

Revista

de

Ciencias Económicas

PUBLICACION MENSUAL DE LA
Facultad de Ciencias Económicas, Centro de Estudiantes
y Colegio de Egresados.

La Dirección no se responsabiliza
de las afirmaciones, los juicios y
las doctrinas que aparezcan en esta
Revista, en trabajos suscritos por
sus redactores o colaboradores.

DIRECTORES:

Dr. Alfredo L. Palacios Por la Facultad	Cecilio del Valle Por el Centro de Estudiantes
Raúl Prebisch Por el Centro de Estudiantes	

REDACTORES:

Dr. Vicente Fidel López	Dr. Hugo Broggi Por la Facultad	Pascual Chianelli Néstor B. Zelaya Por el Centro de Estudiantes
José González Galé Dr. Francisco M. Alvarez Por los Egresados		

ADMINISTRADOR: **Bernardo J. Matta**

Año XI

Abril de 1923

Serie II. N° 21

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

Almacenamiento de las cosechas (1)

El almacenamiento de las cosechas constituye uno de los problemas de más trascendencia de la agricultura argentina, que espera con urgencia su solución.

Nuestra agricultura, hoy por hoy, es la fuente más importante de la riqueza del país. Su progreso en los últimos años ha sido muy considerable. Y si bien no se selecciona cuidadosamente las semillas para obtener buenos trigos o linos, ni se hace la siembra de una manera racional, nuestra agricultura ha permitido exportar alrededor de 4 millones de toneladas de trigo y cerca de un millón de toneladas de lino, y alimentar así el comercio exterior y originar en el interior del país una actividad extraordinaria.

Aun cuando todo el mundo reconoce el inmenso servicio que el agricultor proporciona a los demás miembros de la sociedad, muy pocos son los que se interesan por mejorar su estado. Y esta despreocupación es mayor en los poderes públicos, quienes están obligados a protegerle de los innumerables expoliadores, a fin de asegurarle la justa recompensa a sus sacrificios, a que tiene derecho, y alentarle de esta manera a aumentar sus actividades, que se ha de traducir en un incremento considerable de riqueza nacional.

Se puede decir que la vida toda la nación depende del resultado de las cosechas. Sin embargo, muy poca atención se le dedica al agricultor.

Hace falta una legislación que proteja al colono, que lo ampare de los que acechan su producto. La situación de inferioridad en que se encuentra por falta de toda organización y de informaciones, frente a los cuatro o cinco compradores que

(1) Monografía presentada al Seminario de Economía y Finanzas de la Facultad.

regulan a su antojo la demanda, le obliga a vender siempre sus granos en la época de mayor descenso de los precios. Estos no alcanzan, las más de las veces, para que el colono pueda pagar sus gastos del año, en tanto que los hábiles exportadores, que cuentan con grandes capitales, acaparan la producción, determinan luego la subida de los precios, y obtienen de este modo elevados beneficios sin mayor trabajo.

El colono, a quien tan difícil es obtener una buena cosecha, no bien está ella en parvas, es decir, cuando su resultado es casi ya seguro, se ve agobiado por la falta de recursos, por el comerciante para el pago de "la libreta"; necesita dinero para la recolección, para la trilla, para las bolsas, para el transporte, etc. En estos momentos es cuando los granos tienen poco precio. Es así que, como podrá verse por el cuadro que va a continuación, es en los meses de enero y febrero, en que el colono trilla su cosecha de trigo y lino, y en los meses de mayo y junio en que el cultivador de maíz tiene desgranada su producción, que se registran generalmente las cotizaciones más bajas.

COTIZACIONES DEL TRIGO, LINO Y MAIZ (1)

(PROMEDIOS MENSUALES)

EN PESOS MONEDA NACIONAL CADA 100 KILOS

Mes de	Año 1918			Año 1919			Año 1920			Año 1921			Año 1922		
	Trigo	Lino	Maiz	Trigo	Lino	Maiz	Trigo	Lino	Maiz	Trigo	Lino	Maiz	Trigo	Lino	Maiz
Enero ..	12.60	18.46	6.93	10.25	18.12	4.62	13.91	23.90	6.35	18.44	15.80	10.26	11.05	17.19	7.43
Febrero..	12.81	20.26	6.90	10.45	17.99	4.14	14.55	23.93	6.38	16.76	14.74	10.49	12.47	20.58	8.13
Marzo ..	12.90	21.65	6.68	9.93	18.28	4.11	17.17	29.30	8.95	17.10	15.03	11.—	12.88	19.83	8.75
Abril ...	12.84	24.10	5.31	10.25	19.12	4.60	21.58	28.22	10.18	15.91	13.53	9.39	12.90	20.30	8.68
Mayo...	12.71	23.90	4.70	10.46	23.60	4.78	26.59	28.01	10.78	17.—	15.06	7.15	12.93	21.13	8.18
Junio ...	12.51	24.22	5.14	10.78	28.41	4.55	26.75	27.73	10.03	18.—	17.45	7.53	12.14	19.25	7.47
Julio ...	12.08	25.49	5.85	15.—	38.96	8.59	26.30	25.03	8.92	18.08	21.19	8.25	12.51	20.59	7.96
Agosto..	11.51	26.25	5.49	16.31	38.29	8.82	25.14	25.23	8.80	18.35	22.08	8.46	11.94	19.88	8.01
Septiemb	11.39	25.87	5.85	15.50	28.75	7.26	24.99	25.85	9.40	17.53	19.90	8.26	11.38	19.05	7.93
Octubre.	11.30	20.61	5.30	13.43	24.13	6.67	27.45	23.54	9.09	14.09	15.99	7.25	11.83	19.98	7.83
Noviemb.	11.24	22.06	5.22	13.90	27.95	6.16	28.13	28.35	9.14	12.28	16.—	7.15	11.25	18.61	7.33
Diciemb.	11.34	18.82	4.95	13.31	23.77	6.08	21.85	17.30	9.41	11.94	16.77	7.37	11.35	18.82	7.53

(1) Tomadas de las cotizaciones diarias registradas en la Bolsa de Cereales de Buenos Aires.

Apremiado el agricultor por todas las circunstancias citadas más arriba, sin contar con depósitos adecuados para guardar sus cosechas, y sin los recursos para satisfacer las exigencias de sus acreedores, se ve obligado a vender inmediatamente después de tener su trigo, lino o maíz en bolsas. Llega así al fin de la tarea anual, muchas veces con la buena suerte de una abundante cosecha; pero con la triste comprobación de que todo su esfuerzo apenas si ha sido suficiente para cubrir sus deudas. De esta manera nada puede ahorrar; sus métodos de labranza serán siempre deficientes; su rutina será la norma; y su voluntad para el trabajo, con el correr de los años, decaerá y terminará por dedicarse a otras actividades.

La elevada cotización que experimentan los granos una vez acaparado por los compradores, produce también la carestía de los productos derivados, ocasionando así un grave mal a la totalidad de la población, con el único provecho, y muy considerable, de los intermediarios.

Por todas las razones que dejamos expuestas, resalta la necesidad de una protección del colono frente al comprador. Debe *organizar* la venta de sus productos, evitando que éstos vayan inmediatamente al mercado. Para llegar a este resultado debe el colono contar con los recursos indispensables que le permitan resistir al período de baja.

¿Cómo salvar esta situación? ¿Cómo proporcionar al agricultor el dinero necesario para pagar su deuda al comerciante de campaña, para pagar la trilla, el transporte de su cosecha desde la chacra a la estación del ferrocarril, etc., sin que se vea obligado a vender sus granos? Sencillamente, si cuenta con el crédito que su cosecha le puede proporcionar, sin desprenderse de la misma.

Y aquí surge, pues, la necesidad del almacenamiento de las cosechas. Muchos son los sistemas que se han proyectado. Unos aconsejan la construcción de tinglados en las chacras por cuenta del colono; otros auspician esta misma forma, pero construídos con la ayuda financiera del Estado; y algunos quieren la construcción de tinglados o galpones por cuenta de la Nación en las estaciones de los ferrocarriles, que abarquen determinadas zonas agrícolas.

Para mayor claridad analizaremos por orden todos estos sistemas, para auspiciar luego un sistema que reputamos el más conveniente desde todo punto de vista y el de más fácil realización.

El primer sistema, el de la construcción de galpones por cuenta del colono lo consideramos el menos adecuado. El agricultor, en las condiciones en que actualmente se encuentra, no podrá contar con el capital suficiente para la construcción de esos galpones, siempre muy costosos, desde que deben ser hechos con buen material para preservar el cereal de la humedad y de los insectos que lo dañan. La madera, el zinc, y demás elementos que deben entrar en la preparación de estos galpones son muy caros. Agréguese a esto la circunstancia de que nuestros colonos son arrendatarios en su mayoría, y se verá de que no realizarán ningún gasto considerable sobre un campo que no saben cuánto tiempo ocuparán. Y desde que el fin principal del colono al guardar su cosecha es evitar su venta a bajo precio, en tanto que se presenta la imprescindible necesidad de fondos para satisfacer las exigencias de sus proveedores, ¿cómo y en qué forma conseguirá ese dinero para que no se vea obligado a vender a precios del todo inconvenientes? El colono necesita, para conseguir ese capital, ofrecer como garantía su producción de granos. Esta garantía debe ofrecer a las instituciones de crédito las mayores seguridades. Y éstas no existen cuando el colono solicita un crédito sobre su cosecha almacenada en la chacra, lejos de las instituciones de crédito, sin ninguna fiscalización inmediata. De ahí entonces que esta primer forma debe desecharse.

El segundo sistema, si bien tiene la ventaja de que el colono no tendrá que desembolsar de una vez el costo de los galpones, sino que pagará anualmente su cuota de amortización al Estado, en cambio ofrece los mismos inconvenientes del primero para la obtención del crédito.

Nos queda por considerar el tercer sistema. Al aceptar esta forma de resolver la cuestión que nos preocupa, los diputados nacionales doctores Arturo M. Bás y R. M. Ortiz presentaron el año pasado a la Cámara un proyecto de ley bastante bien inspirado y con fundamentos de peso, con los que, empero, disentimos en parte.

De los sistemas considerados, este es el que más se aproxima a una solución conveniente, a nuestro entender. El proyecto de los doctores Bás y Ortiz establece en su art. 1.º: "El poder ejecutivo mandará construir sucesivamente en todos los centros agrícolas de la nación con preferencia en las proximidades de las estaciones de los ferrocarriles, almacenes, para guardar cereales y elevadores de granos, en condiciones que per-

mitan utilizarse como depósitos emisores de "warrants", ya sea por el estado mismo o por particulares a quienes se les concedan en arrendamiento, para que los exploten en los términos de la ley número 9643" (1).

Sostienen los diputados nombrados que con su proyecto se eliminaría el envase que — según cálculos por ellos presentados — equivale a una economía de 67 millones y medio de pesos en cada cosecha.

Pero esta eliminación del envase requiere que el transporte de la cosecha desde la chacra a los depósitos fiscales se haga con carros que carguen a granel, puesto que de lo contrario, el agricultor necesitaría igualmente las bolsas para recibir su trigo, lino o maíz en el momento de la trilla y luego transportarlo a la estación del ferrocarril como se hace en la actualidad.

Los autores del proyecto citado no han contemplado esta faz de la cuestión. Nada dicen sobre la forma de hacer el transporte desde la chacra al depósito fiscal.

Este transporte se puede hacer únicamente de dos maneras: en bolsas, por medio de los carros comunes que todo colono posee, o por medio de los carros a granel. Si los proyectistas entendieron que el transporte se debía llevar a cabo en carros a granel, han incurrido en el mismo inconveniente de un elevado gasto para el colono, que ya hemos hecho notar en los demás sistemas, desde que estos carros son más costosos que los comunes, con la circunstancia en contra de que aquéllos no tienen más que ese solo uso; si por el contrario, ellos entendieron que el colono debía adquirir unas pocas bolsas para recibir el cereal de la máquina y vasearlo luego en su casa, para más tarde embolsar nuevamente lo que debe llevar en cada carro común a la estación del ferrocarril y regresar con las bolsas vacías y llenarlas nuevamente, repitiendo esta operación hasta trasladar todo el cereal, no vemos ninguna ventaja: 1.º porque la economía de hilo sisal que calcularon no será tal; 2.º porque muchos agricultores lejanos de las estaciones de los ferrocarriles, al necesitar muchos días para hacer el transporte de su cosecha, se verían obligados a construir otro tinglado en su propia chacra, para poder guardar el cereal durante el tiempo que permanezca en el campo; y 3.º porque las pocas bolsas que se utilizan, difícilmente alcanzarán para transportar toda la cosecha, pues con las repetidas costuras que se hagan y con los

(1) *Diario de Sesiones* de 1922, pág. 485.

agujeros hechos por el recibidor, en dos o tres viajes quedarían casi inutilizadas.

Por lo expuesto vemos que la economía del envase no existe. La cosecha deberá transportarse en la forma como se hace actualmente, es decir, embolsar todo el cereal que sale de la máquina y transportarlo en los carros comunes a las estaciones.

El proyecto que nos ocupa, contempla la cuestión del "warrant" agrícola al que nos referiremos más adelante. No estamos de acuerdo con él en cuanto que los autores propician la construcción de los almacenes "con preferencia en las proximidades de las estaciones de los ferrocarriles".

Construidos estos galpones en las regiones agrícolas, ya fueren administrados por particulares o por el Estado, surgiría una serie de dificultades que no proporcionarían a los colonos los beneficios que de esos almacenes debían esperar.

Todos sabemos cuáles son las influencias de círculo que se manifiestan en los pequeños centros de población. La administración local del almacén, se servirá de él para ejercer toda clase de arbitrariedades, favoreciendo o dando preferencia, en momento de abundantes cosechas, a sus amigos o a personas de la misma inclinación política.

Nuestra producción agrícola, por otra parte, es muy variable. En años de abundantes lluvias, las cosechas son muy considerables, y arrojan diferencias muy grandes con relación a años anteriores, a tal punto que podrían ser insuficientes los galpones construidos en una zona determinada para almacenar toda la producción; en tanto que en otros años de malas cosechas, tendríamos la situación contraria, es decir, considerables sobrantes de espacios en los mismos galpones. Y estas alternativas que ofrecen las cosechas de un año con otro, se manifiestan también respecto al monto de la producción de una zona agrícola con otra: ha habido años en que en determinadas provincias la producción de granos ha sido muy elevada, mientras que en otras ha sido regular o insignificante. Se tendría así que en las primeras zonas los galpones no podrían dar cabida a toda la producción, mientras que en las segundas la capacidad de los galpones sería excesiva.

La construcción de estos galpones en las zonas agrícolas, exigiría al Estado una considerable inversión de fondos. Para compensar a aquél de estos gastos, esos depósitos deberían, si fuera posible, estar continuamente ocupados, ya sea con trigos, lino, maíz u otros productos. Pero esto último no se puede

conseguir con los galpones ubicados fuera de los centros importantes de población; de lo contrario se correría el riesgo de que algunos no se utilicen en todo un año.

Por todo esto no compartimos la idea de los señores Bás y Ortiz de construir depósitos fiscales en las estaciones de los ferrocarriles. A nuestro parecer sería más conveniente al Estado y al productor la construcción de esos almacenes en los puertos de embarques.

Una razón muy fuerte nos asiste para auspiciar este sistema. Como se sabe nuestra producción agrícola, en su mayor parte, se destina a la exportación. Según datos de la Dirección de Economía Rural y Estadística Agrícola, sobre una producción aproximada de 5 millones de toneladas de trigo y un millón de toneladas de lino de la cosecha 1921 - 1922, se han exportado cerca de 4 millones del primero y alrededor de 900.000 toneladas del segundo.

Según se demuestra por la planilla que transcribimos a continuación, nuestra exportación de trigo y lino se efectúa en su mayor parte en los primeros meses subsiguientes a su producción; es así que en el período de enero a julio de los años 1920, 1921 y 1922, se ha embarcado el 94, 86 y 77 por ciento, respectivamente, del total de trigo exportado en todo el transcurso de cada uno de esos años, y el 61, 60 y 65 por ciento, respectivamente, del total de lino exportado en cada uno de esos mismos años. Como se ve, las cantidades de trigo y lino depositados en estos galpones no permanecerán en ellos mucho tiempo, puesto que ya en el mes de julio habrán salido las tres cuartas partes aproximadamente. Y "esta urgencia se explica en parte por la diferencia entre las épocas de cosecha en el hemisferio norte y el hemisferio sud y por las condiciones de los principales países exportadores, Rusia y Estados Unidos. Desde el mes de agosto, estos países disponen de sus cosechas de trigo" (1).

(1) E. LAHITTE: *Informes y Estudios*, pág. 388.

EXPORTACION DE TRIGO Y LINO EN LOS AÑOS

1920, 1921 y 1922

(EN TONELADAS)

Mes de	Año 1920		Año 1921		Año 1922	
	Trigo	Lino	Trigo	Lino	Trigo	Lino
Enero	399.300	34.518	46.613	59.936	253.698	77.453
Febrero.....	410.297	25.088	180.354	85.462	552.613	66.677
Marzo	563.826	157.265	212.015	149.997	544.397	56.808
Abril	1.219.735	214.616	351.185	141.130	388.012	55.705
Mayo.....	716.240	117.238	249.634	71.370	387.620	104.637
Junio.....	876.453	40.872	213.517	119.100	350.073	88.283
Julio	606.572	48.592	152.210	199.544	403.112	151.779
Agosto.....	174.726	74.355	53.980	102.640	237.290	102.283
Septiembre ..	85.567	94.710	47.902	107.004	124.871	55.859
Octubre.....	23.567	115.286	25.975	98.178	141.311	64.761
Noviembre ..	6.356	67.095	17.341	66.032	200.562	63.974
Diciembre...	1.896	60.766	82.731	159.825	153.655	37.739

Esta premura en las operaciones de exportación, permite utilizar los mismos depósitos para almacenar la cosecha de maíz, que llega al mercado más o menos en la fecha en que la mayor producción de trigo y lino ha salido para el exterior. De esta suerte la utilidad que prestarían los depósitos fiscales se extendería también al productor de maíz, cuya condición es tan precaria como la del triguero, desde que sufre las mismas consecuencias de la baja de precios y de la falta de crédito.

La construcción de los depósitos que auspiciamos podrían llevarse a cabo en los puertos que abarcan las zonas más importantes de nuestra agricultura, como serían las ciudades de Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca, La Plata, San Nicolás, V. Constitución y Diamante. El cuadro que sigue nos demuestra la importancia que tienen los puertos citados como exportadores de granos.

EXPORTACION DE TRIGO, LINO Y MAIZ POR LOS
PRINCIPALES PUERTOS

(EN TONELADAS)

Por el puerto de;	Año 1920			Año 1921			Año 1922		
	Trigo	Lino	Maiz	Trigo	Lino	Maiz	Trigo	Lino	Maiz
Buenos Aires	1.794.152	594.436	1.876.686	426.039	484.563	1.085.333	1.006.957	335.152	1.019.573
Bahía Blanca	1.312.050		9.821	526.187	7.292	34.339	529.152	6.118	49.441
Rosario	1.302.432	356.052	1.783.342	564.639	597.721	1.202.614	1.638.947	365.868	1.076.095
La Plata	380.602	8.558	243.082	69.047	6.960	147.889	95.900	4.949	77.688
Santa Fé....	132.041	14.086		29.294	99.957	1.620	213.386	72.310	7.214
San Nicolás .	43.690	49.119	332.269	172	53.991	228.944	42.516	51.045	329.155
V. Constituc.	55.479	15.055	133.233	3.251	19.746	117.749	96.541	18.141	206.987
Diamante....	29.664	4.378		345	17.748		45.556	29.150	—
Otros	34.425	8.717	32.314	14.483	72.240	16.385	68.259	43.225	5.170
Totales.....	5.084.535	1.050.401	4.410.747	1.633.457	1.360.218	2.834.873	3.737.214	925.958	2.771.323

De esta manera los beneficios que los almacenes fiscales proporcionarían a los productores en general serían evidentes. Estos depósitos no estarían sometidos a las influencias políticas de los pequeños pueblos; y la fiscalización por el Estado que llegaría a su mayor grado, representaría para el agricultor y demás interesados, una seguridad plena. El cereal depositado en estos galpones estaría cerca de los medios de transporte al extranjero, transporte que se podría efectuar inmediatamente de realizarse la venta. Los galpones deben ser construídos para dar cabida a toda la producción de los mejores años, sin que por esto se corra el riesgo de que queden desocupados en los años malos, pues en ellos se podrá depositar cualesquiera clase de productos.

Pero para que este plan pueda dar todos los beneficios que de él es dable esperar, se requiere contemplar otra cuestión que se vincula muy estrechamente con el problema que nos ocupa. Nos referimos al transporte ferroviario.

Al auspiciar la construcción de galpones fiscales en los puertos de embarque, queremos evitar también la aglomeración del cereal en las estaciones de los ferrocarriles. El colono ne-

cesita transportar cuanto antes sus granos a los depósitos fiscales, para poder conseguir el crédito que necesita.

Desde hace muchos años las empresas ferroviarias no cumplen con el inciso 2 del art. 5 de la ley General de Ferrocarriles Nacionales, número 2873, que establece la obligación por parte de las empresas de "Conservar en buen estado el tren rodante que será de calidad y cantidad suficiente para suplir a las necesidades del camino, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare..."

La Dirección de Ferrocarriles parece que tampoco ha hecho uso de la disposición de la ley citada por la cual esa dirección "determinará periódicamente el tren rodante que debe mantener en servicio ordinario cada ferrocarril en relación al movimiento de la carga..."

Ya en 1904, el señor E. Lahitte, ex Director de Economía Rural y Estadística en unos de sus informes elevado al Ministro de Agricultura, decía: "Las peticiones dirigidas a V. E. por corresponsales de esta División, demuestran una vez más que en tanto que las líneas férreas se extienden por todo el territorio, y que a la par de los rieles, el arado va de consorcio creando nuevos centros de producción, el productor y las empresas ferrocarrileras están en continuas desaveniencias respecto a los derechos y obligaciones que les asisten y de las recíprocas conveniencias que los vinculan".

"Este estado de cosas perdura desde hace mucho tiempo, y, no obstante las leyes generales que amparan al cargador, y las disposiciones de estas mismas leyes y de las especiales que determinan claramente las obligaciones y prerrogativas de las empresas, los productores, el comercio y los periódicos denuncian cada año los *graves perjuicios ocasionados por la falta de depósitos en las estaciones, por la escasez de vagones* y por la exorbitancia de los fletes, como si las leyes que rigen esta parte de la economía nacional no se cumplieran o fueran absolutamente deficientes".

"Si no hubiera miles de antecedentes que confirman estos hechos, bastaría para evidenciarlos, las publicaciones de estos días y las notas dirigidas al Ministerio de Agricultura reclamando la intervención del Gobierno Nacional para obligar a las empresas a proveer los vagones necesarios para el transporte de la enorme cantidad de bolsas de *granos apiladas en*

estaciones que carecen de las instalaciones necesarias para poner los frutos al abrigo" (1).

Hemos recurrido a esta cita extensa porque en ella se manifiesta de una manera acabada la verdadera situación de las empresas ferroviarias frente al productor; y esas mismas palabras escritas en 1904 podrían ser muy oportunas en el momento actual. Y en efecto, en los últimos años y principalmente en el actual, en la provincia de Córdoba, por ejemplo, notorias son las dificultades con que tropiezan los acopiadores de cereales para conseguir vacíos en que remitir sus granos a los molinos harineros o a los puertos de embarques. Los podidos de vagones se asientan en los libros de la estación, y recién se satisfacen después de muchos días, lo que da lugar a que se formen estibas a la intemperie o que se suspenda la recepción de los productos vendidos por el agricultor, y se vea éste obligado a dejarlo en la chacra donde carece de los elementos para conservarlo sano y seco. Todo esto causa no sólo perjuicios al acopiador, sino también, y en mayor escala, al productor, quien, además de desatender otros trabajos, tendrá que sufrir el descuento que aquél le hará por su trigo, lino o maíz húmedo.

Con nuestro sistema de galpones fiscales en los puertos de embarques, ya no se presentará el inconveniente de que los galpones sean insuficientes para guardar toda la cosecha de una zona determinada, puesto que, como hemos dicho, ellos tendrán una capacidad para albergar la mayor producción de la zona de influencia de cada puerto.

Pero es evidente que para que el colono haga uso de esos galpones y pueda así gozar de sus beneficios, es preciso que no se le oponga las dificultades de conseguir vagones. El agricultor debe contar con la seguridad del transporte de su producción, de manera que pueda cargar directamente en los vagones todo el cereal que lleva desde la chacra a la estación del ferrocarril.

Nuestro colono, inmediatamente después de haber trillado necesita dinero, y si el transporte de su cosecha a los galpones fiscales se le demora, y no puede obtener el crédito que busca, desistirá de enviarla y la venderá al acopiador local que, como sucede actualmente, le pagará los precios más bajos. Se debe entonces exigir a las empresas ferroviarias que mantengan la cantidad de vagones que la necesidad de la carga requiere, y

(1) E. LAHITTE: *Ob. cit.*, pág. 377.

obligarlas, si fuera posible por una disposición especial a que en los momentos de cargar el cereal, dén la preferencia a los pedidos de vagones hechos por los agricultores.

Llevado a cabo el sistema que hemos esbozado, la Administración de los depósitos fiscales, emitiría "warrant" agrícola y lo remitiría al colono que envió su producto.

Este "warrant" podría emitirse en los términos de la ley 9643; pero con algunas modificaciones de importancia que a esa ley deberá introducirse. Con este documento el colono estará en condiciones de obtener un crédito suficiente para satisfacer todos sus gastos del año, entregándolo en garantía a las instituciones bancarias que ya existen diseminadas por todo el país.

En esta forma habremos sacado al agricultor argentino de la situación precaria en que todos los años se encuentra. Conseguirá así vender sus granos a precios remuneradores; podrá dedicarse con más tiempo y con mayor voluntad a sus tareas diarias; tendrá más aliciente para mejorar sus cultivos con la selección de la semilla y con la adquisición de maquinaria moderna; y estará seguro, en fin, de que su trabajo de todo un año, no sólo servirá para enriquecer a los exportadores de la producción agrícola del país, sino que le permitirá formar su pequeño capital, con el que podrá afrontar los años de malas cosechas.

Realizado este plan, el Estado habrá llevado su protección a la rama más importante de la producción argentina y habrá cumplido así con uno de sus deberes más ineludibles.

BERNARDO J. MATTA.