

Revista

de

Ciencias Económicas

PUBLICACION DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
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 suscritos por sus redactores o colaboradores.

DIRECTORES

Dr. Wenceslao Urdapilleta
Por la Facultad

Francisco A. Duranti
Por el Centro de Estudiantes

Carlos E. Daverio
Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

Dr. Alberto Diez Mieres
Sr. Luis Moreno
Por la Facultad

José Botti
Por el Centro de Estudiantes

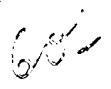
Oscar D. Hofmann
Por el Centro de Estudiantes

Año XVII

Septiembre, 1929

Serie II, N° 98

DIRECCION Y ADMINISTRACION
CALLE CHARCAS 1835
BUENOS AIRES


de Nicolás Repetto

La Defensa de la Producción Agrícola Nacional ⁽¹⁾

Palabras del Sr. Decano Dr. Zaccheo

“Al inaugurarse los cursos de la Facultad de Ciencias Económicas, se anunció como uno de los propósitos de sus autoridades, el deseo de dedicar preferente atención a diversos e interesantes problemas relacionados con los estudios de Geografía Económica y Economía Agraria, que se cursan en esta Casa, y a la consecución de esa finalidad se ha tenido, desde luego, que recurrir a la opinión de personas versadas en estas cuestiones.”

“En esta oportunidad, va a ocupar la tribuna el doctor Nicolás Repetto, de quien toda presentación está de más. Su disertación habrá de aportar, desde luego, antecedentes y puntos de vista que deberán determinar, forzosamente, una solución para los problemas que estudiamos.”

Señor Decano, señores profesores, estudiantes:

Comenzaré diciendo dos palabras acerca de la importancia que atribuyo a esta costumbre tan generalizada de la Universidad de Buenos Aires, de llamar a su seno a hombres estudiosos para que expongan el resultado de las experiencias que realizan, ya sea en el campo de la política, en el campo social o en el campo de la industria o del comercio. Es interesante que lleguen de vez en cuando a esta casa a colaborar, a cambiar ideas con los hombres que estudian serenamente la ciencia, los políticos consagrados a aplicar afanosamente, febrilmente los principios de la doctrina. De esta manera puede resultar y ha de resultar sin duda una consecuencia muy favorable: la ciencia hace acopio de hechos nuevos, que nosotros

(1) Conferencia pronunciada en el salón de actos de la Facultad de Ciencias Económicas, el 26 de agosto último. Versión taquigráfica del señor Martín Rodolfo Rivoire.

le podemos traer y ofrecer, y nosotros, puestos al contacto con la Universidad, renovamos el bagaje de nuestras ideas para la prosecución de nuestra obra. Dicho esto, vamos a entrar en materia, porque son muchas las cosas que hay que decir y quizá el tiempo no sea suficiente; hay que prescindir de las cuestiones de forma para entrar directamente al fondo del asunto que forma el tema de esta conferencia.

Yo no creo que se pueda hablar ahora, no obstante la situación difícil por que atraviesa la agricultura, de desastre agrícola, ni mucho menos. En este país, en materia de agricultura, debemos ser siempre optimistas; no con ese optimismo fácil y sin fundamento que suele ser el estandarte de ciertas formas de patriotismo, sino el optimismo basado en hechos de una evidencia notoria.

Nuestro país es enorme, vastísimo, está dotado de un clima y de condiciones admirables, tiene una producción agropecuaria abundantísima y diversificada que es solicitada con mucho interés por el comercio internacional.

Un país en estas condiciones, no puede, evidentemente, temer que su agricultura, que su producción fundamental pueda llegar a encontrarse en una situación de desastre. Lo que nos favorece es que, como la población del mundo aumenta anualmente en 5 millones de seres humanos, cada año una igual superficie de tierra debe destinarse al cultivo, debe sembrarse para el alimento de esa población que aumenta.

La depresión de los precios de la producción agropecuaria es continua, especialmente para los productos agrícolas, hecho que viene notándose de unos tres o cuatro años a esta parte y que ha provocado un malestar tan profundo que ha conseguido llamar la atención de la gente encargada de resolver estos problemas, induciéndola a descubrir, a precisar cuáles son las causas que provocan este estado tan deplorable de cosas, no obstante tratarse de un país favorecido por las mejores condiciones para que las industrias agropecuarias se encuentren en un estado prominente de prosperidad.

Las causas del malestar agrícola serán enumeradas por mí en una forma breve para que estudiemos después los medios que a mi juicio deben ser puestos en práctica para neutralizar esas causas y colocar a nuestra agricultura en condiciones de alcanzar un gran desarrollo y una gran prosperidad.

Los precios de los productos agrícolas disminuyen de una manera regular y continua desde el año 1925 hasta el 1928.

Puedo dar algunas cifras: el lino en el año 1925 se vendía a \$ 24,19 el quintal, en 1928 a \$ 15,02; el trigo en el año 1925 a \$ 17,44, a 10,70 \$ en el año 1928; el maíz a 10,80 \$ en el año 1925 y a \$ 9,76 en el año 1928; la cebada 11,70 en el año 1925 y 8,50 en el año 1928; el centeno \$ 16 en el año 1925 y \$ 9,62 en el año 1928.

Con esta creciente disminución del precio de los productos agrícolas coincide un aumento progresivo de los arrendamientos. El canon de arrendamiento ha tenido esta evolución en nuestro país desde el año 1903 hasta el año 1928: en la provincia de Buenos Aires subió de \$ 20 la hectárea a \$ 27; en Santa Fe de 12 \$ a 26 \$ la Ha.; en la provincia de Córdoba de \$ 7,50 a 15,88; en Entre Ríos de 5 \$ la Ha. a \$ 11; en el territorio de La Pampa de \$ 5 a \$ 9,80. Con excepción de la provincia de Buenos Aires, donde los arrendamientos han aumentado relativamente poco, ellos se han duplicado y aun más, como en la provincia de Santa Fe.

A medida que el precio de los productos agrícolas descendía, aumentaba el de los arrendamientos y aumentaban también los fletes ferroviarios. Les notifico que todos estos informes los he tomado de documentos oficiales, de manera que de estas cifras se responsabilizan las oficinas del Ministerio de Agricultura, del Ministerio de Obras Públicas y la oficina de Estadística de la Nación. Yo no he puesto nada personal; por otra parte, no podría recoger todos esos datos personalmente.

La evolución de los fletes ferroviarios medios, es decir lo que cobra cada ferrocarril por tonelada y por trayecto medio para determinado producto, pues la distancia kilométrica media para el mismo producto es distinta en cada ferrocarril, de manera que hay un flete medio que ha sufrido en estos últimos años, del 1920 al 1926, estas variaciones: el lino, cuyo flete medio en el F. C. del Sur en el año 1920 era de \$ 6,33 la tonelada, en 1926 había subido a \$ 10,57 la tonelada. Quiero hacerles notar que la depreciación de los productos agrícolas ha empezado a notarse en los años 1924 y 1925. El flete medio del lino en el Central Argentino subió de 8,55 a 9,77; en el Oeste de 9,80 a 10,21 y en el Pacífico de 11,16 a 16,67. El flete medio del trigo subió considerablemente en el Sur, de 4,76 a 6,82; en el Central Argentino de 8,17 a 9,14; y en el Pacífico de 9,06 a 11. Voy a darles también el del maíz porque es un grano importante. En el Sur subió de 3,88 a 4,80,

en el Central Argentino de 5,89 a 5,96, en el Oeste de 6,71 a 7, y en el Pacífico de 7,40 a 7,88.

He tratado de reunir, de condensar en un pequeño cuadro datos comparativos sobre el precio del transporte del trigo en distintos países y en el nuestro, y he llegado a esta conclusión: para una distancia de 500 kilómetros los ferrocarriles del Canadá cobran por el transporte de trigo \$ 1,04 moneda nacional el quintal; los ferrocarriles norteamericanos cobran \$ 1,87 moneda nacional argentina el quintal; de nuestros ferrocarriles, el Pacífico cobra \$ 2,12, el Central Argentino \$ 2,17, el Oeste 2,29 y el Sur 2,32.

Esta situación creada por los fletes altos de nuestros ferrocarriles en relación con los de los EE. UU. y el Canadá, se agrava más aun si se compara el costo de las operaciones en puerto en la Argentina con el de otros puertos de los EE. UU. y del Canadá.

En el puerto de Buenos Aires el costo de las operaciones en puerto por descarga y carga completa en 15 y 20 días alcanza en buques de 3.000 toneladas \$ 1,15 oro por tonelada, en buques de 6.000 toneladas 1,22 por tonelada; en Bahía Blanca en buques de 3.000 Ts. 1.10 y de 6.000 Ts. 1.20 \$ oro por tonelada. En Rosario por buques de 3.000 Ts. 0,92 y en buques de 6.000 toneladas 1,05. Puedo comparar esos precios con los que dan los puertos de Quebec, Montreal, Nueva Orleáns y Halifax. Quebec cobra por buques de 3.000 Ts. 0,63 y por buques de 6.000 Ts. 0,62; Montreal 0,75 y 0,79; Nueva Orleáns 0,73 y 0,73 y Halifax 0,19 y 0,14.

Referiré ahora un hecho tal, que si lo interpretan como lo aconsejan la inteligencia y el discernimiento más elementales tendrán una sorpresa. El aumento de las tarifas ferroviarias autorizado por el P. E. el año 1922, permitió que el Central Argentino aumentara el flete del arroz en el 15 %, el Sur en el 15 %, el Pacífico también un 15 %, el F. C. de Rosario a Puerto Belgrano 30 %, Central Córdoba 25 %, Santa Fe 10 %, Compañía General de Buenos Aires 25 %. En estos porcentajes fueron aumentados los fletes para el transporte del arroz. Ese es un dato, ahora les voy a dar otro dato y ustedes vincularán ambos datos:

Producción nacional de arroz					1915	7.956 toneladas
"	"	"	"	"	1916	13.900 "
"	"	"	"	"	1917	11.172 "
"	"	"	"	"	1918	16.632 "
"	"	"	"	"	1920	16.326 "
"	"	"	"	"	1921	25.480 "

Año en que se autoriza el au-

mento de las tarifas . . .	1922	25.759	„
„ „ „ „	1923	15.204	„
„ „ „ „	1924	8.765	„
„ „ „ „	1925	11.000	„
„ „ „ „	1926	9.000	„

La producción de arroz, que llega a su máximo en el año 1922, comienza en esa fecha a decaer de una manera tan notable que en pocos años llega a la cifra de 9.000 toneladas. Como se ve, la decadencia de la industria arrocerá coincide con la aplicación de las nuevas tarifas.

Ahora una cuestión que se refiere a la evidente parcialidad con que se han aplicado las tarifas ferroviarias en nuestro país; digo evidente parcialidad porque eso es un hecho tan grueso que aparece por sí solo a cualquier inteligencia. Las empresas de ferrocarriles aplican para sus tarifas un criterio realmente monstruoso. Cuando se trata de productos procedentes del trabajo de la gente más modesta, de la que tiene menos posibilidades de beneficio y menos influencia para pesar sobre la política, los ferrocarriles en nuestro país cargan la mano en forma tan brutal que ya constituye un verdadero escándalo, como ustedes van a ver. Los fletes para el trigo comparados con los fletes para los novillos en pie resultan sumamente elevados. Les daré algunos números: de 9 de Julio (F. C. O.) un vagón completo de 40.000 kgr., una jaula que se llena de novilos, paga \$ 134,27. Un vagón completo de 40.000 kilos para trigo paga \$ 426,40. El trigo paga casi tres veces más que los novillos. Y este hecho es tanto más chocante cuanto que el transporte del trigo no les origina a las empresas mayores gastos, ni preocupaciones, pues el cargador del trigo tiene que limpiar el vagón, el trigo puede viajar con una relativa rapidez y puede sufrir también, sin mayores consecuencias, sacudidas y balanceos. El transporte de ganado no se realiza en las mismas condiciones, es un transporte de animales vivos, las mismas empresas deben hacer la limpieza de las jaulas, limpieza complicada que debe hacerse con recio lavado y abundante lechada de cal, debiendo, además, las empresas disponer de un personal para recibir las cargas. El transporte de los novillos no puede hacerse con la facilidad con que se hace el transporte del trigo, porque los novillos

deben ser tratados con mucho cuidado, deben viajar dentro de un máximo y un mínimo de tiempo porque no se les puede tener sin agua y en ayunas durante semanas. Por otra parte la responsabilidad de las empresas es enorme, pues suele suceder que en una mala maniobra un novillo se lastima, o cae al piso de la jaula y no se levanta más, de donde vienen las acciones judiciales o reclamos para obtener una indemnización, que muchas veces las empresas tienen que pagar. Los vagones que vienen a los puertos con trigo, pueden volver cargados con otros productos, mientras las jaulas no pueden volver cargadas.

Otros ejemplos: desde O'Brien (F. C. O.) un vagón de 40.000 kilogramos completo paga para maíz \$ 321; vagón completo para trigo \$ 401,60, para ganado paga \$ 107; desde General Levalle (F. C. P.) un vagón de 40.000 kgs. para hacienda paga \$ 198, para trigo \$ 649. Aparte del trigo y del maíz hay otros productos que pagan también más que el ganado: son los productos de lechería, así como otros de los chacareros, gente que, como es sabido, no tiene la influencia política ni la social de que disponen los estancieros. Desde Brandsen a Buenos Aires, distancia de 64 kilómetros, el transporte de una tonelada de novillos en pie cuesta \$ 5,58 y el transporte de una tonelada de leche — Brandsen es un punto donde hay muchos tambos y que transporta mucha leche — cuesta \$ 12,80. El transporte de las papas cuesta \$ 8,69 la tonelada. De manera que la leche, las papas, el trigo y el maíz pagan mucho más flete que el ganado. He hecho cálculos sobre la parte que devora el ferrocarril de lo que transporta. Y así he llegado a esta conclusión: el trigo paga por flete ferroviario el 24,75 % de su valor, la avena el 32 %, el lino el 16 % y el ganado en pie paga solamente el 6,20 % de su valor.

Ustedes ven que hay un conjunto de circunstancias perfectamente ordenadas y organizadas que pesan por igual sobre el agricultor. Es evidente que los fletes, los arrendamientos, todo eso gravita directamente sobre el agricultor y hay que entender bien que la producción agrícola nacional es la producción del agricultor, lo que no podríamos decir si estos dos hechos no se encontraran íntimamente vinculados entre sí.

A estas circunstancias, tan desfavorables para la agricultura, se han agregado otras que vamos a enunciar ligeramente.

Durante la presidencia del Dr. Alvear, se reformó la tarifa de avalúos y se aumentaron los adicionales de aduana, lo que ha repercutido sobre las condiciones de vida del agricultor, porque al aumentar en un 60 % los avalúos de aduana y en un 20 % los adicionales se ha producido evidentemente un alza en una cantidad de productos de consumo campesino, la que ha contribuido a aumentar el malestar haciendo más difícil la situación del agricultor. Así es común hoy en el campo oír quejarse de los aumentos enormes que ha experimentado el precio de los implementos agrícolas en estos últimos años, aumentos que, en algunos casos, llegan al 100, al 200 y hasta el 300 %. Hay máquinas agrícolas, la espigadora por ejemplo, que ha experimentado un aumento del 150 %. Se mantienen también los impuestos a la producción en algunas provincias, como la de Santa Fe, que grava con 10 centavos por bolsa la producción de trigo, lino y maíz. Este es un gravamen bárbaro que pesa exclusivamente sobre el productor.

Y ahora viene a agregarse a este cúmulo de circunstancias realmente deplorables, el aumento de los aranceles a nuestros productos por parte de los Estados Unidos. Ustedes saben que en el rengón agrícola solamente, la situación creada a nuestro país es ésta: el lino pagará en los Estados Unidos 16 centavos más por bushell, antes pagaba 40 centavos y ahora pagará 56 centavos — el bushel es una medida de volumen de 35 litros—; el maíz pagará 10 centavos oro más por bushel, antes pagaba 15, ahora pagará 25. No hablo de otros productos porque para mi disertación no tienen mayor importancia.

Se ha sancionado en nuestro país una ley de amparo para nuestros agricultores arrendatarios. Es una ley que tiende a asegurarles una estabilidad mínima de 4 años para concluir de una vez con esos espectáculos de verdadera agricultura nómada, en los que se veía a las familias de chacareros ambular constantemente de un lado para otro bajo el régimen de los contratos verbales por un año. La ley quiere dar una estabilidad, asegurar por lo menos un tiempo de 4 años para que se pueda afianzar y desarrollar una explotación. Esa ley asegura también una indemnización por las mejoras que el arrendatario introduzca en el campo. Establece también que cada arrendatario pueda cosechar, asegurar y comerciar sus productos con la firma que más le convenga. Esta ley establece, por último, la inembargabilidad de los modestos imple-

mentos de trabajo del chacarero, a fin de que teniendo un año de mala cosecha pueda resarcirse trabajando en años posteriores.

La suerte de esta ley es la prueba más concluyente de la falta de conciencia y de ilustración de los terratenientes argentinos, los que en lugar de cooperar sinceramente a la aplicación de una ley ejemplar como ésta, consideraron mucho más conveniente violarla por todos los medios a su alcance, sin apercibirse que de esa manera contrariaban intereses fundamentales del país y probablemente también los propios.

El presidente Alvear tuvo la valentía de denunciar ante el Congreso, con motivo de un pedido de informes que le dirigiera la cámara, por qué motivo o a qué razones obedece el fracaso casi absoluto de esta ley, que yo llamaría santa ley. Dijo que los propietarios, los terratenientes, para burlar la ley arrendaban superficies superiores a 300 hectáreas, porque, preciso es saberlo, los beneficios de esta ley — por una mala concepción de los que la hicimos — se extienden solamente a superficies menores de 300 hectáreas. Los terratenientes celebran contratos de superficies mayores de 300 Hs. aun cuando en realidad se trata de contratos comunes en los cuales para una superficie mayor de 300 Hs., se eligen tres agricultores con sus correspondientes familias y se divide la superficie en tres partes. En esta forma, para la ley aparece habiendo un solo arrendatario, aunque en realidad hay tres.

Como se ve, se trata de una vulgar mentira, y sin embargo es el procedimiento cómodo de los terratenientes argentinos para burlar esta ley. Los jueces de paz se desentienden completamente de su aplicación, so pretexto de que no ha sido reglamentada. Otros propietarios burlan la ley y atan de pies y manos a los arrendatarios haciéndoles firmar contratos de Prenda Agraria por deudas inexistentes. Muchos propietarios llegaron a tramitar algo extraordinario: hacían un contrato en un solo ejemplar, que llevaba la firma del chacarero arrendatario, y ellos retenían ese solo ejemplar, no quedando en poder del chacarero ningún documento.

Ustedes saben que en nuestro país los arrendamientos se pagan en dinero o en un tanto por ciento de lo que se produce cada año. Pues bien, la ley de amparo concedía a los arrendatarios el derecho de deducir la semilla para el año próximo antes de establecer el porcentaje para el arrendamiento, pero la imposición de los terratenientes les obliga a abonar sin esa deducción previa de la semilla.

Otra circunstancia que contribuye a este malestar, a este estancamiento, es la imposibilidad en que nos hallamos de organizar de una buena vez nuestra agricultura para que ella tome el vuelo y alcance la importancia que reviste en otros países. Los agricultores argentinos son, en su mayor parte, arrendatarios, gente más bien pobre, que dispone de inventarios reducidos, máquinas antiguas, una técnica todavía insuficientemente evolucionada. Justo es reconocer que en estos últimos años hemos comenzado a trabajar con alguna seriedad, habiéndose conseguido ya algunos resultados en el orden de la mejor preparación de la tierra y de la selección de las semillas. Esa es una labor efectiva, cuyos resultados se palpan, y por la que hay que dar un voto de aplauso a los que han tenido en esta buena obra una participación eficiente.

Pero todavía pesan demasiado en este país los agricultores arrendatarios. Sobre 125.128 chacras que se explotaron en el período del 1926 al 27, el 39,09 % fueron explotadas por sus propietarios, el 57,0 % por arrendatarios y el 3,20 % por medieros. Qué hablar del malestar del campo argentino si se traduce en un estado social lamentable y en el desamparo casi absoluto de nuestro agricultor! Una pobreza que lo hace clamar constantemente por el crédito, pues lo necesita desde que empieza el año hasta que termina. Recogida la cosecha, empiezan los créditos: crédito para pagar al carnicero, para pagar al almacén, para pagar al panadero, etc., y eso es un crédito para todo el año.

¿Qué hay que hacer para aliviar, para mejorar este estado de cosas? ¿Qué hay que hacer para poner al agricultor argentino en un camino que le permita perfeccionarse, mejorarse, desarrollarse y alcanzar la importancia económica y social que le corresponde en un país como el nuestro?

Yo voy a decir lo que debería hacerse, a mi juicio, pero desde ya adelante que el conocimiento más hondo de las cosas, el contacto más íntimo con la realidad, me demuestra que las iniciativas teóricas en esta materia, como en todas las demás materias, son siempre mucho más fáciles que su aplicación. El estado de nuestra agricultura es tal, la mezcla, la diversidad de nacionalidades, de culturas, de creencias, de grupos sociales entre la masa de la gente del campo es tan grande, que francamente encontrar el medio de amalgamarlas y encaminarlas hacia una solución práctica no es una cosa fácil. Hechas estas advertencias y señaladas estas restricciones, voy a decir lo que a mi juicio habría que hacer para me-

jorar este estado de cosas. Desde luego debo decir que la reforma de la ley agraria ya está proyectada y despachada por la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados. Creo que este despacho será uno de los primeros que se traten en la Cámara de Diputados — por lo menos así lo vienen anunciando algunos diputados del sector mayoritario y eso tiene un significado que no podemos echar en saco roto. En ese proyecto se establecen algunas medidas para evitar que los terratenientes puedan burlar la ley, como sucede con la vigente. Suprime la limitación de las superficies y permite la aplicación del suelo para cualquier actividad agrícola, ganadera o mixta, y establece la duración del arrendamiento no en cuatro años como la ley vigente, sino que la prolonga a cinco años. Amplía la cantidad de cosas inembargables, aplicándose a un número mayor de ellas a las nuevas explotaciones comprendidas, como huertas, viñedos, frutales, cría de ganado y los tambos, que contarán entre lo indemnizable un pequeño cobertizo o galpón para evitar el espectáculo que todos conocen, el ordeño en el campo, sobre todo los días de lluvia, trabajo antihigiénico que no puede menos de ser repudiado.

Hay que adoptar un criterio científico o, por lo menos, racional para la aplicación del canon de arrendamientos. Actualmente existe en nuestro país una anarquía completa en esta materia; los terratenientes cobran en general lo más que pueden y hay algunos que profesan ideas extraordinarias y pretenden cobrar el arrendamiento en proporción de lo que les ha costado el campo. Dos campos contiguos, uno al lado del otro, bajo el mismo porcentaje de lluvia, bajo la misma cantidad de calor solar, con la misma composición de la tierra, ¿cómo podrían pagar un arrendamiento distinto porque su precio de compra fué distinto?

En realidad el arrendatario es el productor del suelo y nosotros aconsejamos como canon de arrendamiento la renta del suelo. La renta de un campo es la cantidad concreta de trigo, de maíz, de carne, etc., o su equivalente en dinero que le sobra al productor agrícola después de haber cubierto los gastos de explotación. Para la aplicación de este sistema, hemos aconsejado la creación de comisiones de conciliación; estas comisiones se distribuirían por todas las zonas agrícolas del país y tendrían a su cargo la tarea de poner de acuerdo a propietarios y arrendatarios, de ajustar los arrendamientos en base a la renta del suelo y de resolver sobre todas las cues-

ciones que pudieran originarse de los contratos de arrendamiento.

Se impone con urgencia un reajuste de las tarifas ferroviarias. Desde algunos años a esta parte en nuestro país no hay negocio más productivo que el negocio ferroviario. Los altos representantes de las empresas se sonríen irónicamente cuando se dicen cosas como éstas y las atribuyen generalmente a cuentos fáciles que circulan gracias a la credulidad de la gente. Pero veamos lo que revelan las cifras. Los altos representantes de las empresas se sonríen, pero en los años 1921, 22, 23, 24, 25, 26 y 27 las empresas ferroviarias argentinas han visto aumentar progresivamente sus entradas brutas y reducirse progresivamente sus gastos y el coeficiente de explotación. La entrada bruta de los ferrocarriles, que fué en 1921-22 de 43 millones, se eleva en 1926-27 a 66 millones de pesos, y los gastos, que fueron en 1921-22 de 31 millones, sólo aumentan en el 26-27 a 40 millones, y el coeficiente de explotación, que en el año 1921 fué de 82,45 %, en el 27 se rebaja a 63,09 %. Esta reducción de los gastos ha sido progresiva, se ha ido acentuando año tras año. La última autorización para aumentar las tarifas fué concedida en el año 1922, precisamente cuando bajaba el precio de todo el material ferroviario que importaban las empresas para el funcionamiento de sus ferrocarriles. Hay que proceder a un reajuste de las tarifas ferroviarias, hay que rebajarlas; la opinión pública, los gremios interesados deben unirse y presionar en todas las formas posibles a fin de obtener el reajuste de las tarifas ferroviarias. Es indispensable también que se modifique la ley 6320, la ley de la Dirección General de FF. CC. — ésta es una idea que no es personal mía, ha sido enunciada en distintos congresos de industria, de economía, de productores —. Esta reforma tiende a establecer en nuestro país una comisión permanente para fijar las tarifas ferroviarias en unión de los representantes de los gremios interesados, es decir representantes de los productores que utilizan el transporte ferroviario como uno de los elementos esenciales para su industria. Se ha propuesto crear algo que se parece a esas comisiones del comercio interestadual norteamericanas, a fin de que se permita a los gremios interesados tomar parte en la determinación de las tarifas. Necesario es también uniformar los clasificadores, pues es absolutamente imposible entenderse en nuestro país a causa de que cada ferrocarril coloca en clase distinta a productos idénticos, y esta anarquía de clasificaciones es propicia a

mantener una confusión, una ignorancia más o menos acen-
tuada en los cargadores, siendo esto precisamente lo que bus-
can las empresas.

Se habla ahora mucho de crédito agrícola. En la Cáma-
ra de Diputados, la Comisión de Presupuesto y Hacienda ha
despachado en mayoría y en minoría dos proyectos. La ma-
yoría propone la fundación de un "gran" Banco Agrícola,
la minoría, más acertada, propone la creación de una sección
de Crédito Agrícola en el Banco de la Nación. Cualquiera que
sea el sistema que se apruebe, yo creo que lo esencial para un
país como el nuestro es que el crédito oficial se distribuya de
acuerdo a normas que rigen en los países de superficie muy
extensa y de población muy reducida. No se puede aplicar a
un país como la Argentina sistemas de crédito agrícola pro-
pios de países europeos densamente poblados, con una tradi-
ción agrícola antiquísima y con costumbres iguales y unifor-
midad de razas. Lo que debemos hacer nosotros es estudiar en
qué forma realizan el crédito agrícola los países que se pare-
cen al nuestro, como los Estados Unidos, Canadá o Nueva Ze-
landia; de ahí debemos tomar la base para proyectar un sis-
tema adaptable entre nosotros, así como tener en cuenta las
conclusiones de la comisión norteamericana que estudió el
crédito agrícola en Europa, según las cuales el crédito agrí-
cola oficial debe ser canalizado por *sociedades cooperativas
rurales*, las únicas que pueden tener de las personas todos los
conocimientos necesarios, que pueden apreciar en cada caso
la justicia o la oportunidad de un pedido de crédito y que son
las únicas que pueden contraer, con el banco que emite ese
crédito, *un compromiso moral*.

Es evidente que el crédito oficial podría distribuirse des-
de ya en una forma mucho más inteligente, mucho más ex-
tensa y mucho más generosa que en las condiciones actuales.
Aquí tengo un cuadro con cifras tomadas de las últimas me-
morias del Banco de la Nación; en el año 1927 a los agriculto-
res se les adelantó por valor de 151 millones de pesos, a los ga-
naderos 358 millones, a los industriales 182 millones, a los co-
merciantes 587 millones y a otros gremios 404 millones. Esta
clasificación de otros gremios es una clasificación que ha da-
do lugar a diversas interpretaciones y a algunas suspicacias, y
por más que se nos haya dado muchas explicaciones, siempre
supondremos que dentro de esa denominación de otros gre-
mios están contenidos los prestatarios que deben esa condición

a la circunstancia de mantener una actitud política más o menos concordante con el gobierno. Esto es cosa de todos los tiempos; no es una novedad ni una creación de los últimos años. En "otros gremios" están comprendidos los políticos, que reciben fuertes sumas para destinos ajenos a toda actividad comercial o industrial sana y que son a menudo *insolventes*. En el año 1928 los adelantos a los agricultores fueron de 129 millones (menos que en el año anterior), a los ganaderos 200 millones, a los industriales 472 millones, a los comerciantes 493 y a otros gremios 328 millones. Como ustedes ven, los otros gremios han recibido unos 80 millones menos que en el año anterior, pero no han sido tratados mal, pues recibieron 328 millones.

Hay que trabajar seriamente en la fundación y el perfeccionamiento de la organización de las cooperativas agrícolas. En este país las sociedades cooperativas se han orientado de preferencia en el sentido del almacén de campaña, en el sentido de la antigua pulpería de campaña. Son despensas, pequeñas despensas, las cuales se han munido de cierta cantidad de artículos de consumo, algunos implementos de trabajo y algunas veces algo de semilla, pero que, en general, sus actividades se confunden con el almacén de campaña. En un país de la importancia agrícola del nuestro, la cooperación agrícola debe orientarse también en el sentido en que lo han hecho los norteamericanos y los canadienses, es decir, que la cooperación agrícola argentina debe orientarse en el sentido de aplicar a las funciones actuales de los agricultores la ley de la división del trabajo. Cada vez se comprende más que el agricultor no puede ser, a la vez, agrónomo, técnico perfecto y economista completo. Ya tiene bastante con llegar a ser alguna vez un técnico de primera, que conozca bien su tierra, que use las mejores máquinas y las mejores semillas. El chacarero debe cuidarse de esto y crear un resorte especial para la parte económica, que ha de manejarse en gran escala para que produzca resultados. A medida que el agricultor argentino vaya progresando y entendiendo un poco la función económica de este sistema, habrá de ir formando organizaciones comerciales propias sobre las cuales ejercerá la vigilancia y el control, y organizaciones puestas en manos de gente dotada de todos los elementos de informes que se refieran al comercio de los cereales, así como de las estadísticas sobre la producción mundial y los excedentes en cada país y en cada momento.

Estoy convencido de que no podrá hacerse muy pronto este perfeccionamiento de los hábitos comerciales de nuestros agricultores. Hace poco he tenido oportunidad de convencerme de que es ésta una reforma que está aún muy distante, al ver el asombro de algunos agricultores ante un contrato de *Pool* canadiense, donde aparece el chacarero comprometiéndose por cinco años a entregar toda su producción al organizador comercial del *Pool* para que éste la negocie en el momento y en la forma en que lo considere más conveniente y reembolse luego al productor el importe de su grano. Entre nosotros, los chacareros no acordarían esa confianza a una institución, a una organización comercial, aun creada por ellos. Desconfiarían, temerían que el trigo enviado fuera vendido en beneficio de otros. Es precisamente esta diversidad de nacionalidades lo que no hace posible todavía una organización de esta naturaleza, que debe comprender a gran número de productores. Tampoco sería muy fácil conseguir que se hiciera algo más sencillo, como lo que han hecho los productores de fruta en California, organizando cooperativas de venta, para que ésta se venda en las mejores condiciones posibles. Esto, como digo, tampoco será fácil, pero hay que hacer todo lo posible para que esta reforma se realice.

Y ahora, para terminar, diré algunas palabras sobre la reforma que considero magna y factible, sobre todo si para su realización se escoge el camino más eficaz. Al decir la reforma magna me refiero a la implantación en nuestro país de un sistema de elevadores de granos. Un sistema que realice la función mecánica y al mismo tiempo que haga también la función económica del elevador.

El transporte de los granos no puede hacerse en mejor forma que en su propio envase, que es la cáscara de cada grano. Una vez establecido el sistema de elevadores, se puede prescindir de la bolsa, y la supresión de la bolsa representa en nuestro país una economía anual de 57 millones de pesos, de los cuales 26 millones por la supresión del envase y 31 millones por la supresión de movimientos de las bolsas llenas.

¿Qué es este sistema de los elevadores? Considerado desde el punto de vista de su función mecánica, consta de dos resortes esenciales distintos y sobre los cuales quiero llamar la atención de mis oyentes. En el sistema de elevadores hay que considerar, en primer lugar, los elevadores mismos, algunos de los cuales están situados a lo largo de las líneas de ferrocarril o cerca de las estaciones, llamados elevadores de estación, y hay otros de esta misma clase pero de una capacidad mayor

ubicados en los puertos o en los puntos de venta, que se llaman terminales. Estos elevadores son instalaciones simplemente mecánicas: una rejilla, que comunica con un depósito del subsuelo, recibe el trigo, una cinta lo eleva, un hombre lo distribuye desde lo alto, según la clase, a distintos compartimientos, y luego para cargarlo un chorro cae del compartimiento y llena el vagón en un instante. Al elevador se agrega un elemento que es extraño, que es ajeno al mismo y es el vagón; porque el elevador por sí solo no sirve para nada, y todos los elevadores que se hicieran si no estuvieran reunidos entre sí, si no se pudiera transportar el trigo de los de estación a los terminales, tampoco servirían para nada. En el sistema de los elevadores son parte esencial, además del elevador, los tramos ferroviarios que unen a los elevadores entre sí y a los elevadores con los puertos de embarque o con mercados de comercio.

Yo, cuando no tenía la responsabilidad inmediata de mis opiniones, cuando podía hacer libremente proyectos y planes, he sostenido y escrito que el sistema de elevadores debía ser puesto en manos de sociedades cooperativas. Yo he escrito eso hace algunos años, pero lo he escrito cuando no tenía la responsabilidad inmediata de mi voto de legislador. Pero ahora, frente a la necesidad de resolver el problema y consciente y responsable de mis opiniones, he comprobado que mis ideas teóricas sobre la materia no son aplicables. Yo no creo que los elevadores de granos puedan en nuestro país ser construídos, comprados ni manejados por las cooperativas — que no las tenemos y no las tendremos por mucho tiempo — entre muchas otras, por las razones apuntadas anteriormente.

Se ha propuesto este sistema: que el capital privado haga los elevadores y los maneje por medio de una comisión competente, amparada y guiada en una buena ley de granos como la que tiene el Canadá, adaptada a nuestras condiciones y aplicada con todo rigor. Tampoco creo en la posibilidad de semejante cosa, porque para mí el sistema, que es una sola cosa, debe ser manejado por una sola autoridad, de acuerdo a un mismo principio y dentro de una perfecta armonía. Por otra parte, esta función no podría entregarse exclusivamente al capital privado.

El tercer sistema es el que ha sido propuesto a la Cámara de Diputados el año pasado por el presidente Alvear, de acuerdo al resultado de estudios de una comisión especial y que pone la construcción y el manejo de los elevadores en manos del Estado, *exclusivamente del Estado*.

Me parece que éste es un mal sistema, porque si el Estado llegara a gobernar los elevadores, el Estado no podría gobernar los tramos ferroviarios que unen entre sí a los elevadores; ése es un elemento de incumbencia exclusiva de los ferrocarriles, los que ejerciendo derechos propios en cualquier momento pueden quebrar la armonía del funcionamiento del sistema.

Es preciso encontrar un procedimiento que ponga a los elevadores y los ferrocarriles bajo la dirección de una entidad que signifique una inteligencia entre empresas y gobierno. Y para eso, a mi juicio, no hay nada mejor que aplicar el siguiente sistema: las empresas de ferrocarriles mantienen desde luego toda su jurisdicción sobre sus líneas, pero intervienen en la formación de una compañía o de una sociedad mixta, de la que forman parte esas empresas y el Estado. Y esa sociedad es la que construye los elevadores, tanto los de la campaña o estación, como los terminales. Y de esta manera habría seguridad de que la armonía en el funcionamiento de los elevadores no se quebraría en ningún momento, porque en ello estarían interesadas las propias empresas ferroviarias.

¿Qué harían las empresas de esa cantidad de galpones y de graneros que se hallan diseminados a lo largo de las líneas férreas, si se implantara en nuestro país, como forma exclusiva, el transporte a granel? ¿Qué sería de esos galpones? ¿Esos galpones no podrían ser transformados en espléndidos elevadores de estación?

Lo que interesa al productor en el sistema de los elevadores y que es algo esencial, pues es el elemento que se necesita para dar un impulso de organización y de fuerza al medio agrario argentino, es que el elevador, aparte de su función mecánica, sirva al chacarero que cultiva 100 hectáreas de trigo y produce 1000 bolsas como al que cultiva 400 hectáreas y produce 5000 bolsas, que lleve el cereal en la cantidad y calidad que se le ha entregado, que lo lleve al terminal y dé a todos la seguridad completa de que será bien conservado y asegurado contra riesgos. Además: que tanto al chacarero de 100 hectáreas como al chacarero de 500, les dé un certificado que podrá negociar con cualquier comprador de primera mano, o, en caso de estar formada la cooperativa, que ella se encargue de vender a los precios más convenientes.

Claro está que para el buen funcionamiento de estos elevadores es indispensable sancionar una buena ley de granos, de la cual es un excelente modelo la del Canadá, que podría aplicarse a nuestro medio con algunas modificaciones.

Pero no habríamos terminado nuestra obra si no nos preocupáramos de llevar al campo algo, si no la mayor parte, de las condiciones propias de la vida civilizada. El campo argentino necesita que se le lleven muchas cosas capaces de contribuir a levantar las condiciones de la vida rural. Hay que llevar escuelas porque el problema escolar aun en las regiones más pobladas es un problema constante; hay que llevar medios de cultura general, porque no existen ni los más necesarios. La salubridad, la vialidad y la seguridad son problemas que en nuestra campaña están en un completo abandono. La implantación del sistema de elevadores provocaría en nuestro medio agrario un cambio tan fundamental que sería de beneficios realmente incalculables. También tendríamos en él un medio de organización. ¿Cómo organizar?

Ya está establecido que nada se puede hacer sin la organización. El esfuerzo aislado del individuo no vale nada, no sirve para nada, lo que lo fortalece es la combinación, la correspondencia, la inteligencia y lo que se necesita es la organización. Yo esperaba mucho de las organizaciones cooperativas; ahora veo que su progreso no es tan rápido. Tampoco se puede esperar mucho de la organización gremial de los trabajadores del campo, por el alejamiento y por las dificultades de las comunicaciones. Se necesita alguna cosa que por su propia fuerza organice a los chacareros, los reúna, y entonces tendrán conciencia de su fuerza, de su poder y de su eficacia, se darán cuenta de que la unión es un precioso factor de eficacia. Y en ese sentido no creo que haya nada mejor que el elevador. Estudiando las organizaciones comerciales de los agricultores canadienses, australianos y aun los norteamericanos, vemos que han conseguido poco a poco en sus formas de organización una serie de beneficios tanto en el precio como en otros órdenes. Lo mismo ha de ocurrir entre nosotros. Los principios serán un poco difíciles, pero vendrá la organización y surgirá un sentimiento nuevo, que es precisamente lo que necesitamos, y esa organización se extenderá a todas las formas de la actividad campesina, para crear la defensa agraria de la Nación.

Esto es todo lo que tenía que decir acerca de esta materia. No sé si habré sido lo suficientemente

claro y explícito, he tratado de ser con-

ciso, pero éstas son mis opiniones

y éstas son las aptitudes

verbales de que dis-

pongo para ex-

presar-

las.