

## Algunas medidas necesarias para el progreso del país en general y de sus campañas en particular (\*)

POR EL DOCTOR GUILLERMO GABBARINI ISLAS

En los últimos años me he ocupado varias veces de la gravedad de la situación por que atravesaban nuestro país en general y nuestras industrias agrarias en particular (1).

Inaugurando en la Facultad de ciencias económicas de Buenos Aires mi curso de régimen agrario decía, en 1927, que el estancamiento del país era innegable, y para probarlo recordaba que entonces, como doce años atrás, la República contaba con 37.000 kilómetros de vías férreas, que nuestras superficies cultivadas seguían siendo los mismos 25 millones de hectáreas, que nuestros stocks ganaderos no habían pasado de los 30.000.000 de vacunos, 40.000.000 de lanares y 10.000.000 de caballares que eran en 1915, que nuestro comercio exterior no había aumentado mayormente y que hasta nuestra población, detenida o poco menos la corriente inmigratoria, no había crecido en mucho.

Eso que era entonces verdad lo sigue siendo hoy después de tres años con la particularidad de que la última mala cosecha, junto a la inercia gubernativa y otros factores, ha tornado aún más grave la situación, que se vuelve singularmente seria por dos hechos exteriores que nos afectan extraordinariamente en nuestro carácter de país exportador de materias alimenticias y primas en general: la depresión económica mundial, que lesiona hasta a países de estructura económica

(\*) Síntesis de la conferencia que sobre este tema dió el autor el 26 de agosto de 1930 en la Facultad de agricultura y ganadería de Corrientes.

(1) Sobre la situación de los territorios nacionales en especial pueden leerse tres artículos que publiqué el anteaño pasado en *La Nación*.

tan perfeccionada como Gran Bretaña y Alemania donde dos y tres millones de desocupados son el mejor exponente de la crisis, y la ola proteccionista que parece abatirse sobre el mundo todo.

Es evidente que urgen algunas medidas tendientes a conjurar esa situación en la que hasta por el prestigio mismo de la Nación no podemos continuar y no es menos evidente que, dada nuestra condición de país agropecuario, la mayoría de esas medidas han de encaminarse al mejoramiento de nuestras industrias rurales.

No me he de ocupar en este trabajo de la obra que se impone en el exterior y que todos conocemos: una hábil acción diplomática tendiente a defender nuestra producción y una acertada publicidad de las posibilidades que el país ofrece y de los hechos que al mismo interesa hacer conocer. La existencia de la primera — para referirme a hechos recientes — hubiera evitado, tres meses ha, que Alemania nos suprimiese el contingente de cincuenta mil toneladas de carne que podíamos introducir libres de derechos en aquel país; la segunda, organizada en forma, hubiera impedido que circularan como verdad las inexactitudes que lord Beaverbrock y lord Rothermere en su campaña proteccionista no vacilaron en lanzar en Gran Bretaña contra nuestras carnes en estos últimos meses (1).

(1) Si observamos el mercado inglés que, como es sabido, absorbe la casi totalidad de nuestras carnes de exportación, vemos que desde unos años a esta parte nuestras carnes sufren las consecuencias de dos campañas: la una que perjudica a todas las carnes (inglesas y argentinas), consiste en la propaganda que hacen una cantidad de productores de alimentos en favor de sus productos. Es frecuente ver en Londres y en las demás ciudades británicas carteles que rezan así: «Eat less meat; drink more milk». «Eat more potatoes», «Eat more fish», carteles con que las ligas de productores de leche, papas, pescado, fruta, etc., hacen propaganda a favor de sus respectivos artículos ponderando a continuación sus ventajas.

El efecto de esas campañas es portentoso — según Richelet ha permitido aumentar en 9 meses en 27.000 toneladas el consumo londinense de pescado y en proporción el de otros productos — y como es natural ha traído una disminución apreciable en el consumo de carne de que se han ocupado últimamente *The Times* y otros diarios ingleses.

La segunda campaña no es ya genérica contra las carnes sino específica contra las carnes argentinas: los productores rurales ingleses y los *farmers* de los demás dominios británicos, después de una hábil campaña, obtuvieron, en 1926, la sanción de una ley que acuerda un millón de libras anuales para propaganda de los productos británicos, propaganda que se hace en forma de folletos, volantes, pedidos a los hoteles y demás grandes consumidores a los cuales se les toca la fibra patriótica, etc.

Esta primera parte de la campaña específica — perfectamente lícita por otra parte — no dió mayores resultados ante la excelencia del producto argentino cuya magnífica calidad y módico precio relativo lo siguieron imponiendo, pero desgraciadamente el año pasado un grupo del partido conservador inició una marcada campaña proteccionista a favor del llamado «Empire free trade» o sea comercio libre dentro del Imperio y

Y vengo a las medidas que se imponen en el interior y que aunque harto conocidas no estará de más recordar:

Necesitamos en primer lugar racionalizar nuestra producción. Hasta ahora hemos producido en una forma más o menos simplista y rutinaria que las nuevas condiciones económicas mundiales obligan a abandonar. Se impone un conocimiento mejor de las necesidades y de los gustos de los mercados consumidores, un mayor esmero en los cultivos y sobre todo una más grande diversificación de los mismos: hay zonas en las provincias de La Rioja y Catamarca que se prestan admirablemente para la cultura del olivo, cultura que podría hacer disminuir las 40.000 toneladas de aceitunas y aceites comestibles que anualmente recibimos de Francia, Italia y España, y lo mismo podríamos decir del algodón del que sólo cosechamos la quinta parte del que sería necesario para nuestro consumo interno si lo industrializamos en el país, y de veinte productos más, las frutas en general, por ejemplo, caras y escasas como en ninguna otra en nuestra República. En la *banlieue* de Bruselas, entre ésta y Ninove, hay una hermosa región a la que se llama *le pays des fraises* donde más de 10.000 familias viven en la abundancia dedicadas al cultivo de las frutillas. En los alrededores de Buenos Aires, ciudad de más de dos millones de habitantes y en los de Rosario y en los de Córdoba y en los de casi todas nuestras ciudades importantes ¿no cabrían algunas explotaciones intensivas más de las pocas que hay? Vaya si cabrían si se organizaran bajo la base de venta directa al consumidor. Y he tocado la segunda de las obras que se imponen: la racionalización de las ventas, para la cual, ya se hagan al mercado interno ya al externo, se impone como medida previa la unión de los productores.

Conozco bien todas las dificultades que a la misma se oponen en un país individualista y heterógeno como el nuestro, pero todos sabemos que hemos vencido dificultades mayores y que cuanto más arduas sean las obras más pronto se las ha de emprender. Ya hay por lo demás en

protegido contra el exterior y los dos jefes de este movimiento lord Beaverbroock y lord Rothermere comenzaron una violenta campaña contra los productos argentinos contra los que todos las acusaciones, incluso la ya gastada ridícula de difundir la aftosa, fueron pocas. Esta campaña proteccionista, contra la que se han manifestado la mayoría de los dominios no tiene probabilidades de éxito, pero las injustas acusaciones de lord Rothermere y lord Beaverbroock dirigidas a un punto al que el pueblo inglés dedica especial atención — la bondad de sus productos alimenticios — nos han perjudicado mucho.

Si la Argentina, aparte de haber desmentido oficialmente las afirmaciones de los dos lordes británicos hubiera hecho una debida propaganda a favor de nuestras carnes insuperables, no sólo habríamos neutralizado los efectos de esas campañas interesadas sino que estaríamos en condiciones de aumentar nuestras ventas en el Reino Unido.

la U. P. A. y en la F. A. A. un comienzo de ejecución y se me ocurre que la mayor difusión del cooperatismo en sus varias formas podría simplificar la tarea.

La solución del problema del transporte, materia en que — salvo en lo que se refiere a ferrocarriles hartos caros sin embargo (1) — es vergonzosa nuestra situación, es asimismo indispensable.

(1) Sobre tarifas ferroviarias publiqué hace cuatro años un artículo en *El Diario* del que transcribo los siguientes párrafos que no han perdido actualidad.

«La situación actual no es por cierto equitativa; un autor recuerda que el transporte de una tonelada de trigo hasta Buenos Aires desde 500 kilómetros de distancia cuesta:

«Pesos 8,70 por el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico; pesos 8,40 por el ferrocarril Central Córdoba; pesos 8,34 por el ferrocarril Central Argentino; pesos 8,21 por el ferrocarril Sud, y pesos 7,78 por el ferrocarril Oeste, habiendo por tanto entre los dos extremos una diferencia de pesos 1,02 por tonelada, lo que hace que, en igualdad de condiciones, las tierras ubicadas sobre el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico den un producto neto considerablemente inferior a las ubicadas sobre el ferrocarril Oeste, diferencia que en otros puertos se acentúa, tal en el de Santa Fe rumbo al que, según el mismo autor, llega a haber en 350 kilómetros una diferencia de pesos 1,62 según que el transporte se haga por el ferrocarril Central Córdoba o por el provincial de Santa Fe.

«Si las tarifas diferenciales pueden aceptarse por razones técnicas (cargas terminales, etc.) o cuando tienen fines económicos o políticos de interés público — fomento de una región determinada, por ejemplo — no puede admitirse en cambio una tarifa cuya desigualdad — fruto de azar — no obedece a otra causa que al criterio diverso de las diferentes empresas.

«Pero las tarifas ferroviarias no son sólo desiguales sino que son un verdadero galimatías; sabido es que al confeccionarse las tarifas de cargas se tienen en cuenta una porción de circunstancias tales como el peso y volumen, valor, cualidades intrínsecas, de la cosa a transportar, etc., y que no es posible cobrar lo mismo por 100 kilogramos de carne viva de animales en pie que por otros tantos kilogramos de oro, ni por 100 kilos de nafta lo que por otros tantos de maíz, lo que hace que el ideal, en teoría, sea la subdivisión de las tarifas de cargas casi en tantas categorías cuantas sean las materias a transportarse.

«Mas pasa con esto lo que con muchas cosas en que el ideal teórico no coincide con el práctico pues la desmenuzación de las tarifas en categorías y subcategorías las torna ininteligibles aún para el cargador de mediana ilustración y con mucha mayor razón para la inmensa mayoría de los de nuestro país carentes de la menor noción al respecto y que deben, por tanto, entregarse a ojos cerrados a las empresas que si, en general, a fuer de empresas serias, merecen confianza no deben obtenerla a punto tal que en homenaje a ellas se anule uno de los principios básicos de toda la política ferroviaria, la publicidad de las tarifas, ya que ésta resulta ilusoria si se publican cosas incomprensibles para la gran mayoría de las personas en beneficio de quienes se hace esa publicidad.

«Conocedor práctico del asunto, el doctor Mariano de Ezcurra propuso la reducción de las categorías de tarifas a diez fácilmente comprensibles por todo el mundo. Pero aparte de la justicia de la unificación y de las ventajas prácticas de la simplificación

No hablemos de la falta incalificable de una marina mercante y vengamos a los caminos y elevadores de gramos.

Es sobradamente conocida la situación de Europa en materia de caminos. ¿Quién no ha oído hablar de los miles y miles de carreteras asfaltadas y arboladas de Francia, Alemania, Inglaterra, etc.? España misma, que no es por cierto ni con mucho uno de los países adelantados del Viejo Continente, cuenta en la actualidad con 6000 kilómetros de caminos firmes.

Pero dejemos a los admirables países de Europa y vengamos al nuestro: Nuestro suelo — dije el año pasado en una conferencia — poco apropiado para caminos en la zona más rica del país, junto a la absoluta o cuasi absoluta inacción de las autoridades, ha hecho que en la mayoría de las provincias, y especialmente en la de Buenos Aires, sólo haya caminos cuando no llueve.

En efecto, lo que impropriadamente en la mayoría de los casos se llama «camino» es el espacio comprendido entre dos alambrados y sin obra alguna hecha tendiendo hacerlo tal.

Cuando el progreso del país sustituyó al camino que atravesaba las pampas por sus partes más indicadas, modificable siempre porque la llanura abierta era todo camino, por la faja de tierra comprendida entre dos alambrados paralelos, seguimos por costumbre llamándoles caminos y hablando de su arreglo, cuando eran intransitables sin darnos cuenta que no se podía arreglar lo que previamente no se había construido y que para hacer un camino no basta tirar dos cercas paralelas.

Tomada la palabra «camino» en su verdadera acepción moderna puede sostenerse que el país no tiene caminos: unos pocos kilómetros de carreteras pavimentadas en torno a la Capital, unos cuantos centenares en Córdoba, alrededor de mil recientemente construidos por la progre-

¿no hay otros factores que hagan necesaria una revisión de las tarifas ferroviarias? Evidentemente sí.

«Las tarifas ferroviarias vigentes son las de la época de la guerra cuando, por razón de la carestía de todos los artículos y de las dificultades para la obtención del combustible, las empresas, por una parte, estaban obligadas a hacer gastos en mucho mayores de los que hacen hoy y cuando por otra, los altos precios que lograban los frutos de la producción nacional (\$ 250 los novillos, 20 las lanas, etc.) les permitían soportar tarifas más elevadas de las que pueden aguantar a los precios de hoy.

«Se dirá quizá, que si el estado de las empresas no es próspero en la actualidad, como lo comprueba el estancamiento de las construcciones en torno a los 38.000 kilómetros, resultaría calamitoso con una rebaja de los fletes.

«Si se rebajasen éstos como medida aislada, la observación posiblemente tuviera algún fundamento, pero lo pierde en absoluto si la revisión de las tarifas va involucrada dentro de las varias medidas que deben tomarse cuanto antes en beneficio de las harto descuidadas industrias rurales...»

sista administración de Laurencena en Entre Ríos y otro tanto diseminado en todo el país no pesa nada en un estado de casi 3.000.000 de kilómetros cuadrados.

Un autor, a pesar de atribuirle con suma benevolencia a la Argentina 16.000 kilómetros de caminos, llega a la conclusión de que no tenemos ni medio kilómetro de carretera por cada uno de ferrocarril en tanto que Canadá tiene 6,5 y Estados Unidos 9 no obstante sus grandes redes ferroviarias. Los perjuicios que, aparte de los individuales, para el país derivan de esa falta de caminos son demasiado evidentes: Sence, en un interesantísimo folleto titulado: *Los problemas fundamentales del camino*, calculaba, a base de datos muy exactos, en pesos 0,18 la economía por cada tonelada y en cada kilómetro de buen camino y como, según el mismo autor, el promedio que recorren las cargas antes de llegar a las estaciones ferroviarias es de 15 kilómetros de camino, se tendría que los malos caminos ocasionan una pérdida de pesos 2.70 por cada tonelada de carga agropecuaria o sea alrededor de 70.000.000 de pesos por año, a los que habría que agregar, según el mismo autor, cerca de 40.000.000 de pérdida experimentada por los vehículos que se ocupan de transporte de pasajeros a causa de la lentitud de sus viajes y del menor número de viajeros que, por esa lentitud y por el lógico retraimiento de los mismos, pueden transportar por año.

El mismo publicista, luego de cotejar sus cifras con las sostenidas por otros autores y por Mac. Lean para el Canadá, agrega:

« La valorización de los terrenos que es más difícil de apreciar en cifras es siempre muy considerable. En el *Farmer's Bulletin* del ministerio de Agricultura de Estados Unidos, número 505, se citan casos concretos ocurridos en el Estado de Virginia, en que la construcción de carreteras ha producido la valorización de propiedades en una proporción de 66 y de 50 por ciento. Según el censo de 1914, el valor de todas las tierras dedicadas a instalaciones agropecuarias en la República Argentina, era de pesos 12.222.969.003 moneda nacional. Asignémosle hoy el valor de 15.000.000.000 y admitiendo que la construcción de una red completa de caminos produzca solamente una valorización de 10 por ciento, tendríamos así un aumento de la riqueza privada de pesos 1500.000.000 moneda nacional. »

Aun suponiendo exagerados los cálculos que este escritor hace, y probablemente no lo son, son harto elocuentes para demostrar la importancia que tendría para la República Argentina la posesión de una buena red de caminos, que, además, sería una prima para el aumento de nuestras semiparalizadas construcciones ferroviarias y para el de las zonas económicamente cultivables del país.

Sabido es que las utilidades de los ferrocarriles están en razón directa

del tráfico de sus líneas y que éste es función de la importancia de las zonas que sirven sus estaciones.

Ahora bien, una estación tendrá cargas de toda aquella región en que el transporte de sus productos hasta la misma deje algún margen de utilidad al productor ya que éste no tendrá interés en producir si sus beneficios son insumidos por el transporte y esta región será tanto mayor cuanto mejores sean los caminos y por ende más barato el transporte.

Así, por ejemplo, si suponemos que en circunstancias «A» a un chacarero le conviene producir maíz, siempre que el transporte de cada bolsa del mismo hasta la estación no cueste más de treinta centavos, tendremos que si el precio del transporte fuese de un centavo, por bolsa y por kilómetro se podrá económicamente sembrar maíz hasta 30 kilómetros de distancia, en tanto que en otra rodeada de malos caminos en que el transporte cueste tres centavos por bolsa y por kilómetro sólo se podrá sembrar dentro de un radio de 10 kilómetros.

Prescindiendo deliberadamente de los beneficios sociales que aportan los caminos al permitir el más estrecho contacto entre los pobladores, urbanos y los rurales, homogeneizando así la población, dando a los primeros oportunidad de beneficiarse con el aire y el sol de las campañas y haciendo accesibles a los segundos las diversiones, las escuelas y los diversos servicios públicos de las ciudades, distribución de correspondencia, asistencia pública, etc.

En cuanto a los elevadores de granos su importancia no es menor. Si tuviéramos un buen sistema de ellos podríamos ahorrar anualmente cerca de 50 millones de pesos que se invierten en bolsas y ese sería, con ser muy grande, el menor de los beneficios que nos reportarían; su más grande utilidad está en la exacta clasificación del cereal que permiten, en su buena conservación y en el crédito que, en base al mismo depositado, pueden obtener los productores a la espera del momento oportuno para la venta.

El ingeniero Duhau, en una interesantísima conferencia que dió en febrero del anteaño pasado en la Sociedad rural argentina, mostró todos los beneficios que de sus elevadores saca el Canadá.

Contando con una red formada, en 1927, por 4439 elevadores de campaña y 85 terminales portuarios puede aquel país almacenar por todo el tiempo que quiera 6.500.000 toneladas de cereal debidamente limpio y seco.

Como el cereal que ingresa a los elevadores es clasificado y pesado por la inspección oficial de la Junta de granos del Canadá, la que otorga certificados sobre la clase, la calidad, peso específico, etc., del controlado, éste adquiere una gran movilidad comercial ya que los certifi-

cados permiten la venta, la obtención de crédito, y hasta la emisión de papel moneda en base a los mismos. Nosotros, como muy bien dijo el ingeniero Duhau en la conferencia mencionada, tenemos un comercio de granos más atrasado que el que tenía Egipto en la época faraónica ya que en aquel país por lo menos poseían enormes graneros para conservar su trigo.

Hemos aludido hace un instante al crédito; he aquí otra materia en que no podemos seguir con nuestro sistema tipo 1810. Es tiempo ya de que el Banco de la Nación tenga su sección de crédito agrario o de que sea fundado un Banco autónomo que se dedique exclusivamente a llenar las necesidades de las industrias rurales sirviendo tanto a los particulares como a las diversas clases de asociaciones — incluso las cajas o bancos intermedios — y tanto en lo que concierne a los créditos a corto plazo en sus varias formas como a los de larga duración.

Se impone asimismo una mayor colaboración entre patrones y asalariados rurales, unos y otros deben comprender que no son fuerzas antagónicas sino concurrentes. Debemos abandonar de una vez los salarios de hambre de que aún quedan muchos resabios y estimular a los trabajadores dándoles, cuando sea posible, participación en los beneficios o alguna otra ventaja análoga.

He hablado hasta ahora, después de haberme referido a las medidas que se imponen en el exterior, de la racionalización de la producción y de las ventas, de la necesidad de llegar a la unión de los productores, de la vialidad y del crédito.

El mejoramiento del país en esos aspectos haría mucho por el restablecimiento de nuestro pasado dinamismo, pero no haría todo.

Se impone ante todo y sobre todo en nuestra patria el mejoramiento de la justicia, base y cumbre de toda civilización. Es tiempo ya de que ella deje de ser mala, lenta y cara, cuando no injusta. No hay derecho en pleno siglo del vapor y la electricidad, en un país que hace rato proclamó para bien su independencia a seguir con procedimientos de la época nefasta de la inquisición española; ni tienen derecho los profesionales — y lo dice uno de ellos — para cobrar esos honorarios que, para remediar probablemente la escasez de «casos» derivada del exceso de competencia, sólo en nuestra América se estilan, ni lo tienen para obstruir el curso de la justicia ya bastante dificultado por esa quinta rueda que se llaman los ministerios públicos, cuando no por los propios empleadillos — y otros de más categoría — en procura de un mendrugo proporcionado a su variable apetito.

Se impone a renglón seguido la mejora de nuestra legislación y en especial — ya que a las industrias rurales nos estamos refiriendo — la modernización de nuestra legislación rural.

Es vergonzoso que sigamos, malgrado alguna ley posterior y a pesar del pie de imprenta más moderno de varios códigos provinciales, rigiéndonos en materia rural, por el código bonaerense del 6 de noviembre de 1865, dictado como lo he recordado alguna vez (1), cuando no teníamos código civil, cuando la exportación llegaba apenas a 25.000.000 de pesos fuertes, cuando los vacunos, yeguarizos y lanares criollos se vendían a 60, 40 y 20 pesos moneda corriente, cuando sólo teníamos 514 kilómetros de vías férreas y los alambrados y la chacra y los frigoríficos no existían.

Creo innecesario referirme al progreso extraordinario de las industrias rurales de entonces acá y a su enorme importancia dentro de la economía nacional en que sus productos representan el 99 por ciento de los 1000.000.000 de pesos oro de nuestro comercio normal de exportación lo mismo que el adelanto del derecho rural en todos los países del mundo puesto bien de manifiesto en las mil páginas tipo 10 y formato 8 de la legislación positiva, que trae año a año el *Annuaire international de législation agricole*.

Pienso que se impone la unificación de la mayor parte de las normas de nuestro derecho rural y la modernización de todas ellas para que respondan a las necesidades actuales.

Hay contratos de uso frecuentísimo en el campo como el de aparcería al que ni el Código civil ni ninguno de los códigos rurales han dedicado un solo artículo y hay asimismo otros contratos, como el de locación, en que la vida rural contemporánea exige la incorporación de principios especiales.

Se impone asimismo la necesidad de intensificar la enseñanza agrícola en general y la agropecuaria en particular y la de reformar nuestros sistemas educativos. En pocos países la enseñanza está tan mal orientada como en el nuestro: mientras el país se sigue llenando de bachilleres y más bachilleres, magníficamente preparados para convertirse en esa calamidad nacional que se llama el empleado público, y de doctores con tanta ciencia o seudociencia como falta de sentido común, y de maestras que a falta de escuelas — hay más de 20.000 sin ubicación — están yendo a parar... adonde todos sabemos, tenemos tres facultades de ciencias agrícolaganaderas y unas pocas escuelas prácticas de agricultura y ganadería. Es menester una reforma que nos pueble el país de escuelas prácticas agrícolaganaderas e industriales, precursoras de las granjas y de las usinas y que lleve a todos los establecimientos algunas directrices nuevas que urgen: la difusión de espíritu de tolerancia, de solidaridad, de iniciativa..., algo semejante a la obra

(1) Véase un artículo del autor en *La Razón* del 20 de octubre de 1929.

educativa que realizan las escuelas de tipo germano o a la que desempeña en ese maravilloso país que se llama Estados Unidos los clubs escolares de muchachos.

Nuestra falta de tolerancia, de solidaridad y de iniciativa es verdaderamente lamentable.

En el centro de Londres, inmensa y febril, Hyde Park pone una nota de fresco sociego.

Los domingos brinda al extranjero, además de sus encantos, un espectáculo altamente educativo: junto al Marble Arch, frente a Oxford Street, los partidos políticos organizan actos de propaganda y es de ver cómo a sólo treinta metros de distancia el uno del otro hablan un orador liberal y otro conservador y otro laborista sin el menor incidente no obstante la ausencia absoluta de policía.

La propaganda, por lo demás, sería y casi diría científica, no obstante lo popular del sitio, se hace generalmente en forma dialogada pues el auditorio, a pedido del orador, le pone de continuo objeciones que aquél trata de rebatir.

He visto momentos de verdadera animación en que ocho o diez personas hablaban a la vez, pero no he oído una sola palabra grosera ni un solo gesto ofensivo. ¡Qué ejemplo para nuestro país en que la propia policía se encarga con frecuencia de provocar incidentes en los mitines opositores!

En cuanto a la falta de solidaridad no hay más que ver el triste espectáculo que ofrecen los diversos sectores políticos de nuestras cámaras que con su exacerbación impiden toda obra constructiva o el ejemplo más próximo de la desunión de los productores o el más palpable aún de la antinatural separación de los sexos (1).

(1) La camaradería entre los dos sexos es una de las cosas que más llama la atención del argentino que recorre Europa. En parejas aisladas o en grupos la juventud de ambos sexos pasea, va a los teatros, hace sports, sin que ello despierte la maledicencia ni llame siquiera la atención.

En Francia o en Inglaterra, en Alemania o en Italia, la gente joven vive en íntimo contacto, se conoce mejor y goza más ampliamente de la vida, lo que no impide que haya verdadero respeto por la mujer. Entre nosotros no se conoce eso y la juventud en general vive mucho más tristemente que en Europa, lo que no impide que el porcentaje de hijos naturales en nuestro país sea muy superior al de cualquier nación del Viejo mundo.

Consecuencia probablemente de esa separación de los sexos y del desconocimiento recíproco que es su consecuencia, es la maledicencia común y la grosería masculina tan habitual entre nosotros y que se manifiesta de continuo en una de nuestras más salvajes y estúpidas costumbres: el piropo.

Recientemente un profesor inglés y un publicista norteamericano en dos conferencias dadas en sus respectivos países dijeron con casi idénticas palabras, después de hacer el elogio de Buenos Aires: «nos ha chocado, sin embargo, la actitud descomedida de

Y en lo que se refiere a la falta de iniciativa: ¿A qué se dedica el 90 por ciento de los capitales argentinos? A inversiones estáticas: casas de renta, campos que luego se arriendan, cédulas hipotecarias... ¿Dónde están los ferrocarriles argentinos? ¿Dónde las grandes industrias argentinas? ¿Dónde los frigoríficos argentinos? ¿Dónde las compañías de navegación argentina? Si hasta la luz, el teléfono y los tranvías de la propia ciudad de Buenos Aires nos los brindan los extranjeros, si hasta los empréstitos del Estado se cubren en Europa o en Norteamérica, en esa Europa y en esos Estados Unidos que con tanta frecuencia como falta de tino pretendemos desdeñar.

Y no se me diga que es porque no hay capitales argentinos o al menos capitales argentinos disponibles, porque ahí están los 1800.000.000 de pesos depositados en el Banco de la Nación y los depósitos no menores en otros bancos.

El solo problema de la carne de que tanto y con tanto motivo se ha hablado es muestra elocuente del charlatanismo y del estatismo criollo.

Hemos proyectado para todos los gustos, pero no hemos hecho ni la más sencilla de las cosas: abaratar los precios de venta al consumidor en las grandes ciudades, para lograr, aparte de beneficiar al mismo, un aumento de demanda que habría redundado en beneficio del productor. Y no se me negará que ello habría sido bien fácil desde que hubiera bastado la formación de cooperativas de estancieros para la venta directa al público o cualquier otra organización análoga.

Una iniciativa al respecto de la Sociedad Rural Argentina, tropezó con mil dificultades en la Municipalidad de la Capital.

Quizá se me diga, y no andaría en verdad descaminado quien tal sostuviera, que el retraimiento de los capitales y la desconfianza de sus dueños se debe en buen parte a la ineptitud gubernativa y a la voracidad fiscal. Con raras excepciones nuestros jefes de estado, padres de la patria y anexos, hace rato que no saben si ser proteccionistas o libre-cambistas, centralistas o autarquistas, amigos del capital o del obrero y en su desacierto sólo aciertan a esquilmar más y más las clases productoras y a quitar todo aliento a cualquier iniciativa. La monstruosa elevación de los presupuestos sin beneficio para otros que los empleados y politiqueros y la cifra inaudita de pesos 4160.080.132 a que había llegado la deuda pública global del país el 30 de junio último, son la mejor prueba de lo que afirmo y el estado de la Nación la demue-

los habitantes hacia las mujeres, actitud que las autoridades no hacen nada para evitar. » El juicio de los extranjeros que nos visitan es, al respecto, desgraciadamente unánime.

ción más clara de la necesidad de moderación en los gastos y en los impuestos.

La escuela podría hacer mucho para difundir ese espíritu de tolerancia, de solidaridad, de iniciativa, etc., que nos faltan, lo mismo que para desarrollar los hábitos del ahorro, de confort y hasta de limpieza diría.

La mayor difusión por la escuela de los idiomas se impone asimismo: el español fuera de las fronteras de España y de las de los países que antes estuvieron sometidos al gobierno de ese país, es desconocido en absoluto. Hablando francés — y sobre todo inglés — se puede recorrer el mundo sin ninguna dificultad, pero con el castellano no se va a ninguna parte. Es un perjuicio grave para los que hablamos esa lengua, pero no es el mayor: éste consiste en que desplazados los focos de la civilización cada vez más hacia el Norte nos vemos privados de beber directamente en las fuentes de ésta.

En Japón se pensó hace algún tiempo en substituir por el inglés el idioma nacional, para que ese país progresista pudiera asimilar mejor la civilización europea.

No creo que sea el caso de cambiar nuestro idioma, pero se impone una mucho mayor difusión del francés, del inglés y del alemán.

Las medidas a que me he referido: defensa en el exterior de nuestros productos y adecuado régimen aduanero que es su consecuencia, racionalización de la producción y de la ventas, mejoramiento de nuestra vialidad e implantación de los elevadores de granos; creación del crédito agrario y moderación de los impuestos en lo económico; perfeccionamiento en la justicia y modernización de nuestra legislación y en especial de la rural, difusión de la enseñanza técnica general y rural y del espíritu de cooperación, iniciativa, ahorro, etc., en lo jurídico-social; y algunas otras de que no me he ocupado para no dar excesiva latitud a esta exposición, como la necesidad de reformar nuestro régimen inmobiliario (7) e impositivo (8) harán que salgamos de este estanca-

(7) Véase el discurso que pronuncié en el tercer Congreso universitario anual, reunido en Córdoba en 1925, y que fué publicado en la *Revista de ciencias económicas* de diciembre de ese año.

(8) En *La Nación* del 20 de septiembre de 1928 publiqué el siguiente artículo que creo no ha perdido actualidad:

#### I

«El desequilibrio entre los ingresos y los egresos que de unos años a esta parte va acentuándose en la provincia de Buenos Aires ha puesto al gobierno de ese estado en una situación difícil.

«Sus ministros de Hacienda hasta ahora han buscado la solución en el aumento de los recursos, solución evidentemente la más cómoda, pero no por cierto la más equitativa.

miento en que vivimos y que Bunge caracterizó con su maestría habitual diciendo el anteaño pasado que en la sola ciudad de Nueva York se habían construido obras en los últimos dos años por mayor valor que en toda nuestra República en diez, pero no bastarán para que retomemos nuestro pasado ritmo de progreso.

Para recuperar nuestro perdido dinamismo necesitamos tener de nuevo

«Una sola consideración — y podrían hacerse muchas — nos lo demostrará: El presupuesto de Buenos Aires ha aumentado de 1917 a 1927 de pesos 61.106.994.40 a 123.750.323.90, pesos m/n., o sea en más de un 100 por ciento. Si la población y la riqueza de la provincia hubieran crecido en la misma proporción o al menos en una análoga, poco de objetable tendría que el gobierno aprovechase la mayor capacidad contributiva, pero desgraciadamente, en el mismo período ni la población de la provincia (2.207.020 habitantes en 1917 y 2.800.000 en 1927), ni ninguno de los verdaderos índices de su riqueza — áreas sembradas (2.305.500 hectáreas de trigo en 1916-17 contra 2.900.000 en 1926-27 y 1.405.470 hectáreas de maíz en 1916-17 contra 1.500.000 en 1926-27), stocks ganaderos (10.601.689 vacunos, 17.964.872 lanares, 2.519.223 yeguarizos y 777.158 porcinos en 1917, contra 13.500.000 vacunos, 12.400.000 lanares, 2.250.000 yeguarizos y 800.000 porcinos en 1927), kilometraje de vía férrea (12.600 en 1917 y 13.650 aproximadamente en 1927), etc. — han aumentado en la misma proporción ni siquiera en una mucho menor, y lo que es más, el producto de sus industrias ha disminuído de valor, ya que ni la carne ni los cereales se cotizan a los precios a que en 1917 los había llevado la guerra europea.

«Vemos, pues, que la base de todo sistema impositivo, la capacidad contributiva, falla radicalmente. ¿Podrá encontrarse otro justificativo para el alza? El abuso de impuestos es malo, pero es disculpable cuando se traduce en un aumento de beneficios para el contribuyente, vale decir que, aunque malo el enorme crecimiento de las necesidades fiscales de Buenos Aires, él sería semitolerable si se hubiese traducido en un aumento y perfeccionamiento de los servicios públicos.

«¿Puede pretenderse que ello ha sucedido en la provincia de Buenos Aires? ¿Ha mejorado su vialidad, su higiene, su instrucción pública, su policía? Cualquiera que haya atravesado entonces y ahora el territorio bonaerense contestará que no; sus caminos, salvo rarísima excepción, siguen siendo la misma sucesión de baches y pantanos que fueron siempre; el número de niños que acuden a las escuelas del estado no ha aumentado relativamente en mucho (211.996 en 1917 y 290.000 en 1927), la salud pública sigue siendo buena porque Dios es grande y el aumento de presupuesto para justicia y policía no impide que, como otrora, se siga robando y matando con noventa y nueve por ciento de probabilidades de impunidad, que llegan a ciento si se es amigo del comisario, afirmará tal vez algún lector que quizá no se equivoque.

«¿A qué se destinan entonces los sesenta y tanto millones más que se recaudan? El presidente de una de las más importantes instituciones del país recordó no ha mucho en una magistral exposición que en los mismos diez años a que vengo refiriéndome los empleados públicos de la provincia habían aumentado de 15.854 a 25.583 y sus sueldos de 20.782.000 a 57.315.000 pesos o sea en 122 por ciento (!) a lo que hay que agregar que los servicios de la deuda pública — agrandada a más y mejor y para inversiones de utilidad muy dudosa, cuando no para saldar gastos injustificables — han subido de 16.217.000 pesos en 1917 a 43.642.000 pesos en el año pasado, o sea en un ciento sesenta y nueve por ciento (!). lo que quiere decir que sólo los sueldos de empleados y el servicio de la deuda insumen más de cien millones de pesos anuales (!!).

## II

«El lector imparcial que haya tenido la paciencia de seguirme hasta aquí se dirá quizá: Bien, de acuerdo en que el presupuesto de la provincia es enorme, pero, ¿cómo arreglar la mala situación financiera de la misma o cómo mejorarla al menos?

los saldos migratorios de 200.000 personas que teníamos antes de la guerra y no los tendremos, malgrado la ventaja que al restringir la inmigración a Estados Unidos nos brindó la ley de ese país dictada de mayo de 1921, mientras, aparte de la mejora de nuestra situación económica a que me he venido refiriendo y que es previa, no resolvamos el problema de la colonización.

Vamos a ello :

« En primer lugar economías.

« El mayor mal de nuestro país es el despilfarro — y digo de nuestro país y no de Buenos Aires, porque es sabido que del Pilcomayo al cabo de Hornos el sistema es el mismo, ejemplo y para no hablar de las finanzas nacionales cuyo estado es harto conocido : Mendoza que en el mismo periodo de diez años ha aumentado su presupuesto no ya de 1, a 2 sino a 3 (\$ 8.260.820.15 en 1918 y 24.555.090 en 1928). El despilfarro nos ha impedido aprovechar el torrente de oro que entró al país durante la guerra europea ; el despilfarro y el favoritismo nos ha impedido y nos están impidiendo emplear las rentas de la Nación y de las provincias en obras de verdadera utilidad : caminos, canales, irrigación y desagües, escuelas prácticas de enseñanza rural... ; el despilfarro y la torpeza han acrecentado nuestro urbanismo y nuestra burocracia, mientras los campos se despueblan y las industrias claman por brazos...

« En primer lugar, pues, economías : radiación de todo servicio creado para satisfacer necesidades políticas, supresión de todo empleado público innecesario, reajuste de los altos sueldos, etc.

« Luego, y ya que probablemente con sólo hacer economías no se logrará el equilibrio del presupuesto, dado que hay renglones, como el de la deuda pública, que absorbe pesos 54.478.852,34 en el presupuesto en vigor, que no pueden tocarse, mejor y más equitativa aplicación de los impuestos.

« En ese sentido y para referirnos sólo al impuesto a la riqueza inmueble, tan a mal traer por la elevada revaluación del año pasado y su presente peligroso reajuste, es digno de todo elogio el principio que informa el proyecto enviado por el Ejecutivo provincial a la Legislatura, el 27 de junio, sobre impuesto progresivo.

« Prescindiendo deliberadamente de los detalles del proyecto — que en mi opinión debería ser más liberal todavía para los pequeños propietarios a cuyo efecto convendría hacer una deducción mayor de impuesto que la que hace el mismo para los dueños de lotes de un valor de cinco mil pesos y una escala más moderada para los propietarios que no pasen de doscientos cincuenta mil pesos, y más gravoso para todos los terratenientes de campos de más de quinientos mil pesos, para los cuales aumentaría de un 25 a un 75 por ciento de la misma la escala que trae el proyecto — para referirme a su médula.

« No hay para mí nada más equitativo que el impuesto progresivo limitado, ya que la capacidad contributiva — base la más justa y más racional de todo impuesto — crece no en proporción de la renta (o capital), sino en razón progresiva de la misma.

« Es evidente que es mayor el sacrificio que importa la privación de un peso para quien tiene cien de renta que la de cien para quien tiene diez mil, ya que la renta del primero se invierte íntegramente en la satisfacción de las llamadas necesidades perentorias o primarias, en tanto que buena parte de la renta del segundo se invierte en la satisfacción de las llamadas necesidades ficticias o secundarias, cuya no satisfacción, aún teniendo en cuenta el factor psicológico, importa un sacrificio menor ; luego, para obtener una igualdad subjetiva, vale decir, proporcionada al sacrificio que el pago del impuesto causa al ciudadano, es necesario gravar su renta o su fortuna no de acuerdo a una razón fija, sino con una progresiva, desde luego, no ilimitada y confiscatoria, sino limitada y racional.

« Por otra parte, y prescindiendo de otras consideraciones que darían demasiada extensión a este artículo, es también para mí evidente la utilidad social que hay, aliviando las cargas que pesan sobre los pequeños propietarios, en mejorar su « standard »

Todos los autores que se han ocupado de la inmigración, desde los ya clásicos como Nitti y Colajanni, sostienen que el deseo de llegar a obtener la propiedad de la tierra es el móvil fundamental que guía a las masas que emigran, y esa afirmación, que era verdad en la época en que Colajanni y Nitti escribían sus obras fundamentales, lo es aún más hoy en que, desaparecidas las vinculaciones y las restricciones a la libertad individual que sobrevivieron hasta antes de la guerra mundial en muchos países europeos, ha dejado de actuar el deseo de obtener mayores derechos civiles que mucho influyó en esas épocas de preguerra.

Desgraciadamente, en materia de colonización y en todos los ramos a ésta vinculados, la Argentina está hartó atrasada.

Son conocidas las reformas agrarias europeas de postguerra de que me he ocupado en varias oportunidades y cuyo estudio incorporé al programa de régimen agrario de nuestra Facultad de ciencias económicas en 1927.

Sin entrar a un análisis detallado puede decirse en síntesis de ellas que consistieron en expropiar, no siempre indemnizando íntegramente a los propietarios desposeídos y a veces sin indemnizarlos ni siquiera en parte, las tierras de las comunidades religiosas y demás manos muertas y los latifundios de los particulares para brindarlos — lo mismo que la tierra del Estado — en pequeños lotes a los trabajadores rurales capaces de explotarlos directamente.

He dicho antes de ahora y repito que no creo que esas reformas deban llevarse a cabo en nuestro país en la forma en que se realizaron en la Europa central: no actúan en nuestra patria ni los factores económicos, ni los políticos, ni siquiera los psicológicos que motivaron esas reformas

de vida, que redundaría en beneficio de la colectividad, ya que ellos son muchos más que los grandes, a los que por lo demás un ligero aumento en el tributo no les ocasionaría un perjuicio mayor y les induciría en muchos casos a subdividir su propiedad, hecho también de indiscutible utilidad social en un país como el nuestro, en que el cultivo de la tierra se hace más por arrendatarios que por propietarios.

«La dación de la tierra en propiedad al colono, de que tanto se ha hablado en estos años, se logrará mejor por la sola acción del Código civil y de leyes ordinarias que ayuden el juego de la oferta y la demanda que por medidas extraordinarias y casi siempre injustas como la expropiación.

«A las economías, base la más importante de la normalización de las desquiciadas finanzas bonaerenses, y la más equitativa distribución de los impuestos, debe agregarse una mejor inversión del producido de los mismos; el pueblo no se niega nunca a pagar tributos ajustados a su capacidad contributiva cuando sabe que ellos han de serle devueltos en obras de utilidad, cosa que no siempre pasa en la provincia; ejemplo: las patentes de rodados, cuyo producido en su gran mayoría se invierte en todo menos en caminos.

«Buenos Aires tiene condiciones naturales estupendas que sus autoridades tienen el deber de contemplar y favorecer, y ellas, más que la de otro estado alguno, pueden hacer mucho por el progreso de la nación en este momento en que las corrientes inmigratorias se muestran reacias con el país, que tanta necesidad de ellas tiene.»

en el viejo continente, pero es evidente que no podemos seguir con la política agraria inconsciente y verdaderamente suicida con que nos manejamos, y para dar una idea de la actual bastará decir que en este país de la tierra inmensa y la población escasa sólo se extendieron 533 títulos de propiedad de tierras fiscales nacionales en 1927. No se han publicado las cifras de los años siguientes.

Es ya tiempo y sobrado de emprender una verdadera acción colonizadora, tanto de la tierra pública como de los latifundios privados.

No menos de 50.000 lotes de tierras públicas colonizables debieran venderse anualmente a extranjeros y argentinos capaces de poblarlos.

Digo de tierras públicas colonizables y entiendo por tales, como lo he dicho en mi *Derecho rural argentino* y en varias oportunidades, tierras explotadas, medidas y amojonadas, provistas de alguna vía de comunicación, etc. Ventas, como las que se han hecho, de tierras inútiles o imposibles de ubicar, sólo sirven para desprestigiar del país.

Y he dicho vender, porque la experiencia de la Argentina y otras naciones ha demostrado que ni la donación ni la locación son apropiadas para arraigar la inmigración, la primera por los favoritismos y peculados a que da lugar y por el arrastre exagerado de mano de obra que implica, la segunda por la precaridad que importa. Va sin decir que las ventas han de ser a plazos y con las facilidades que necesita el inmigrante y el paisano, pero sin ninguna especie de cláusulas resolutorias de las que tenemos una experiencia sobradamente amarga.

En cuanto a la tierra de los particulares los que conocen mis ideas saben cuán respetuoso, quizá a fuer de propietario, soy de ella, pero no podemos admitir que en plena provincia de Buenos Aires exista casi medio millar de latifundios de más de 20.000 hectáreas mientras tanta gente se desespera por unas cuantas cuadras.

¡Hace rato que la filosofía del derecho proclamó el triunfo del interés social sobre el individual!

Y termino: la obra a emprender para que la Argentina en general y sus industrias rurales en particular salgan de su momentánea crisis y readquieran su pasado dinamismo puede sintetizarse en muy pocas palabras: publicidad y diplomacia en el exterior; europeizamiento del país en el interior, tanto en lo público como en lo privado, y no sólo en nosotros mismos sino continuando en traer con la inmigración europea, como decía Alberdi, pedazos vivos de la civilización.