

Revista

de

Ciencias Económicas

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

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

DIRECTORES:

Dr. Nicolás A. Avellaneda

Por la Facultad

Néstor B. Zelaya

Por el Centro de Estudiantes

Juan José Silva
Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES:

Dr. Alejandro M. Unsain

Dr. Jorge Cabral

Por la Facultad

Juan B. Courbet

Armando Luis Raggio

Por el Centro de Estudiantes

Luis Moreno
Eugenio A. Blanco
Por los Graduados

ADMINISTRADOR: Bernardo J. Matta

Año XI

Octubre de 1923

Serie II. Nº 27

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

Información económico-financiera

I.—NACIONAL

La crisis pecuaria en nuestro país (1)

En los momentos graves la elocuencia es parca; y cuanto más se ha discutido un asunto, tanto menos útil es reabrir el debate sobre el mismo.

Por eso, la Sección de Ganadería que me honró con la presidencia, ha hablado poco y ha trabajado modesta y silenciosamente. No ha pretendido, ni pretende, redimir inmediatamente a la industria pecuaria de la pesada crisis que la aflige.

Pensamos, como los médicos antiguos, que, a veces, la mejor terapéutica consiste en proceder haciendo estrecha alianza con la robustez del organismo, ayudar su reacción natural, sin sustituirse a ella, vigilar y esperar el proceso ineludible que tiene toda enfermedad y prevenir por último, en cuanto sea posible, una recaída o una recidiva; esto es, su repetición en época próxima.

No traemos, por consiguiente, panacea alguna, ni la hemos buscado, convencidos de la dificultad de hallarla, toda vez que otros, con mayor tiempo y mejores medios, no pudieron encontrarla. Tampoco hemos llegado a la conclusión común, de aconsejar que el Estado dirija y realice la evolución económica, que corresponde exclusivamente a las fuerzas vivas de la Nación. Creemos que el Estado debe estimular, secundar y amparar, sin reemplazarlos, a los factores económicos y sociales de la Nación.

Aconsejamos varias medidas sencillas, factibles y generales, para que los gobiernos, con la visión y la responsabilidad pública de su misión y de su poder, las consideren y las apliquen en la medida y forma que estimen conveniente.

Estas Conferencias no legislan, ni siquiera asesoran oficialmente. Emiten apenas opiniones, acopian antecedentes y los ofrecen a la buena voluntad de los gobiernos y de las instituciones tutelares de la economía nacional.

La sección Ganadería resolvió, ante nada, recomendar la urgente necesidad de levantar y, sobre todo, de mantener permanentemente organizado un censo pecuario, para que, en todo momento, se pueda saber con

(1) Discurso pronunciado por el Dr. José León Suárez en el acto de clausura de la Segunda Conferencia Económica Nacional.

aproximada exactitud, cuál es el capital de las diversas especies de ganado con que cuenta el país. Constan en las carpetas de la Sección, proyectos importantes a este efecto. Utilizan unos los servicios del Banco de la Nación y sus Sucursales y Agencias, y otros las Municipalidades y otras Oficinas públicas, para tener al día, sin mayores gastos, el balance ganadero nacional por medio de una escrupulosa cuenta de altas y bajas que la obligación y la educación paulatina habrían de imponer a cada propietario de animales.

Relacionados con esta cuestión del capital ganadero efectivo, se trataron diversos proyectos y tendencias cuya finalidad común era reglamentar restrictivamente la compra-venta de ganado. Como resolución prudente se transigió por unanimidad, con expresar el deseo de que si se comprobara que han disminuído las cantidades de 43 y 26 millones de cabezas ovinas y bovinas que, respectivamente, dió el censo de 1914; reglamentara el gobierno, inmediatamente, una restricción temporaria del sacrificio de hembras de esas especies. (Dejo constancia de que al discutirse y llegarse a este voto de avenencia, no se conocían oficialmente las cifras dadas por el Sr. Ministro de Agricultura en su discurso inaugural de la Exposición de Palermo, de modo que no fueron tenidas en consideración).

La materia de los monopolios, combinaciones y "trust" fué ampliamente discutida en la Sección IV de Comercio y Política Comercial y en la de Ganadería. Llegóse a la lógica conclusión de que las combinaciones o trust no son, por denominación, específicamente malos, sino cuando se abusa ilícitamente con el poder que resulta de toda reunión o amalgama de fuerzas. En consecuencia, merece aplauso, la iniciativa de reglamentar el funcionamiento de las combinaciones financieras o económicas a fin de impedir que abusen en perjuicio del interés público.

Como corolario de la legislación contra los monopolios, la Conferencia Económica aconseja que el gobierno designe periódicamente comisiones honorarias y con elementos representativos de las principales entidades rurales, para que ejerzan en cada mercado de producción agropecuaria una acción de vigilancia y la defensa de la economía nacional, semejantes a las actuales en los tribunales de mercado, pero dedicadas a denunciar los acaparamientos delictuosos.

El secreto de las ventas favorece los procedimientos ilegales de las combinaciones capitalistas. Por esa razón, la Conferencia aconseja a los ganaderos, que prefieran operar en mercados abiertos, pues así será más fácil que el valor de los animales se traduzca en precios básicos, con evidente beneficio común. En todo caso, se solicita la mayor publicidad a los precios de las compra-ventas particulares.

Considerando justa la igualdad de condiciones en las ventas, se expresa el deseo de que el gobierno de la Provincia de Buenos Aires derogue el impuesto de 1 por ciento que establece la ley de patentes en los casos de subastas judiciales.

Como las combinaciones monopolistas, para abusar con el comercio de carnes, pueden presentar, en nuestro caso, un aspecto jurídico nuevo que no se observó en otros países, se ha insinuado la conveniencia de concertar una acción diplomática preventiva y represiva. En efecto, es probable que las maniobras no fueran solamente internas, sino también internacionales; o, para hablar con propiedad, de un delito cometido a

través de varios países, cuya calificación y represión requiere el concurso de más de un gobierno, porque se trataría de un caso típico de derecho penal internacional.

Sabemos que la cooperación es una de las ideas predominantes en el mundo. Si el siglo XIX se caracterizó por la libertad y el individualismo, el presente se está caracterizando por la imposición social y la asociación en las más diversas formas, especialmente en la denominada "cooperación" o coordinación de esfuerzos para producir, distribuir o proporcionar crédito ventajosamente a los cooperados.

La cooperación está llegando a ser un término medio entre la libertad individual y la imposición social. Pero, a poco que se pretenda hacerla coercitiva, pierde esa equidistancia conveniente y necesaria. Fernando Lasalle, buscaba llegar, al socialismo máximo, por medio de las grandes cooperativas auxiliadas material y decididamente por el Estado.

Pienso (y esto va por mi cuenta) que hay que tener al creencia, pero no el fanatismo cooperativo.

Para cooperarse con éxito, se requiere armonía de intereses y una cierta afinidad de sentimientos. Ahora bien, como dice La Bruyère, cuando los hombres quieren aumentar su estima, no deben asociarse sino con los que son estimables.

Entre nosotros, hay que luchar, bravamente, para crear, casi puede decirse, el espíritu cooperativo; porque no abunda ni puede abundar, en una sociedad en evolución, conmovida y trastornada por elementos muy heterogéneos, aún no fundidos en normas morales y económicas, necesarias para facilitar la unión y la lealtad solidaria entre los miembros de los grupos cooperados.

Por otra parte, y refiriéndome a las cooperativas de producción, que son las que atañen mayormente a nuestra industria ganadera, demuestra la experiencia, como lo atestigua el profesor norteamericano, Samuel Mc. Cune Lindsay, que dan buenos resultados para satisfacer órdenes determinadas, pero fallan, a menudo, ante la dificultad de proveer a las demandas variables de los mercados.

Por consiguiente, aunque la cooperación es la forma más recomendable de actividad económica, tiene aun que perfeccionarse y exige entre nosotros un período previo de educación y propaganda.

Conceptúo conveniente puntualizar estas ideas, porque no faltan quienes creen recomendable imponer súbitamente la cooperación. Se ha hablado, por labios muy autorizados, de una conscripción pecuaria, como se obliga a los jóvenes a la conscripción del servicio militar...

La sección de Ganadería, convencida de las ventajas de la cooperación, ha formulado este voto de índole doctrinaria y general: "El equilibrio económico del país puede encontrarse en la formación de una gran cooperativa encargada de estimular, organizar, gobernar y colocar la producción nacional, en cuya constitución se coordinasen, el esfuerzo del Gobierno de la Nación, las instituciones de crédito y la acción particular".

Todavía ha acentuado su criterio, aconsejando que todos, o la mayoría de los ganaderos, se unan para defenderse y formar un capital social tendiente a industrializar su propia producción, para cuyo objeto el gobierno debe estimular y facilitar la operación.

La Conferencia ha estudiado el caso de la "Cooperativa Saladeril"

de Concordia, señalado por uno de sus miembros, como digno de ser imitado por los ganaderos de otras regiones, con el objeto de aminorar la crisis, organizando el comercio de su propia producción.

Reconoce el crecido mérito de los ganaderos de Concordia que tantas pruebas de energía, autonomía y laboriosidad llevan dadas, y declara que organizaciones semejantes pueden ser beneficiosas, sobre todo si se presentan condiciones como aquellas en que ha sido implantada y funciona la Cooperativa Saladeril de la ciudad entrerriana.

Resolvióse, también, aconsejar el establecimiento de mercados regionales de frutos del país, siempre que su necesidad sea sensible en una zona dada y sin dejar de tener muy presente que tales mercados constituyen un eslabón natural en la cadena de los negocios desde el productor hasta el exportador.

La discusión sobre la utilidad de los mataderos y frigoríficos regionales, llevó a la conclusión de recomendarlos como probables atenuantes de la crisis ganadera, en cuanto coincidan con un amplio sistema de depósitos y de transportes frigoríficos; una previsora organización de venta de productos al detalle y un mercado asegurado para los sub-productos.

Considerada la necesidad de modificar sustancialmente la construcción y funcionamiento de nuestros principales mataderos públicos y, en primer término el de Liniers, se resolvió que es urgente reemplazarlo, adoptando iguales o superiores modelos a los que existen en otros países, en cuanto se refiere a comodidades, instalaciones, depósitos, frigoríficos, servicios ferroviarios, etc.; así como declarar la conveniencia de que funcione en ellos un mercado abierto, con rueda de Bolsa para el ganado de cada región, donde se puedan cotizar toda clase de artículos con la mayor probabilidad de beneficios para el productor.

Discutiéronse las ventajas e inconvenientes de los mercados a plazo, adoptándose este voto positivo porque se refiere a lo que entre nosotros ha sido observado:

“La experiencia adquirida hasta ahora ha demostrado que los mercados a término para productos de consumo nacional, que no se exporten, no son convenientes en general”.

La Comisión de Industrias lecheras trabajó con ahinco y despachó diversos asuntos que luego fueron aprobados, con ligeras modificaciones, en la reunión plenaria de la Sección Ganadería. La industria de la carne está demasiado sólidamente desarrollada para que ningún obstáculo pueda detenerla. La de la leche, en cambio, pasa por los tanteos de toda infancia y necesita concentrar en su favor el interés de todos los ganaderos y la atención de todos los gobiernos.

Las palabras dedicadas a la importancia de la lechería por el señor Ministro de Agricultura, en su discurso de anteayer, respecto “al amplio campo que tenemos delante para desarrollar con éxito esta industria”, concuerdan con los votos y estimulan los anhelos de la Conferencia Económica, en esta materia. Pocas veces, la experiencia de los Estados Unidos, puede sernos más provechosa, que en el desarrollo de las industrias de la leche; a condición de seguir, más o menos, sus huellas, sin pretender, por acortar camino, andar con demasiada prisa. En los últimos tiempos, en efecto, el mayor progreso agrícola de ese país está constituido

por la industria lechera, que ha llevado el desarrollo de la chacra a una evolución inusitada.

Todos los inconvenientes y todos los prejuicios han sido estudiados y generalmente vencidos en los Estados Unidos: donde la ganadería se ha practicado en forma más parecida a la nuestra que en los países europeos.

Si estamos retardados en esta última etapa de la evolución de la industria pecuaria, debemos esforzarnos por recuperar tiempo y aumentar considerablemente el valor de nuestras vacas, que pueden y deben ser en lo sucesivo un capital mucho más reditual, que lo han sido hasta el presente. Será éste, a buen seguro, la mejor garantía de conservación del capital de nuestros vientres bovinos. Sólo entonces justificaremos, aquellos vocativos en interrogación, que el primer diplomático inglés acreditado aquí, Woobine Parish, escribiera en 1839, sobre nuestro país, en aquel gran libro que empieza con estas palabras: "¿Qué es la República Argentina?" "¿Qué es esa tierra de leche y miel, con sus Pampas llenas de ganado y sus selvas llenas de abejas?"

Cree la Conferencia Económica en la eficacia de un Congreso o una Conferencia de zootecnistas y técnicos en la industria lechera para que oriente la cría ganadera en toda la República hacia la mayor producción de leche; así como para divulgar las ventajas de las asociaciones de contralor económico y de cooperativismo; todo según las peculiaridades de cada región.

La formación de colonias lecheras como propaganda objetiva de las ventajas de la cooperación, sería un estímulo grande para el desarrollo industrial que se busca, siempre que las familias traídas al país con ese propósito fueran expertas y se les diera la oportunidad de hacerse propietarias en corto tiempo. Opina la Sección que convendría instalar mantequerías en el centro de tales colonias especiales, como un medio de fabricar tipos de manteca tan buenos como los acreditados del mundo.

Hay dos medios principales de fomentar una industria: ayudándola con primas o eximiéndola temporariamente de impuestos. La incipiente industria lechera, si se exceptúa en las Provincias de Santa Fe y Córdoba, se ve trabada por una serie de imposiciones. La Conferencia formula el voto de que, por un tiempo prudencial se la libere de gravámenes de cualquier naturaleza y dependientes de cualquier jurisdicción.

La Conferencia vería, especialmente, con agrado, que en la Provincia de Buenos Aires se hiciera efectiva la ley sobre franquicias a las Sociedades Cooperativas; como también que se sancionara una ley nacional modificando la deficiente legislación de nuestro Código de Comercio, sobre Sociedades Cooperativas, aprovechando, para tal efecto, los principios contenidos en la aludida ley provincial y en los proyectos presentados por algunos señores Diputados.

En conocimiento de las reglamentaciones establecidas por decretos y resoluciones del Ministerio de Agricultura, la conferencia formuló un voto en favor de su aplicación tutelar a los establecimientos industriales de lecherías.

Como un medio de evitar discusiones y desconfianzas, expresó el

deseo de que el P. E. constituya una Comisión, de acuerdo con las prácticas establecidas en algunos países donde la industria está muy adelantada, para que mensualmente exprese, tomando en consideración toda clase de elementos de juicio, no con carácter imperativo, sino de consejo, cual debe ser el precio básico de la crema destinada a elaboración de manteca.

Dada la importancia adquirida por el comercio de leche y sus productos, se consideró oportuno recomendar que en la Bolsa Nacional de Comercio, funcione una Bolsa de Lechería, con rueda especial, abierta ampliamente a la oferta y a la demanda de la plaza.

Considerando que la higienización obligatoria de la leche y la crema que se consume en los grandes centros, o que se exporta, es una medida de innegables ventajas para la salud, el comercio y para el progreso industrial, por las diversas labores anexas que provoca, se resolvió recomendar su aplicación a los poderes públicos.

Finalmente, se resolvió adoptar y reproducir la tercera proposición formulada por la Sección de Ganadería de la primera Conferencia Económica Nacional que tuvo lugar en 1919, que encarece la necesidad de que se dicte *una ley nacional que establezca un sistema común de marcas y señales para toda la República o en su defecto se llegue a un acuerdo entre todas las provincias que produzcan los mismos efectos que una ley general.*

No obstante que el gobierno nacional se ha preocupado y se preocupa de este secular problema, el voto es oportuno, porque en la Provincia de Buenos Aires y en otras provincias se inician acciones legislativas sobre marcas y señales.

Séame permitido tributar, en este momento, homenaje de cariñoso recuerdo a la memoria del Presidente y del Relator principal de esta misma Sacción, en la primera Conferencia Económica: los Doctores José M. Malbrán y Adolfo Mujica desaparecidos cuando aún el país y la ganadería tenían mucho que esperar de la preparación y patriotismo de ambos.

Hago mías las palabras optimistas y resueltas con que el señor Presidente de la Sociedad Rural Argentina manifestó anteayer, "la inmensa fe de la ganadería argentina en el porvenir de los mercados universales ávidos de sus productos"; porque nada considero tan probable como la vuelta a la prosperidad muy próxima de la industria pecuaria.

Me fundo para ello en las direcciones inexorables de la evolución espiritual de la humanidad, descubiertas por la crítica histórica verdaderamente científica, como leyes de la vida colectiva. Una de esas leyes básicas, desde que se inicia la civilización mediterránea, es impuesta por la idea de "democracia", y su fórmula es la "igualdad". En el orden fisiológico se combina y traduce por la exigencia de un mismo racionamiento de pan y de carne, para todos los hombres.

A medida que la igualdad política conduzca hacia una igualdad económica y alimenticia, tiene que aumentar en Europa y en el mundo la demanda de carne, con muy grande provecho para los pocos países que, como el nuestro, pueden ofrecerla en extraordinaria cantidad.

Señores:

El fomento de nuevos mercados; el aumento de consumo de carne en el interior y en el exterior; la economía en los gastos y en los factores que concurren a formar el producto; la personalidad y la vocación del ganadero en la industria pecuaria, sin delegar o gobernar demasiado su establecimiento desde la Capital Federal y el aprovechamiento de la leche y sus productos; han de vigorizar nuevamente la industria madre de la Argentina, consolidándola con el más rudo pero el más provechoso de los aprendizajes, que es el que resulta de una dura experiencia.

Por otra parte, el fomento de los pequeños propietarios que sean agricultores y ganaderos a la vez; la mejora y el abaratamiento de los transportes y la persecución de los monopolios abusivos; hoy, que el delito está definido y castigado por una ley, que el P. E. ha de vigilar celosamente y el judicial ha de aplicar estrictamente, teniendo en vista el interés general, que siempre se descubre a través de las artimañas y de la astucia de los que la violan; son todos signos auspiciosos de que se aproximan para la ganadería mejores días; y que, de acuerdo con el adagio latino, pronto podremos decir: "post nubila Foebus!" Después de la tempestad vuelve a salir el sol!

Conclusiones de la Segunda Conferencia Económica Nacional

SECCION III. — INDUSTRIAS NACIONALES

Tema: Protección a la Industria Nacional como base del desarrollo económico del país.

RESUELVE: 1.º Que se exploten las minas de carbón y se perfeccionen las de petróleo a fin de obtener el combustible más barato.

2.º Mantener los derechos aduaneros con aranceles reales y reducirlos cuando se trate de artículos que no se obtengan o fabriquen en el país y se emplean como materia prima.

3.º Tener una legislación obrera que contemple los intereses del capital y del trabajo, que evite las huelgas parciales y sistemáticas.

4.º Dar preferencia en las licitaciones oficiales al productor nacional, aun cuando su precio exceda a un 5 % al extranjero, una vez pagados los derechos aduaneros.

5.º Fomentar el empleo de los capitales depositados en los Bancos sobre la base de la protección a la Industria.

6.º Que el crédito bancario a los industriales nacionales, tenga los siguientes caracteres: Largos plazos de amortización e interés moderado.

7.º Llevar a cabo periódicamente exposiciones de estímulo a la industria nacional premiando a los mejores expositores y productores del país.

Fundamentos. — Consideramos de gran interés para el desenvolvimiento de la Industria, el estudio de leyes que orienten al capital y al trabajo a la explotación de los productos genuinamente nacionales, con ello evitaremos que se transgiversen la procedencia del artículo.

salvando al mismo tiempo a nuestro país, de la dependencia en que vive de los setados fabriles, que manufacturando nuestra materia prima nos imponen no sólo sus artículos a los precios que a ellos les conviene, sino que también obtienen los productos de nuestras industrias madres, a los precios depreciados que ellos mismos, fatalmente imponen.

Tema: Transportes Fluviales.

RESUELVE: Se recomienda a la Confederación Argentina del Comercio, de la Industria y de la Producción designe un comité permanente, que estudie iniciativas viables y prácticas, encaminadas a mejorar la utilización de nuestros ríos navegables, la canalización de otros y la construcción de canales navegables, con miras a la realización de una red de navegación interior, a objeto de promover en su oportunidad la sanción de leyes que autoricen su ejecución.

Fundamentos. — El abaratamiento de los transportes es como ya se ha dicho, una sentida necesidad en la actual situación económica del país, pero como el estudio de las tarifas ferroviarias sólo puede en parte remediar una situación de hecho que a veces resulta insostenible, sólo arbitrando otros elementos de transportes podría conseguirse un resultado práctico y definitivo.

Ninguno más apropiado que el transporte fluvial, precisamente para artículos de gran peso, mucho volumen y poco valor que no pueden soportar las tarifas del transporte rápido por las vías férreas; tales serían, por ejemplo, la madera, la sal, el azúcar, etc.

Actualmente en Estados Unidos están llamando poderosamente la atención de los gobiernos, quienes dedican crecidas sumas de sus presupuestos para hacer nuevos canales o hacer practicables la navegación en las arterias naturales y tratando por todos los medios de llegar al equilibrio que existe en Europa entre las líneas férreas y los canales, especialmente en Alemania, donde ya en 1905 se realizaba en el Rhin, el Elba y el Weser, un tráfico 8 veces mayor que en 1875 y con un rendimiento en ese tráfico puramente interior de 15.000 millones de Ton. Kil., con una economía, sobre el tráfico por riel, de 100 millones de marcos oro anuales, en favor de la producción, el comercio y la industria, sin perjudicar el rendimiento de los ferrocarriles administrados por el mismo Estado.

Tema: Protección de la industria maderera del país dañada por la importación de maderas extranjeras que le hacen competencia.

RESUELVE: 1.º Aplicación por los ferrocarriles, en los transportes de maderas, de los fletes de acuerdo con las cargas reales, dentro de una tolerancia o margen en menos sobre la establecida para cada vagón, de un 70 % para las maderas blandas (vigas y rollizos) y para las maderas duras trabajadas (Postes, tablas, tirantes, durmientes, etc.) y dentro de un 80 % para las maderas duras (vigas y rollizos) más pesados que el agua.

2.º Supresión de todo impuesto a las maderas en Territorios Nacionales.

3.º Creación de un derecho de aduana para las maderas extranjeras similares a las que produce el país, que permita a éstas la concurrencia en condiciones de igualdad.

4.° Intervención de medidores oficiales designados por el gobierno nacional y pagados por los interesados, en partes proporcionales a las operaciones, para que en las negociaciones mayoristas establezcan por el sistema métrico decimal las cantidades que se comercien en cada caso.

Fundamentos. — Las disposiciones anotadas tienden a poner en igualdad de condiciones las maderas nacionales con las extranjeras dentro de la concurrencia normal en nuestro mercado principal de consumo sin favorecer una alza en los materiales de construcción.

Trata principalmente de suprimir las pérdidas ocasionadas al productor por el pago de falso flete, de multa por exceso de carga y el desconocimiento de los sobrantes que los medidores profesionales van rechazando por ser fracción de pie, pulgada, varas u otras medidas ilegales.

Aspira además que el desarrollo de los Territorios Nacionales, no sea detenido por los impuestos que los colocan en condiciones de inferioridad con respecto a las provincias.

Tema: Necesidad de una ley punitiva para obligar a que en el país se usen únicamente las medidas del sistema métrico decimal.

RESUELVE: Es un hecho indiscutible que la ley N.° 845 de Pesas y Medidas, no ha tenido los efectos que la inspiraron en lo referente a las transacciones o contratos privados, por cuanto todavía existe el uso de las medidas prohibidas por dicha ley, en el comercio de las maderas, de algunas substancias líquidas de muchos tejidos y artículos manufacturados.

El interés del vendedor de conquistar o mantener el cliente y el de éste de no malquistarse con el que satisface sus necesidades. trae como consecuencia el predominio del sistema de medidas que sea de mayor conveniencia para el más poderoso económicamente sin que la parte perjudicada se atreva a iniciar las acciones que la ley N.° 845 le indica.

Por esta razón la Segunda Conferencia Económica Nacional considera necesaria la nueva presentación y aprobación del proyecto de ley sometido por el P. E. en 1912 a la consideración del Congreso de la Nación.

Tema: Sobre industrias pesquera y derivadas. Fomento y explotación de la riqueza biológica en nuestras aguas, ríos y mares nacionales.

Conclusión. — 1.° La Segunda Conferencia Económica Nacional examinada la presente situación de la industria pesquera, afines y derivadas, declara: Que en la actualidad se impone la conveniencia de proteger y fomentar con decisión las industrias de la pesca y sus derivados.

2.° Que es indispensable dictar una ley que fijando obligaciones y derechos, permita una amplia y segura radicación de capitales afectados a la explotación pesquera.

3.° Que se promueva el gran problema del aprovechamiento de la riqueza biológica de nuestros mares y ríos, concediendo primas, privilegios o exenciones para ciertos productos (aceite, hojalata, etc.).

4.° Poscida de las dificultades que han obstaculizado hasta aquí al des-

envolvimiento de las explotaciones pesqueras propicia la creación de una comisión nacional de pesca abarcando la materia por entero, que será creada por ley y funcionará bajo la base de esta misma.

Tema: Prolongación de los ferrocarriles del Estado.

Conclusión. — Se considera, con relación a las líneas en construcción o propuestas para completar la red del Estado, que los poderes públicos deben proceder preferentemente a realizar aquellas construcciones que signifiquen completar el sistema de la circulación interna en la red, para facilitar el intercambio directo entre las provincias del interior y aquellas que tiendan a dar salida directa o inmediata al litoral fluvial o marítimo, a la producción de las zonas interiores o tratándose de nuevas zonas, aquellas cuya inmediata colonización puede ser contemplada conjuntamente con la construcción ferroviaria.

Tales son las siguientes líneas:

1.º) Embarcación-Yacuiba. Para permitir la explotación de la zona petrolífera del norte y por sus proyecciones internacionales.

2.º) Formosa-Embarcación. Como complemento de la anterior y para hacer de Formosa el puerto distribuidor de toda la producción industrial del Norte Argentino y S. E. Boliviano, favoreciendo el tráfico fluvial del Paraguay y Paraná.

3.º) Barranqueras-Metán. Para promover la explotación de ricas regiones agrícolas y forestales, dándole salida directa y económica al Río Paraná.

4.º) Algarrobal-Mendoza. Que establecerá la comunicación directa y recíproca con los mercados del Norte para la elaboración mendocina y vinculará la red del Estado con Chile.

5.º) Catamarca-Tucumán. Por la misma razón y como complemento de la anterior.

6.º) Líneas troncales de la Patagonia. Para satisfacer rápidamente los objetivos de su construcción, cuáles fueron aproximar las zonas productoras Sub-Andinas al litoral Atlántico.

Tema: Caminos ordinarios.

Conclusión. — 1.º) La conveniencia de crear una institución similar a la "Highway Commission" de Estados Unidos, para que estudie y realice eficazmente la función económica del camino.

2.º) La necesidad de la pronta sanción de una Ley Nacional de Caminos.

Fundamentos. — El poco interés que han demostrado hasta ahora en nuestro país los poderes públicos al considerar los caminos ordinarios desde el punto de vista económico, considerados como factores elementales del progreso general, se traduce actualmente en la escasa relación existente entre el ferrocarril y el camino.

Si bien es cierto que en la Argentina, como en los E. U., ha sido necesario construir primero el ferrocarril para poblar y consolidar definitivamente nuestra organización nacional, a la inversa de lo que sucedió en Europa donde apareció el ferrocarril cuando ya existía una extensa y bien mantenida red de caminos que sólo vienen a completar el progreso introducido por el riel.

Es necesario insistir ante los poderes públicos, requiriendo una pre-

ferente atención de los mismos para este importante factor del progreso, pues es lamentable que comparando los presupuestos de los años 1910 y 1919 mientras todas las partidas se han inflado enormemente, las sumas destinadas a caminos han disminuído, contrariamente a lo que ocurre en los demás países americanos y especialmente en Estados Unidos, país siempre necesario como término de comparación, donde las inversiones eran de 131 millones de dólares en 1910 y llegaron a 389 millones en 1919.

Por esta razón, la constitución de una comisión con las mismas atribuciones de la "Highway Commission" de Estados Unidos sería un medio eficaz de éxito.

Tema: Practicabilidad de la navegación del Río Negro y su importancia en el desarrollo de los territorios Río Negro y Neuquén.

Conclusión. — Se recomienda el estudio de la practicabilidad de la navegación de los ríos Negro y Limay dada la importancia que ella tendría en el desarrollo económico de los territorios de Río Negro y Neuquén.

Fundamentos. — Se trata de uno de nuestros más grandes ríos, que naciendo en el maravilloso lago Nahuel Huapí, corre con el nombre de Limy unos 600 kilómetros hasta unirse con otro gran río, el Neuquén, en cuyo vértice de unión se encuentra la capital del territorio de ese nombre. Desde allí se denomina Río Negro, con cuya designación corre otros 600 kilómetros aproximadamente, hasta desembocar en el Atlántico, a unos 35 kilómetros abajo de Viedma, capital del territorio del Río Negro, ubicada río de por medio con Patagones, límite sur de la provincia de Buenos Aires.

Este enorme curso de agua fué navegado y reconocido por primera vez en 1783 por el piloto Villarino de la Real Armada Española, quien en este viaje remontó todo el Río Negro propiamente dicho y también gran parte del Limay, hasta la desembocadura del Collón-Curá, afluyente principal del anterior, en el cual desagüa a unos 150 kilómetros antes de llegar al lago Nahuel Huapí. Como se ve, hacen ya 140 años que este río fué navegado casi en todo su recorrido, con los elementos de aquella época.

Después de este viaje, son muchos los que se han realizado por oficiales y jefes de nuestra armada mereciendo citarse el que realizó en 1833 el piloto Nicolás Descalzi, quien con la goleta Encarnación llegó hasta la isla Choel-Choel conduciendo víveres y pertrechos de guerra para el ejército que al mando del general Pacheco y por orden del señor Juan Manuel de Rosas, realizó la primera expedición contra los indios, en que las tropas nacionales hayan llegado hasta la confluencia de los ríos Limay y Neuquén.

En 1879 fué remontado por don Martín Guerrico quien llegó hasta Choel-Choel llevando víveres para la expedición mandada por el General Roca.

En 1881 el Comandante Obligado efectuó el mismo viaje que había realizado el piloto Villarino en 1783.

En 1884 el Vicealmirante O'Connor en compañía de don Santiago Albarracín efectuó la navegación total del Río Negro continuando por

el Limay abandonan el vaporcito que tripulaban y consiguen llegar al lago Nahuel Huapí siendo los primeros argentinos que realizaban tal hazaña.

Desde su establecimiento en el Río Negro el Superior Gobierno mantuvo hasta 1911, una escuadrilla de vaporcitos en Patagones, los cuales aprovechando los repuntes llegaban hasta la actual Colonia Roca. Estos viajes fueron siempre intermitentes por no contar con embarcaciones apropiadas para cualquier época del año. En 1903 los vaporcitos realizaron 26 viajes, en 1904 igual número, 34 en 1905 y 42 en 1906.

El ministro de marina explicando las razones que le habían decidido a disolver la escuadrilla, decía: "Esta escuadrilla había sido establecida en épocas en que sus servicios eran imprescindibles por falta absoluta de comunicaciones en una región rica que se acababa de arrebatar al dominio del indio, para entregarlas a las explotaciones a que estaba destinada por el progreso general de la Nación.

En los últimos años, la construcción de líneas férreas en el Río Negro y Neuquén y el balizamiento de puertos como San Antonio han quitado toda su importancia a aquel servicio y desviado hacia otras líneas más cómodas y seguras las corrientes del transporte comercial. Las condiciones actuales del cauce del río hacían, por otra parte, que el servicio de la escuadrilla resultase deficiente, irregular y poco económico.

Puesto el río en condiciones de navegabilidad y estudiado por autoridad competente, el tipo de embarcaciones más apropiado para aquel servicio, sería fácil fomentar la formación de una compañía que se hiciera cargo de la navegación, pero el trabajo primario corresponde sin duda a las autoridades que dejarían así expedita una vía que debe interesarle hasta el punto de vista estratégico.

Tema: La navegación fluvial en jangadas, en la República Argentina contribuye a abaratar el costo de la industria maderera, y a nivelar diferencias en los precios, con beneficio de la economía nacional. En consecuencia apoya y prestigia la navegación en jangadas en los ríos Paraná, Alto Paraná, Uruguay y costa del Río de la Plata, como medio de contribuir al desarrollo de los obrajes del Norte de la República.

Conclusión. — Se apoya y prestigia la navegación en jangadas, en nuestros ríos interiores, sujeta a reglamentaciones que garanticen la seguridad del tráfico fluvial.

Fundamentos. — Después de una amplia discusión de este asunto en que hubo opiniones diametralmente contrarias como la que sostenía el representante del Centro Nacional de Cabotaje, señor Attwell, que pedía la supresión de la navegación en jangada, la comisión aceptó por mayoría de votos la proposición anterior, restringiendo el tema presentado por el Centro Nacional de Armadores de Cabotaje, Lancheros y Remolcadores y sostenido íntegramente por el Ing. Luis Pastorizza, en la forma anteriormente expresada.

Tema: Modificación de la ley vigente sobre alcoholes, determinándose la aplicación de los alcoholes vínicos y la de los alcoholes industriales y de caña.

Conclusión. — Que únicamente los alcoholes vínicos deben ser para el consumo de boca, gozando en la tasa impositiva de una rebaja favorable y que, por donde corresponde, se determinen los usos y aplicaciones del alcohol industrial.

Fundamentos. — La obtención de alcoholes de caña, maíz y vínico, señala los siguientes coeficientes en su costo de producción:

Alcohol de Melazas (Caña)		\$ 0.10	$\frac{1}{n}$	el litro
» » Maíz	de \$ 0.25 a	» 0.32	» » »	
» » Vínico	» » 0.512	» » 0.564	» » »	

y se eleva el precio a más de \$ 1.— si se compra el vino a 0.10 el litro.

De modo que la competencia entre estos tres alcoholes no puede existir, dada la gran diferencia en los precios de producción, luego el uso mayor del alcohol industrial perjudica al alcohol vínico que, siendo un producto subsidiario de la industria enológica, no conviene su obtención, obligándose así al industrial a desechar las borras, los orujos, los vinos averiados que podrían emplearse bien en la destilación lo que es una mala práctica económica.

El alcohol de caña proviene de los residuos de una industria, que no tienen otra aplicación dentro de la misma y cuyo gasto de obtención no ocasiona mayor precio al de producción de azúcar, ya que con el mismo vapor que utiliza el ingenio se hace la destilación.

El alcohol de maíz se fabricaría recién en un caso de superproducción de este cereal, dada la gran extensión que proyecta darse a los cultivos agrícolas.

Siendo los alcoholes vínicos preferidos para la elaboración de ciertas bebidas, es lógico e irrefutable que deban ser utilizados para la misma industria y sus derivados: vermouths, vinos quinados, cognacs, rhums, grapas y anisados, así como también para el encabezamiento de vinos, elaboración de mistelas, tipos especiales de vinos licorosos y adición a los vinos comunes para exportación.

Francia, país vitivinícola por excelencia, ha establecido ya la diferencia que pedimos; en la sesión de la Cámara de Senadores del 19 de Mayo de 1921, después de la exposición del senador M. Maurice Sarraut, sancionó el siguiente texto:

“Los alcoholes de industria *no podrán en ningún caso* ser destinados al consumo de boca, sino para la fabricación de espirituosos de toda clase, destinados a la exportación, vinos licorosos y vinagres; están comprendidos bajo la denominación de alcoholes de industrias, todos los alcoholes que no sean provenientes de la destilación de vinos, cidras, vino de peras, orujos, borras de vinos y frutas de todas clases”.

Italia tiene también una legislación sobre alcoholes, que favorece al alcohol vínico sobre los industriales.

Tema: Ley de vinos. Unificación del impuesto nacional al vino. Eliminación de los impuestos provinciales. Protección a la industria viti-vinicola. Revisión de las tarifas aduaneras sobre vinos.

Conclusión. — La Segunda Conferencia Económica Nacional considera necesaria la unificación de las legislaciones provinciales sobre vinos y la pronta sanción de una ley nacional que fijando normas de-

finitivas, unifique los sistemas de análisis químicos y establezca en toda la República una eficaz policía del vino.

Fundamentos. — Existen en varias provincias leyes y decretos que reglamentan la elaboración de los vinos, determinando límites variables en sus componentes y diferentes sistemas para sus análisis.

Por otra parte nada justifica que algunas provincias fiscalicen rigurosamente su producción para asegurar la mayor pureza y calidad, mientras en el resto del país, y sobre todo en los centros consumidores, no existen oficinas encargadas de controlar que esos productos lleguen a la venta en idénticas condiciones.

Tema: Conveniencia que el Estado establezca una "tarifa diferencial" entre aceites comestibles aptos para el consumo y los de algodón y oliva declarados inaptos por tener una acidez superior a 3 % en ácido cláico; a fin de fomentar en el país la implantación de refinерías de aceites de esa naturaleza.

Conclusión. — I.º La Segunda Conferencia Económica Nacional declara de urgente necesidad de que el estado se aboque al estudio de la obtención de los aceites comestibles de oliva y de algodón y fomento su industria en las provincias del N. E. y gobernaciones del N., estimulando con primas, prodigando toda clase de enseñanzas a los que se dediquen a esa clase de cultivos, y que se practique la liberación de derechos a las máquinas y útiles empleados en esa industria.

II. Que las escuelas agronómicas o sus técnicos destacados en aquellas regiones, sean los encargados de suministrar los conocimientos necesarios para el cultivo del olivo, sésamo y seya, de las características de su industria, y poner de manifiesto los halagüeños beneficios que se obtendría al dedicarse a esta clase de cultivo; toda vez que aquellas tierras son inmejorables, teniéndose olivos del tipo Arauco con más de 300 años, y que producen 200 ks. por cosecha.

III. Como medida inmediata y de actualidad en pro de la emancipación de nuestras industrias y en particular a la de los aceites de oliva, algodón, sésamo y seya aconseja, que se permita industrializar dichos aceites en el país; para esto deberá establecerse un derecho aduanero diferencial, entre aceites de oliva, algodón, sésamo y seya refinados en el extranjero y los mismos al estado bruto, sin más tratamiento que el de la extracción, a fin de que sean refinados en el país, toda vez que deben ser considerados como materia prima de media elaboración.

IV. Que el despacho aduanero y su control de refinación en el país, se efectúe únicamente por intermedio de las Oficinas Químicas Nacionales.

Fundamentos. — Al estudiar los diversos problemas que afectan a las industrias derivadas de la agricultura, ha encontrado acertadas las proposiciones en el sentido de que el Estado dedique preferente atención al estudio de los aceites comestibles de oliva y de algodón.

Para llegar a la realización de tan importante problema dado que nuestra producción apenas si existe, como lo atestigua el estudio efectuado por la Asociación Química Argentina es necesario que el estado practique por todos los medios a su alcance una activa propaganda en

pro del cultivo de la oliva y que estudie la liberación de derechos aduaneros a las máquinas y útiles empleados en esta industria.

Que si el país debe introducir fatalmente de 22 a 27 millones de ks. de aceites comestibles de los cuales el 75 % es de oliva y el 20 % de algodón, ambos refinados y envasados en el extranjero, ¿por qué no introducirlos al estado bruto, es decir, sin más tratamiento que el de su extracción con el exclusivo fin de concluir su elaboración en nuestro país? Y además, si se piensa que esto no entorpecería su comercio de importación, sino al contrario se tiende a aumentarlo, dado que se adquirirían directamente de los centros de producción a mejor precio, por consiguiente, y no en los emporios industriales extranjeros y en donde sufren actualmente los tratamientos diversos de su refinación, envase rotulado, etc., operaciones todas que tienden a encarecerlos y por lo tanto alejarlos cada vez más del consumidor.

Por otra parte, si se efectuara su refinación en el país, sería inmenso el beneficio aportado a nuestra industria en general. Se implantarían nuevas refinerías, y, las existentes, donde por falta de otra materia prima elaboran únicamente aceites de maní y de nabo, se les proporcionaría otra materia prima más y de superior calidad, como lo es el aceite de oliva, hoy imposible de adquirirse de otro modo. Se beneficiaría además, a las industrias mecánicas, hojalaterías, aserraderos de madera, productos químicos, cromolitografías, etc.

Finalmente efectuándose en el país, la refinación y envase de esos aceites de oliva y de algodón podrá llevarse a cabo con toda eficiencia su control químico necesario y para el cual, bastaría con la presencia de un técnico oficial en las fábricas destinadas a refinar y envasar dichos aceites.

Tema: La industria de los aceites esenciales, conveniencia de su fomento en la República.

Conclusión. — 1.º Que el Gobierno Nacional por intermedio de sus oficinas técnicas y agrícolas, contribuya al desarrollo de la industria de los aceites esenciales en nuestro país, por medio de conferencias o por la distribución de folletos explicativos de las condiciones de cultivo, abonos, climas y riego de las zonas a cultivarse en nuestro país.

2.º El Gobierno Nacional facilitará la adquisición en condiciones económicas, de los aparatos y reactivos necesarios para la fabricación de los aceites esenciales y propenderá a la instalación de fábricas especiales en ciertas regiones para la rectificación y purificación de los aceites brutos.

Fundamentos. — La implantación de la industria de los aceites esenciales en nuestro país, posible desde todo punto de vista, por nuestra riqueza de materia prima, así como por el reducido costo de su industrialización, nos evitaría ser tributarios del extranjero por una suma de alrededor de \$ oro sellado 400.000.— de esencia solamente, a la que debemos agregar los productos derivados de éstas que según estadísticas del año 1920 alcanzó a \$ ojs. 1.154.843.— favoreciéndose además la industria nacional en los ramos de perfumería, licorerías, fábricas de dulces y bizcochos y propendiendo al incremento de la industria de extractos farmacéuticos.

Tema: Transportes aéreos.

Conclusión. — La Segunda Conferencia Económica Nacional considera oportuno sugerir a los poderes públicos la conveniencia de establecer por el Estado un servicio sistematizado de transportes aéreos postales, que vincule los centros más importantes del país, como base necesaria de cualquiera iniciativa privada en este orden de actividades y como fundamento del desarrollo de la aviación militar.

Fundamentos. — El desarrollo alcanzado en Europa y Estados Unidos los servicios permanentes de comunicaciones por rutas aéreas y la topografía de nuestro extenso territorio especialmente apto para establecerías, aconseja su instalación, para no estar en retardo con relación con esta clase de servicios utilizables para las necesidades económicas del país.

Pero las rutas aéreas suponen: 1.º una red de aerodromos y estaciones de aterrizaje; 2.º una red de informaciones metereológicas; y 3.º una red de balizamientos óptimos y acústicos que determinen las rutas y permitan la aeronavegación.

Estas series de servicios básicos sólo pueden ser establecidos y sostenidos por el Estado y a ese fin responde principalmente la sugestión hecha por la Segunda Conferencia Económica Nacional.

Tema: Fomento de la Sericultura y Apicultura.

Conclusión. — Es indispensable fomentar las industrias de la sericultura y apicultura en los territorios del N. por las excepcionales condiciones de aquellas regiones al respecto.

Fundamentos. — En los territorios citados, para la industria de la sericultura, las plantaciones de la morera se producen con lujo, y el recinus, que también puede ser aprovechado para la alimentación del gusano sedérico, crece espontáneamente.

En cuanto a la apicultura, en ninguna otra parte de la República, hay una flora tan apropiada como la de los territorios del N. que permiten la formación del producto, en tan corto plazo, abundante y de superior calidad.

Tema: Situación de la industria harinera.

Fundamentos. — En los Estados Unidos los fabricantes de harinas adoptaron el lema "*Not a bushel of wheat for export*" ("ni un gramo de trigo para la exportación"), como baluarte para el plan que realizaron en todo sentido ante el gobierno las empresas de transportes marítimos y terrestres, las Bolsas y el público, para conseguir que los beneficios de la transformación de la materia prima, el trigo, en productos elaborados, harinas y residuos, permanecieran en el país de su producción.

Hace poco más de 30 años la República Argentina importaba sus harinas de Chile, Inglaterra y Austria; así se explica como este artículo puede entrar todavía en nuestro territorio, libre de todo gravamen. Enorme es el progreso realizado desde entonces por la industria harinera argentina, habiéndose invertido, en pocos años, cerca de \$ 100.000.000 en establecimientos molineros diseminados en las principales provincias del país y Capital Federal.

La Argentina posee en la actualidad molinos de primer orden, también equipados y montados como los más modernos de Estados Unidos de Norte América, Inglaterra, Francia y Alemania especialmente en los puertos Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Santa Fe, Quequén y Concordia, contando además con establecimientos modelos en el interior como Córdoba, Tandil, Mendoza, Villa Mercedes, etc.

La creación de grandes molinos ha sido auspiciada por los gobiernos anteriores, que han cedido a este objeto grandes fajas de terreno en el Puerto de la Capital y de Santa Fe, convencidos de la conveniencia de dar mayor impulso a la exportación de harina de trigo. Desgraciadamente, la corriente de exportación al Brasil ha sido entorpecida por las barreras aduaneras que pusieron los países consumidores y otros factores, al extremo de que nuestra exportación harinera, que alcanzó en el año 1919 a 328.000 toneladas, ha bajado en los primeros 7 meses de este año a la cifra insignificante de 30.000 toneladas.

Existen en el país molinos harineros capaces de moler anualmente 2.500.000 toneladas de trigo. El consumo máximo del país, según estadísticas de los años 1921-1922, alcanzó a 1.200.000 toneladas. o sea, apenas la mitad de la capacidad moledora, lo que significa que la mitad de los establecimientos deben permanecer paralizados a la espera de que el consumo nacional alcance cifras mayores o a que se le abran mercados para la exportación.

Todos los países consumidores, sin excepción, protegen su industria harinera, imponiendo altísimos derechos aduaneros a la importación de las harinas extranjeras.

En la República Argentina estamos en el caso inverso; producimos trigo en gran exceso sobre nuestro consumo, habiendo exportado en el año 1922, 3.756.000 toneladas. En este año exportaremos otro tanto, y para el año 1924, de acuerdo con la superficie sembrada, puede esperarse un sobrante para la exportación de 4.500.000 toneladas.

Proposición.—1.º Que se gestione del Superior Gobierno Nacional la presentación de un proyecto de ley que autorice al P. E. a reglamentar la exportación de trigo fijando las proporciones de la materia prima con relación a la materia elaborada, según lo que aconsejen las circunstancias de cada año.

2.º Que se cree un derecho de importación a las harinas, a los derivados de la molienda del trigo y a los productos industriales elaborados con aquéllos, a fin de proteger la industria molinera nacional.

Tema.—La actual situación impositiva dificulta el desarrollo industrial.

Fundamentos.—La Nación por su parte cobra impuestos, los que gravan toda la producción a la cual se dirigen, cualquiera sea el lugar en que se encuentren los establecimientos. Las provincias, a su vez, gravan la producción de su territorio y además la que tiene lugar en otros Estados Federales. Y, por último, las municipalidades empiezan a proceder de la misma manera.

Los productos mandados de una fábrica, situada en Mendoza, por ejemplo, pagan, no sólo el impuesto interno nacional, sino también los provinciales locales sobre toda la producción. Y todavía más, si ese pro-

ducto se vende en otra provincia, Entre Ríos, por ejemplo, paga allí otro impuesto al consumo sin que terminen aquí los gravámenes, pues muchas municipalidades los cargan nuevamente.

Proposición.—Sugerir la necesidad de llegar a la concordancia entre la Nación y las Provincias que podría hacerse por medio de una ley nacional que autorizara al P. E. para convenir con las provincias un régimen impositivo a base de una contribución interna única, recaudada bajo una sola dirección y con la contribución proporcional a la producción y al consumo de antemano establecida. De ese modo se evitarán los gastos de las diversas recaudaciones y se sacará a los contribuyentes de la incertidumbre presente, expuestos por todos lados a la persecución fiscal.

Tema.—Transporte Ferroviario.

Conclusión.—Se considera indispensable llegar a abaratar los fletes ferroviarios para el transporte de los productos procedentes de las alejadas zonas del interior y estima que tal propósito no puede ser sino el resultado de una real cooperación de las empresas de FF.CC. y de las entidades representativas de la Industria, del Comercio y de la Producción, que permita y facilite la realización del intercambio ferroviario con el establecimiento de *tarifas combinadas directas*, entre los centros productores y los mercados de consumo, para lo cual sería necesario:

1.º La definición de criterios que tiendan a la unidad de la clasificación y de las tarifas combinadas que se apliquen en el intercambio ferroviario y principios básicos racionales para la división proporcional de los fletes entre los diversos FF. CC. que efectúan los transportes.

2.º Con ese objeto el Estado, con la cooperación de las empresas ferroviarias y de las entidades representativas de la Industria, del Comercio y de la Producción debería proceder, por un estudio metódico, a la revisión de todas las tarifas y clasificaciones vigentes, así como a las condiciones de su aplicación teniendo en cuenta para ello las características de las zonas que sirven los FF. CC. y los intereses comerciales de todas las entidades interesadas en el transporte.

Fundamentos.—Las riquezas naturales de nuestro vasto territorio así como sus condiciones de productibilidad, no pueden ser aprovechadas sino en partes, en razón de las grandes distancias que deben salvarse, para el transporte de los productos.

Estas distancias aumentan virtualmente cuando en los transportes deben intervenir dos o más F.F.C.C., puesto que el aumento de flete que se produce, representa de hecho un mayor alejamiento, ya que los porteadores, cobran el servicio prestado de acuerdo a sus tarifas locales o a precios fijados de un modo más o menos arbitrario, llamado comúnmente *tarifas combinadas*.

Por estas razones y dado que dentro del régimen legal existente para el transporte ferroviario, la *elaboración de la tarifa* es privativa de las empresas, dentro de un límite de utilidad fijado por la ley, es de conveniencia suma para la producción y la industria, reglamentar este aspecto de la tarificación, esto es posible previa una revisión metódica y ordenada, de los clasificadores y tarifas vigentes dentro del

principio de "razonabilidad y justicia" que establece la general de F.F.C.C., número 2873.

Se recomienda la revisión del Reglamento Gral. de F.F.C.C., de acuerdo a sugerencias que serán hechas por la Confederación Argentina del Comercio, de la Industria y de la Producción para modificar algunas prescripciones vigentes e incorporar otras que la práctica aconseja, así como un control *más eficaz* de la capacidad de transporte de cada F.C., con relación a las necesidades de su tráfico, y una vigilancia *más severa*, en el cumplimiento de las prescripciones legales y reglamentarias relativas a los tiempos permitidos para el transporte.

Fundamentos. — En la discusión de esta conclusión hubieron dos tendencias en el seno de la Comisión, una traducida en el despacho aprobado, que no especifica las modificaciones que deben hacerse al Reglamento Gral. de F.F.C.C., por considerar que ellas deben ser resultado de un estudio amplio y meditado, y otra representada por los delegados de la Bolsa de Productos Forestales y Cámara Sindical del Comercio de Abasto, que deseaba la embarcación de los artículos reglamentarios que a su juicio debían ser modificados.

Las opiniones discutidas fueron formuladas como siguen:

Proposición (en disidencia).—Las sugerencias que la Segunda Conferencia Económica Nacional hace para que sean tenidas en cuenta en la revisión reglamentaria, son las siguientes:

1.ª Reformar la tabla de los tiempos para el transporte establecida en el art. 222, adaptándola al mínimo de 10 km. por hora fijado en el art. 187 del C. C.

2.ª Establecer en el art. 290 que las Empresas deberán suministrar los vagones en el término máximo de 8 días, incurriendo desde su vencimiento en todas las responsabilidades del transporte.

3.ª Enumerar en el art. 220, inciso 1.º las principales substancias que se consideran perecederas y alterables.

4.ª Disponer en el art. 233 que las Empresas deberán expedir recibos de fletes, que contendrá:

- a) Nombre de la estación de destino;
- b) Nombre de la estación de procedencia;
- c) Nombre del consignatario;
- d) Nombre del remitente;
- e) Número, día, mes y año de la carta de porte;
- f) Designación de los efectos;
- g) Su peso o medida;
- h) Clasificación;
- i) Tarifa;
- j) Número del vagón;
- k) Fecha y hora de puesta en descarga;
- l) Flete total;
- ll) Fecha del recibo.

5.ª Suprimir en el art. 195 la fijación de \$ 0.25 como indemnización, estableciendo que será el valor de los efectos, según se probare en juicio.

6.ª Derogar el inciso 3.º del art. 262; y suprimir el art. 194, dejando subsistente sólo el párrafo último.

Fundamentos.—Las reformas aconsejadas tienden a mejorar disposiciones básicas del transporte, buscando, especialmente, su celeridad.

La modificación de las tablas de los tiempos adecuándola al mínimo establecido por el Código de Comercio en su art. 187, así como la fijación de plazo para el suministro de vagones, inexistentes en el actual Reglamento, satisfarían este propósito apreciable.

La enumeración de las cargas perecederas y alterables llenarían un vacío en que ha incurrido el decreto pertinente, que a ellas concierne.

Los enunciados que deben contener los recibos de fletes es necesario modificarlos y completarlos en la forma expresada, a fin de que sean fiel constancia de todos los elementos que intervienen y regulan el contrato de transporte.

La supresión del monto de la indemnización de \$ 0.25 para el caso del transporte de encomienda, responde a una necesidad sentida, que la jurisprudencia ha corroborado en casos recientes, apartándose expresamente de esa disposición.

Por último, la supresión del inciso 3.º del art. 262 y la mayor parte de su análogo, el art. 194, obedece a la misma aspiración y significaría la desaparición de una evidente anomalía.

En una palabra, las modificaciones aconsejadas significan la modernización del Reglamento en puntos vitales para el transporte, adaptándolo a las nuevas exigencias del tiempo presente.

Fdo: HEINDENREICH Y VILLARROELQ.

Observaciones formuladas por el Presidente de la Comisión.— Respecto a la enumeración de modificaciones al Reglamento Gral. de F. F. C.C. hecha por el Dr. Heindenreich, por la Bolsa de Comercio de productos Forestales y Cámara Sindical de Comercio de Abasto, se formulan las siguientes observaciones por cuanto algunas de las modificaciones pedidas afectan a la índole especial o a las posibilidades de transporte ferroviario y se rechazan de plano otras que tienden a modificar los fundamentos jurídicos en que éste reposa.

Me referiré solamente, para apoyar mis ideas, a la "Convención de Berna", por ser este un Código Internacional, fruto de una larga experiencia, que regula los transportes ferroviarios entre todas las naciones de Europa, que lógicamente deben tener y tienen preferencia sobre los locales de cada país.

Analizaremos cada proposición del Dr. Heindenreich.

Art. 222. La tabla del art. 222 fué calculada, con conocimiento y a la vista del Código de Comercio, por la extinguida "Dirección Gral de F.F.C.C." consultando *posibilidades* del transporte para hacerlo seguro dentro de sus términos. *Desde hace 20 años se aplica y el público estaría muy conforme si los transportes se hicieran dentro de los tiempos que fija.*

La Convención de Berna establece, art. 14: "Los términos de entrega son (por otra parte), fijados por las disposiciones de las tarifas aplicables en cada caso especial.

Los términos de entrega no podrán exceder de los siguientes máximos:

- a) Para la gran velocidad (no interesa);
- b) Para la pequeña velocidad (nuestras cargas ordinarias).

1.º Plazo para la expedición 2 días.

“2.º El término de entrega transcurre desde la medianoche sucesiva a la aceptación de la mercadería y otorgamiento de la Carta de Porte.

Quiere decir que para 250 km. de recorrido la Convención de Berna fija:

Para expedición	48 horas
„ el transporte	48 „
<hr/>	<hr/>
Total	96 horas

Nuestro reglamento fija:

Para el transporte	50 horas
„ la entrega	48 „
<hr/>	<hr/>
Total	98 horas

prácticamente el mismo tiempo.

Para distancias mayores o menores nuestro Reglamento es más severo, digamos:

Para 100 kilómetros:

Berna	96 horas
Reglamento	70 „ 45 minutos
<hr/>	<hr/>
Diferencia	25 horas 15 minutos

Para 700 kilómetros:

Berna	192 horas
Reglamento	151 „
<hr/>	<hr/>
Diferencia	41 horas

Para 1.000 kilómetros:

Berna	240 horas
Reglamento	173 „
<hr/>	<hr/>
Diferencia	67 horas

es decir que nuestro reglamento da una diferencia práctica en el tiempo a favor del público, para transportes de 1.000 km. de 3 días menos de lo que en Europa se considera regular, conveniente y posible para el transporte ferroviario.

A mayor abundamiento es discutible que el art. 222 impugnado, no sea concordante con la especificación legal, analizada ésta con espíritu desprevenido; dice el Código, art. 187: “La entrega de los efectos deberá verificarse dentro del plazo fijado por la convención, las leyes y reglamentos, y a falta de ellos por los “usos comerciales. Los ferrocarriles deben hacer los transportes de mercadería en un término que no exceda de una hora por cada 10 kms. o por la distancia mínima que fijare el poder administrador, contados desde las doce de la noche del día del recibo de la carga.”

Dada la universalidad de esta prescripción, ¿cómo se aplicaría en

un ramal ferroviario donde la densidad del tráfico no permite sino la corrida de 2 o 3 trenes mixtos por semana?

Art. 225. Como consecuencia de los ejemplos anteriores que incluyen, concordando con la práctica europea, las 48 horas para la entrega en el tiempo total del transporte, no encuentro justificado tampoco la proposición relativa a su exclusión, que necesariamente hay que hacerla concordar con la anterior.

Con tanto más motivo es inaceptable esta proposición cuanto que el art. 225 impugnado prevé *la devolución total del flete para una demora doble del tiempo permitido*, lo que no sé que se exija en ninguna parte, haciendo la pena tan severa que el transporte resulte gratuito, por la simple demora.

Art. 195. Tampoco puede aceptarse esta modificación, que daría lugar a un semillero de abusos del público y pleitos con las empresas. La modificación no puede hacerse sin afectar también los arts. 193, 178, 181 y otros relativos al transporte de equipajes a los cuales se refiere siempre el de las encomiendas.

Arts. 262 y 194. Esta preocupación es simplemente inaceptable, pues contradice, a mi juicio, la base jurídica en que reposa, *por simple definición*, el transporte ferroviario.

Lo único que creo procedente, aceptando como justificadas por los hechos las manifestaciones de la Cámara Sindical del Comercio de Abasto es agregar un art. (194 bis) o varios, especialmente redactados para *fixar modalidades especiales en el transporte de cosas perecederas*, que salvaguarden los intereses del cargador sin afectar los fundamentos mismos del transporte ferroviario como se propone.

Arts. 290 y 283. Parece más lógico agregar esta prescripción en el art. 283, como terminación del primer párrafo, agregando: "debiendo ser provistos los vagones pedidos en un término máximo de....., transcurrido el cual, las empresas incurrirán en las responsabilidades inherentes al transporte". El tiempo a establecer creo que debe ser no menor de 15 días para armonizarlo con el mismo tiempo dado al público para depositar carga en las estaciones por el art. 290.

Art. 290. La modificación que me parecería conveniente en este artículo, en vista del segundo párrafo del mismo, es terminar el párrafo tercero, con el siguiente agregado: "no retirarla a su mejor conveniencia sin pagar el alquiler especificado anteriormente.

Art. 220. ¿Qué objeto puede tener que el Gobierno Nacional que dicta el Reglamento, restrinja su propio derecho con limitaciones enumerativas, cuando puede aplicarlas o disminuirlas en cualquier momento.

Art. 233. Sin observación.

Como consecuencia de lo dicho, lo más prudente sería para no incurrir en errores o afirmaciones aventuradas o inconsultas, reducirse a la declaración hecha, para satisfacción de las entidades interesadas, y enviar al ministerio copia de las proposiciones formuladas, con sus fundamentos, por las entidades interesadas, agregando las razones que la comisión ha tenido al sancionar la declaración.

(Fdo : CARLOS M. RAMALLO).

El estudio de la tarifa y su revisión debe hacerse no sólo consultando el costo y el valor de los productos y el rendimiento de los ca-

pitales afectados a la producción y al transporte, sino también favoreciendo la posible industrialización de las materias primas en las zonas de su producción y, en su caso, el aforamiento aduanero de las mercancías similares de importación.

Se insiste en la recomendación dada en la Primera Conferencia Económica Nacional relativa a la conveniencia de que las empresas ferroviarias permitan el tráfico en sus líneas, de vagones privados, cuando los transportes deban hacerse de un modo especial y particularmente de los vagones frigoríficos destinados a productos perecederos.

Fundamentos.— En todos los países de Europa y especialmente en E. Unidos el éxito de determinadas industrias lo constituye el hecho de poseer *vagones especiales* para el transporte de los productos, pues les permite tener en todo momento el tonelaje necesario, sin tener que depender de las empresas para un pedido que no siempre es atendido con la prontitud necesaria.

Es sobre todo en la industria frigorífica de productos perecederos: carne, leche, pescados, aves, frutas, etc., que el vagón privado ha desempeñado un papel importante, pues ha proporcionado una regularidad de transporte que no habían podido conseguir las empresas de F.C. y que también hubiera sido excesivo pedirles. Otras industrias, las del carbón, hierro y especialmente del petróleo, han aprovechado de sus ventajas de tal manera que él constituye hoy en E. U. un engranaje indispensable de varias industrias que no podrían subsistir sin él.

Como dato ilustrativo diremos que E. U. sobre un total de 2,500 000 vagones que había en el año 1921, existían 125.000 vagones frigoríficos, de los cuales 60.000 eran de propiedad privada y 125.000 vagones tanques solamente de propiedad particular, además de otra clase de vagones especiales que hacen un total de 230.000 vagones privados, es decir, casi un 10 por ciento del total.

Tema.— Petróleos y Minas.

Fundamentos.— Iniciada como es sabido, la explotación por empresas particulares en el territorio de Chubut, a raíz del descubrimiento oficial del petróleo de Comodoro Rivadavia, se ha extendido sucesivamente a los territorios de Neuquén y Santa Cruz, e intensificado notablemente en los últimos 4 años por la incorporación de importantes empresas nacionales y extranjeras. En total, son unas 20 empresas que han perforado hasta la fecha alrededor de 150 pozos, de los cuales corresponden 116 al territorio del Chubut, 27 al del Neuquén y 7 al de Santa Cruz, incluyéndose en estas cifras, los pozos en actual prosecución. Conviene dejar constancia de que la mayoría de dichas empresas han dedicado especial atención al estudio geológico de las regiones, utilizando los servicios de eminentes especialistas, a fin de ubicar los pozos de acuerdo con los resultados de la investigación, cada vez más avanzada de la compleja estructura de los yacimientos y de los terrenos que los cubren. La suma de capitales invertidos hasta ahora por esas entidades asciende aproximadamente a 65 millones de pesos moneda nacional. Como resultados generales deben señalarse, en primer lugar, el hecho de que sólo dos de dichas empresas, cuyas actividades se iniciaron en la región de Comodoro Rivadavia, hace más de 10 años, han

entrado en un período que puede considerarse de explotación industrial, habiendo producido en el año 1922 algo más de 100.000 metros cúbicos de petróleo, cifras que según todas las previsiones, aumentará de modo apreciable al finalizar el presente. Hay otra empresa que tiene un pozo productivo y otras tres que han encontrado petróleo o gases combustibles, pero la importancia de estos descubrimientos no permite aún el establecimiento de una explotación industrial. Las demás empresas no han obtenido todavía resultados apreciables, siendo de advertir que algunas de ellas solamente han comenzado sus perforaciones en el presente año.

Los trabajos se prosiguen activamente, tanto por las empresas de explotación como por las exploradoras, contando todas ellas con más de 60 máquinas de perforación de diversos sistemas.

Ahora bien; todas esas actividades y valiosos intereses, se han iniciado y desarrollado al amparo del Código de Minería y su reforma de 1917, única legislación vigente aplicable a las concesiones de petróleo, que, por sus principios liberales y garantías que ofrece al trabajador, es reconocida por todos los interesados como una gran legislación, no obstante ciertas deficiencias provenientes de la falta de disposiciones especiales sobre los yacimientos petrolíferos, que se singularizan por determinados caracteres.

Pero esas deficiencias del Código pueden salvarse, como se ha venido haciendo durante 15 años, por medio de la reglamentación y de la interpretación sana e inteligente de sus disposiciones por la autoridad minera.

Lo expuesto no quiere decir que se considere innecesaria una reforma legislativa, que incorpore al Código disposiciones especiales que le faltan sobre exploración y explotación de minas de petróleo.

En virtud de los hechos y consideraciones arriba expuestos, ratifica las conclusiones sobre la misma materia que sancionó la Primera Conferencia Económica Nacional, y las actualiza en las siguientes ampliaciones:

1.º El estado actual de las empresas de exploración y explotación de petróleo en los territorios nacionales, así como el monto de los intereses comprometidos, y las inversiones que tendrán que hacerse aún en la prosecución de esos trabajos de importancia trascendental para el porvenir económico del país, exigen que el P. E. N. estimule la confianza de los capitalistas y empresarios dedicados a esas actividades, por medio de actos visibles e inequívocos; facilitando así el regular movimiento y desenvolvimiento de esos valiosos intereses y haciendo desaparecer la incertidumbre que reina actualmente, ante la prolongada paralización oficial de las tramitaciones y el temor de interpretaciones restrictivas en la aplicación de la ley actual.

2.º Sin perjuicio de las anteriores medidas de inmediata ejecución, es necesario promover la sanción de una ley ampliatoria del Código de Minería, con disposiciones especiales sobre exploración y explotación del petróleo, en el cual deberá prevalecer el espíritu liberal de fomento de la iniciativa privada en que se inspire la legislación minera vigente. Por la nueva ley convendría:

a) Unificar la extensión máxima de la zona de exploración en

los permisos de cateo, haciendo desaparecer la actual distinción, basada en el estado del terreno superficial.

b) Ampliar los plazos para comenzar y llevar a cabo los trabajos de exploración y prorrogarlos en caso de haber resultado improductivas las primeras perforaciones.

c) Exigir garantías previas a la concesión de permisos de exploración, sobre la capacidad económica de los solicitantes para emprender los trabajos respectivos.

d) Establecer la vigilancia oficial de las perforaciones, a los efectos de la preservación de los yacimientos.

e) Asegurar al descubridor de petróleo el goce definitivo de una extensión suficiente para la explotación, proporcionada al número de pozos que haya efectuado durante el período de las exploraciones.

f) Declarar como suficiente labor legal para la adjudicación definitiva el pozo en que se ha hecho el descubrimiento de petróleo.

g) Fijar como causa de caducidad de las concesiones definitivas la paralización o restricción inmotivadas de la explotación.

h) Asegurar al Estado una moderada participación en los productos de la explotación de petróleo por los particulares, mediante una regalía en términos y condiciones tales que no resulte una carga onerosa para el explotante y que se evite, por otra parte, la competencia que en los precios de producción y venta del petróleo podría hacerles el mismo Estado con sus explotaciones similares libres de esa imposición.

i) Organizar legalmente la autoridad encargada de otorgar las concesiones y vigilar los trabajos, así como establecer normas de procedimiento administrativo y judicial que aseguren la rápida tramitación de las concesiones, y la acción eficaz de los derechos del minero en sus relaciones con el Estado y con el propietario de superficie.