cruz; de Puerto Deseado al oeste: 17.500 pesos oro sellado el kilómetro, equivalentes a 39.725 pesos moneda nacional. Se han construido 75 kilómetros, listos para ser librados al servicio público, importando su costo total la suma de.....	2.979.375.—
Línea del Chaco; de Barranqueras a Metán: 14.000 pesos oro sellado el kilómetro, equivalentes a 31.780 pesos moneda nacional. Se han construido 150 kilómetros listos para ser librados al servicio público, importando la cantidad de	4.767.000.—
Línea de Formosa a Embarcación: 16.000 pesos oro sellado el kilómetro, equivalentes a 37.682 pesos moneda nacional. Se han construido 150 kilómetros, listos para ser librados al servicio público, importando la cantidad de	5.652.300.—
Según esto, el costo real de los 650 kilómetros de líneas férreas construidas y listas para ser libradas al servicio público en la fecha, asciende a	<u>25.392.787.50</u>

Ahora bien: en el supuesto de que se hubiesen podido vender las 2.000 leguas a que se refiere el señor ministro de obras públicas al precio de 40.000 pesos moneda nacional la legua, hubiese obtenido por ellas los 80.000.000 de pesos que se mencionan, pero debe hacerse notar que al contado sólo pagan los compradores el 10 o|o y, por lo tanto, se habría podido disponer en dinero efectivo tan sólo de la suma de 8.000.000 de pesos moneda nacional.

Conviene también tener en cuenta que parte de los ferrocarriles atraviesan en sus primeros trozos tierras de propiedad particular o afectadas a contratos de ventas ya realizados en virtud de decretos anteriores a la ejecución de la ley número 5559, y si se deduce esa cantidad que, en cifras redondas, puede calcularse en 265 kilómetros, tenemos que los trozos de líneas férreas que cruzan zonas de propiedad fiscal sólo alcanzan en total a 385 kilómetros. Según esto, hubiese sido necesario vender a uno y otro lado de las vías una faja de terreno de 130 kilómetros de ancho, lo que no era

posible en ningún caso sin ir a enajenar tierra ubicada completamente fuera de la región beneficiada por los ferrocarriles, por cuya razón no habría sido posible obtener los precios medios de 40.000 pesos moneda nacional la legua, indicados como probables por el señor ministro de obras públicas.

Fijando a los terrenos un precio medio más fundado, como por ejemplo el de diez pesos moneda nacional la hectárea, hubiese sido necesario vender en el término de dos años y medio una cantidad mayor de 10.000 *leguas cuadradas* para poder cubrir los gastos que han demandado *solamente los trozos de líneas construídos hasta la fecha*, pues como ya se ha dicho, los compradores sólo pagan al contado la décima parte del valor del terreno. Y si ese número de kilómetros entregados al servicio público llegase a 1.000, lo que no ocurre, habría sido necesario vender más de 16.000 leguas para obtener ese resultado, es decir, vender en remate lo que no se tiene.

Dejo, pues, claramente demostrado:

1.º Que el ministerio de agricultura no hace ni puede hacer más para facilitar la ejecución de la ley número 5559;

2.º Que aun incurriéndose en el error de rematar la extensión de tierra que pretende el ministerio de obras públicas, éste no dispondría de más recursos financieros, y

3.º Que es urgente reformar la ley, y más urgente aún moderar su ejecución, en el orden de las ideas manifestadas por V. E. en su programa e incompletamente fundadas en esta carta. Si V. E. resolviese esta doble y fácil reforma, a la que espero ha de prestar el señor ministro de hacienda su concurso, no creo aventurado afirmar que se han de regular esas obras públicas, que se han de aprovechar mejor nuestras tierras y que mi distinguido colega de obras públicas reconocerá la injusticia de la carta que dejo contestada.

Saluda al señor presidente, su ministro y amigo.

(Firmado): E. LOBOS.

A S. E. el señor presidente de la Nación Argentina, doctor Roque Sáenz Peña.